

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

**Deux-roues
Collection
Plaisance
Camping-car**

Plaisance

Alban MICHON, le plongeur des glaces



REF. 20011-62-0623



DEUX-ROUES

BROUGH SUPERIOR :
L'EXCELLENCE TRICOLERE



COLLECTION

VENTES AUX ENCHÈRES
D'ANCIENNES : ÉTAT DU MARCHÉ



CAMPING-CAR

ROADCATS FAMILY :
LA VIE NOMADE EN BUS AMÉNAGÉ

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

N°6 - Juillet / Septembre 2023

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 :

Mathilde Fléchard : mathilde.flechard@axa.fr

Rédacteurs :

Igor Biétry, Arnaud Nemet, Benjamin Pinier et
Thierry Traccan.

Maquette et mise en page :

Jérémy Ratrimomananjara.

Pilotage du magazine :

Mathilde Fléchard, Arnaud Nemet.

Collaboration :

Jean Boullé, Aurélie Fourmond, Véronique
Furlani

Remerciements :

François Allain, Ben Blake, Romain Coispine,
Marie Goyeneche, Matthieu Lamoure,
Alexandra Le Mouël, Alban Michon, Édouard
Terninck.

Crédits photos :

François Allain, Artcurial Motorcars, Marc de
Tienda, Ben Blake, Brough Superior, Jérémie
Gabrien, Alban Michon, Osenat, Roadcats
Family, Symone, Édouard Terninck, Kevin
Van Copenhout, Shutterstock : Lucille Cottin,
Andrey_Popov, Weil Mathias, Ralf Liebhold,
Unsplash : Karla Car.

Impression :

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

Président RUN Services / AXA Passion :

Éric Lemaire.



ÉDITO

L'été est là, et avec lui son cortège d'événements festifs. 2023 ne dérogera pas à la règle, le programme étant déjà agréablement chargé !

Tout d'abord, les amoureux des beaux objets roulants de Collection seront comblés par les plus de 8000 véhicules d'exception attendus au « Mans Classic », début juillet. AXA Passion est partenaire de cet immense événement et fera vivre à ses clients passionnés la légende du Mans. Ensuite, comme la passion est plurielle, septembre sera l'occasion, cette fois pour nos clients motards, de la vivre pleinement.

Au programme, voyage et performance. Le voyage, tout d'abord, avec l'Alpes Adventure Motofestival, tout début septembre, et la proposition que nous faisons à nos clients de venir rouler avec Julien Toniutti mais aussi de profiter d'une master class « Bien raconter son périple à moto » avec Ben Blake.

La performance ensuite avec la découverte du mythique Bol d'Or et la possibilité de venir effectuer une parade sur le magnifique circuit du Castellet.

Enfin, la fin du mois de septembre permettra à nos clients plaisanciers de découvrir les nouveautés du Grand Pavois à la Rochelle et de nous y retrouver.

Mais parce que la passion ne se vit pleinement que parce qu'elle est bien accompagnée, nous mettons à l'honneur nos Agents au travers d'une campagne de communication. L'occasion pour vous de découvrir la passion de nos experts de proximité dans tous les territoires.

Bref, l'été sera beau, coloré et chaud et ce numéro « spécial été » est à l'image de la période ! Le parfait outil, nous l'espérons, pour accompagner vos moments de farniente.

En route vers le nouveau Cap'Passion !

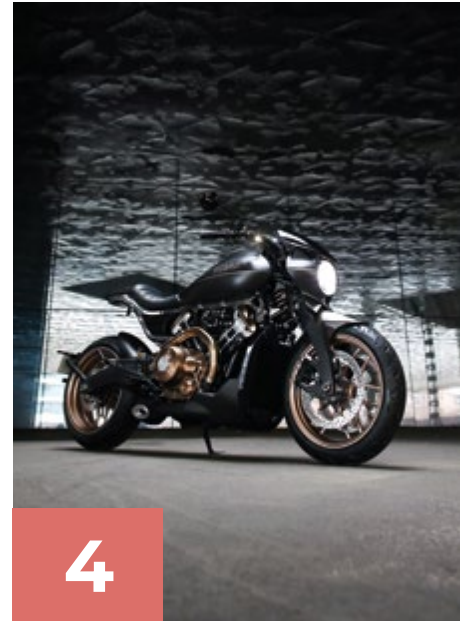
Éric Lemaire

Président de RUN Services / AXA Passion

SOMMAIRE

DEUX-ROUES

- 4 **DOSSIER** : Brough Superior : l'excellence tricolore
- 10 **DOSSIER** : Ben Blake : la grande évasion
- 16 **AGENDA** : Les prochains événements Deux-roues



4

COLLECTION

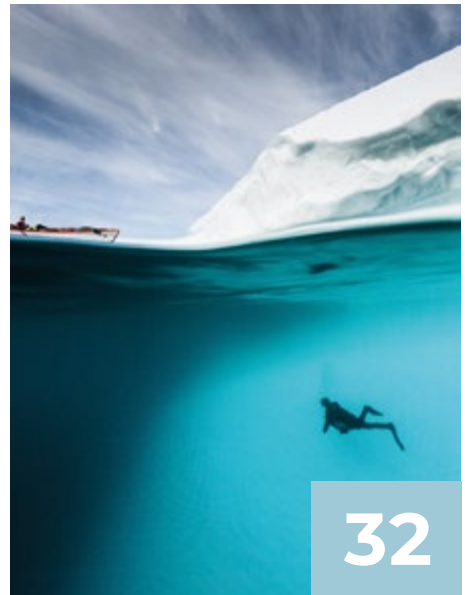
- 18 **INTERVIEW** : François Allain, ambassadeur passionné
- 22 **DOSSIER** : Ventas aux enchères d'anciennes : état du marché
- 31 **AGENDA** : Les prochains événements Collection



18

PLAISANCE

- 32 **DOSSIER** : Alban Michon, le plongeur des glaces
- 38 **INTERVIEW** : Cap Optimist : 8 000 km dans le Pacifique à la force des bras
- 46 **AGENDA** : Les prochains événements Plaisance



32

CAMPING-CAR

- 48 **INTERVIEW** : Roadcats Family La vie nomade en bus aménagé
- 53 **AGENDA** : Les prochains événements Camping-car



**Vous et
votre
passion**

54

AXA PASSION

- 54 **VOUS ET VOTRE PASSION** : Romain Coispine
- 58 **INTERVIEW** : À la rencontre d'Édouard Terninck, agent AXA Passion
- 62 Les actus AXA Passion



48



Ce roadster, baptisé « Lawrence Dagger », fait référence au légendaire personnage de Lawrence d'Arabie.

Dossier

Brough Superior : l'excellence tricolore

Le nom, plus que centenaire, est anglais, la marque française. Enfin, devenue française depuis que Thierry Henriette s'en est porté acquéreur voilà dix ans. Plus qu'un nom, il est une constante remarquable dans la façon d'appréhender la fabrication des Brough Superior : cette volonté, depuis l'origine, de toucher du doigt, et même d'empoigner à pleines mains, l'excellence.

Il est des mythes qui ont la peau dure. Suffisamment pour que l'idée vienne à certains de les faire revivre. La marque Brough Superior en est un bel exemple. C'est en 1919 que George Brough démarre l'aventure du côté de Nottingham, en Angleterre, avec une vision claire : produire des motos aussi belles que performantes. Des machines réalisées avec un tel degré d'exigence que jamais le « Superior » accolé au nom du fondateur ne puisse être contesté.

Durant les 21 années de sa première partie d'existence, le contrat fut toujours rempli. Les records de vitesses tombent les uns après les autres dans les mains des pilotes, quant à celles des clients lambda, elles prennent possession de motos adaptées à leurs morphologies. Une manière efficace de tutoyer l'excellence. Le début des hostilités de 1940, et l'effort industriel qui accompagna la guerre en réquisitionnant les installations, interrompit la production. Ce que l'on pouvait imaginer provisoire et lié aux événements se révéla définitif. Enfin, pas vraiment...

Par Thierry Traccan / Visuels : Brough Superior.



L'esthétique est une valeur cardinale pour Brough, la première émotion doit être visuelle. Ça fonctionne de loin, et plus encore de près.



Thierry Henriette a trouvé avec Brough une marque qui lui permet de laisser libre cours à ses envies, et à son imagination.



On mesure le soin du détail apporté à la dernière venue au catalogue Brough Superior à la qualité de réalisation du train avant, avec sa fourche à double triangulation.

Une marque qui suscite l'engouement des collectionneurs

Déjà, il y eut, dans les décennies qui suivirent cet engouement autour de la marque, cette volonté des passionnés de continuer de la faire vivre, rouler, et puis au fil des années, elles ont le plus souvent quitté les routes pour rejoindre les podiums chez des collectionneurs privés, les catalogues des ventes aux enchères de prestige. La marque Brough Superior, avec comme ambassadeur immortel le célèbre espion britannique et aventurier Lawrence d'Arabie ([voir encadré p. 6](#)), les deux s'entremêlant jusqu'à devenir indissociables.

On pensait donc l'histoire écrite. Une histoire façon étoile filante de seulement 21 ans qu'il restait désormais à répéter dans les livres, les documentaires, les films, mais on ne l'imaginait pas mouvante, toujours en route. En même temps, en route, c'est déjà la fonction

première de la moto, non ? C'est assurément ce que s'est dit Thierry Henriette, patron de Boxer Design, au moment de s'associer avec le Britannique Marc Upham au redémarrage de la marque en 2013, avant d'en prendre entièrement le contrôle cinq ans plus tard, en 2018.

Brough Superior épisode 2 : des motos made in France

Des enseignements du passé de Brough Superior, Henriette en garde l'essence : atteindre l'excellence ! Toujours ! Peu importe les efforts, le temps, le coût, la clientèle visée aura de toute façon les moyens de cette même ambition. Rendre hommage au passé sans rien sacrifier au modernisme (pas plus qu'à l'innovation), voilà cette nouvelle interprétation, bien ancrée dans ce nouveau millénaire, qui guide désormais le développement des Brough Superior made in France. Made in Toulouse plus exactement, où le siège de

l'entreprise est installé. Dans son écrin fuselé, le grand bâtiment n'abrite pas des chaînes industrielles de montage, mais des postes individuels où s'affairent ingénieurs et artisans de talent.

Ici, on imagine avec le cœur, on dessine avec les yeux, et on fabrique avec la main. Au début du siècle dernier, George Brough entendait faire de ses produits les « Rolls Royce de la moto ». Et il y est parvenu. Si la marque légendaire d'automobiles de luxe n'est pas explicitement citée en référence cent ans plus tard, l'objectif de proposer un produit exceptionnel perdure.

D'ailleurs, et c'est peut-être aussi pour cette raison que la référence Rolls-Royce est moins mise en avant, c'est récemment avec la prestigieuse marque de voiture de sport Aston Martin qu'une collaboration s'est nouée. Une collaboration qui a donné naissance en 2019 à la futuriste AMB 001 (pour Aston Martin Brough), au style esthétique davantage engagé

Lawrence d'Arabie, l'ambassadeur magnifique

Parfois, les histoires s'entremêlent, au point de ne plus savoir où elles ont commencé. Celle de Sir Thomas Edward Lawrence (connu sous le nom de Lawrence d'Arabie), colonel de l'armée britannique, est intimement liée à Brough Superior, marque à laquelle il vouera toute sa vie une véritable passion, possédant sept de ces motos. À la fois officier, écrivain, archéologue, mais aussi espion, Lawrence d'Arabie aura vécu sa vie à cent à l'heure.

Une vie qui le mena au Moyen-Orient où il joua un rôle majeur durant la Première Guerre mondiale, agent de liaison actif et combattant notamment avec les troupes arabes contre celles de l'Empire Ottoman.

On lui doit le célèbre récit autobiographique « Les Sept Piliers de la sagesse ». C'est en 1935 que Lawrence d'Arabie, voulant éviter deux jeunes cyclistes un jour de grande pluie, perd le contrôle de sa Brough SS100 et se tue, à l'âge de 46 ans.



Lawrence d'Arabie (sur sa moto) et son ami Sir George Brough.

que celui définissant les modèles SS100 et ses quatre déclinaisons (Originale, Bert le Vack, Salt Racer et Karslake), ou bien les Pendine (Sand Racer et Dixon), les Anniversary (Originale et Golden Stream) et enfin les dernières nées, symbole ultime d'un nom fusionné à une marque, les Lawrence (Originale, Nefud et Dagger).

Dix années après son premier flirt avec la marque et cinq ans après en avoir pris le contrôle total, Thierry Henriette se retrouve aujourd'hui à la tête d'un catalogue riche de 13 modèles (une version ultime AMB 001 Pro vient récemment de s'ajouter à l'AMB 001 « standard »). Treize modèles tous personnalisables, autorisant une multitude de combinaisons possibles, et la certitude pour le client final de posséder une moto unique. SA moto. Une rareté qui a un prix, qui varie en fonction des demandes particulières des clients, avec un billet d'entrée qui débute, pour le modèle plus accessible, à 65 500 € (Pendine Sand Racer).

Des modèles d'exception, entre 65 500 € et près de 200 000 €

Chère certes, très chère même, mais l'exception est à ce prix. Et le soin apporté à la réalisation des modèles imaginés par des ingénieurs passionnés et assemblés à la main par une équipe d'artisans hautement qualifiés explique en partie cela, tout comme le choix des matériaux composant ces

motos où se mélangent titane, carbone, aluminium, cuir... Des cadres en titane sur certains modèles, ou en carbone structurel sur d'autres, des bras oscillants en aluminium taillés dans la masse, des fourches originales à triangulation articulée, des passages de câbles rendus invisibles, des blocs de fonderie couleur argent ou or, des lignes d'échappement fuselés, des pièces ciselées, quatre disques à l'avant sur les modèles SS100 (clin d'œil appuyé au modèle d'origine), sans oublier un moteur dédié. Un bicylindre en V à 88° de 997 cm³ élaboré avec l'aide d'Akira, société française située du côté de Bayonne. Une mécanique bien vivante et qui évolue en fonction des spécifications techniques, à l'image de l'ajout dans les modèles Aston d'un turbocompresseur lui permettant de passer de 102 à 225 chevaux (pour la version Pro). Une âme et un cœur, le fond et la forme, la marque Brough Superior n'a définitivement pas trahi l'engagement que Sir George Brough avait pris cent ans plus tôt.

Et s'il arrive régulièrement que des noms prestigieux soient exhumés pour surfer sur une vague néo-rétro très tendance actuellement, faisant parfois table rase de l'héritage historique et ne comptant que sur une notoriété « de bouche à oreille » pour espérer séduire de nouveau, on peut se réjouir du respect que témoignent Thierry Henriette et ses équipes à ce lien cousu d'or à travers l'Histoire, entre Nottingham et Toulouse. Comme l'écrivait le poète Aristophane : « Où l'on est bien, là est la patrie ».



L'AMB 001 : une œuvre d'art, résultat d'une alliance avec le design légendaire d'Aston Martin.
Dans cette version PRO, la belle affiche des valeurs records, 225 chevaux pour 175 kg à sec. Comme sa sœur, non homologuée elle se réserve à un usage piste. Son prix : à partir de 178 680 €.



Le design des nouvelles Brough Superior est particulièrement soigné. La force de la marque, depuis la reprise française, est d'avoir réussi à joliment interpréter le passé.



Chez Brough Superior, on parle d'artisanat de grande qualité. Tout y est assemblé à la main. L'an passé, une centaine de motos auront été produites, et vendues !

Brough Superior en 10 dates

1919

Création de la marque
Brough Superior par
Sir George Brough.

1935

Lawrence d'Arabie se tue
au guidon de sa moto dans
un accident.

1940

Disparition de la
marque

2013

Renaissance de la
marque et présentation
de la nouvelle SS 100.

2017

Commercialisation
du modèle Pendine
Sand Racer.

2018

Thierry Henriette devient seul
propriétaire de la marque
Brough Superior.

2019

En hommage aux 100 ans
de la marque, une série
« Anniversary » est créée.

2019

Début d'une collabora-
tion avec Aston martin /
Présentation de l'AMB 001.

2022

Présentation au salon
de Milan de l'Aston
Martin AMB 001 PRO.

2022

Présentation à Milan
des modèles Lawrence.



Une Brough Superior SS100 d'époque conservée dans un état collection.
Des motos dont les prix atteignent des sommets (jusqu'à 500 000 €).



Dossier

Ben Blake : la grande **évasion**

Entré tardivement dans l'univers de la moto après une première carrière dans la musique, Ben Blake filme ses aventures dans l'Hexagone, et désormais à travers le monde, pour motorlive.tv depuis bientôt 6 ans. Ses vidéos, à l'image et à la narration particulièrement travaillées, ont réuni une communauté attirée par sa vision très personnelle du deux-roues, avec une appétence pour les rencontres inopinées. Il revient sur son parcours et nous en dit plus sur ses projets.

Plongé dès son plus jeune âge dans un environnement familial imprégné de mélodies, Ben Blake découvre dans la musique et la guitare une véritable échappatoire à l'ordinaire et à la monotonie de l'école. Fils d'un père mélomane aux goûts éclectiques, il grandit avec les Beatles, Pink Floyd et Led Zeppelin et commence sa carrière comme guitariste. Pendant près de quinze ans, il se consacre corps et âme à sa passion, mais cette belle aventure s'arrête en 2008, après la séparation de son groupe.

Ben Blake commence alors une deuxième vie comme vendeur dans une boutique de musique à Paris, jusqu'à une brutale cessation d'activité de l'enseigne, fin 2015. « Un jour, la sentence tombe, le patron vient nous voir pour nous prévenir que le magasin ferme et je me retrouve licencié économique. Ça a créé une véritable scission psychologique avec la musique. Je me suis d'abord demandé ce que j'allais bien pouvoir faire, puis mon père m'a proposé de le rejoindre dans le Sud pour l'aider à rénover une salle de bains. » se remémore-t-il.

Ce retour aux sources, qui est l'occasion de reconnecter avec sa famille, va s'avérer déterminant. Ben Blake raconte : « Un après-midi, je tombe par

Par Benjamin Pinier / Visuels : Ben Blake

hasard sur une émission de restauration de vieilles motos BMW. Le présentateur avait un look de superhéros de BD des années 1950 : un casque bol, complètement prohibé sur la route, et un masque. Ça m'a mis une claque et je me suis dit très simplement : « Je veux être à la place de ce type ». Durant plusieurs semaines, il s'immerge et découvre, dans ses recherches passionnées, le riche monde de la moto rempli de ses codes et coutumes. Quelques semaines plus tard la décision est prise : il va passer son permis moto.

De retour à Paris, Ben retrouve finalement un emploi dans la musique, mais l'aventure sera brève. « Le 4^e jour, j'ai appelé mon patron pour le prévenir que je mettais fin à ma période d'essai. Ma place n'était plus là-bas. Trois heures plus tard, j'étais à Magny-en-Vexin chez un concessionnaire avec une enveloppe de 2 000 € en poche pour acheter mon premier Scrambler 400 », se rappelle-t-il. Le bolide acheté, il part rapidement pour Avignon et ce premier trajet sera une véritable révélation. La sensation de liberté, l'adrénaline parcourant ses veines... il redécouvre les sensations qu'il éprouvait en quittant les planches de l'Olympia.

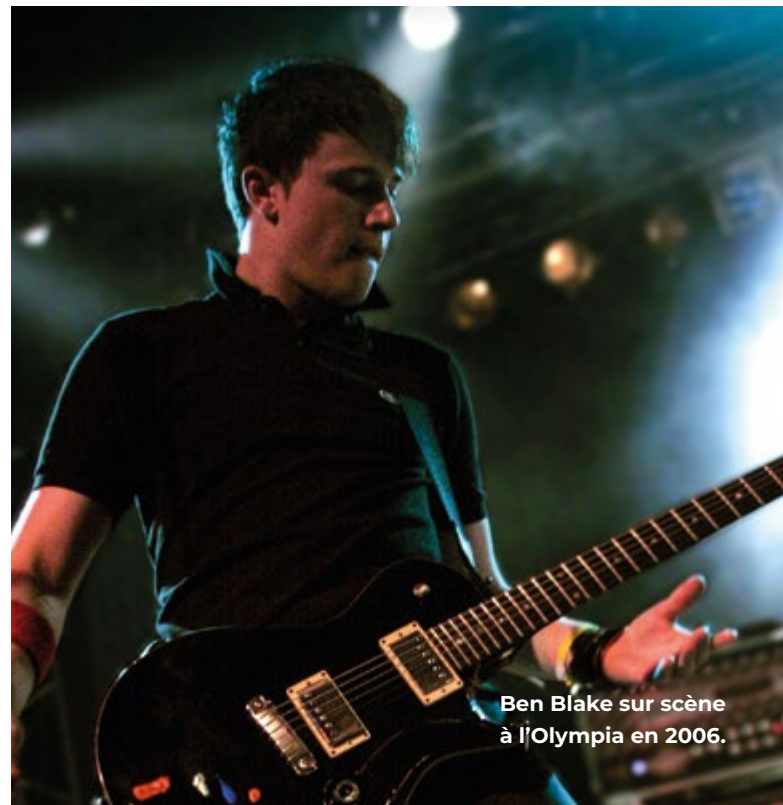
Direction ensuite la Normandie, où Ben renoue avec ses racines familiales. Rapidement, la moto n'est plus un simple objet, mais un moyen de se déplacer pour aller à la rencontre des gens qui lui sont chers. Il explique à ce sujet : « J'avais été traumatisé par le fétichisme de l'objet (l'instrument) dans la musique. Et je me suis vite détaché de ça dans la moto. J'avais une sorte d'insouciance et de naïveté face à ce milieu encore inconnu ». Une vision différente de cet univers qui séduira rapidement de nombreux lecteurs et spectateurs. Mais l'idée de faire le récit de ses aventures n'a pas encore fait son chemin.

Quelques mois plus tard, le premier grand road trip commence. Il décide d'entreprendre un tour de France à moto, avec une tente et un simple téléphone pour filmer ses aventures. « On n'imagine pas à quel point la vidéo est un travail de débrouillard », observe-t-il. Il passe un mois et demi sur les routes, retrouvant des amis aux quatre coins du territoire. À l'arrivée chez son père, dans le Vaucluse, il se met à écrire sur cette fabuleuse expérience et finit par se laisser convaincre d'envoyer son texte à un contact du Huffington Post. L'article est publié en septembre 2017 et le succès est immédiat. Il devient rapidement le plus consulté du mois et son compte Instagram explose. « Il est arrivé en trois semaines ce que j'ai toujours souhaité dans la musique. Alors que je voulais simplement me sentir bien dans mes pompes et faire quelque chose qui me plaisait ».

Son histoire, celle d'un homme à la recherche de son chemin, traversant la crise de la trentaine, touche un large public et transcende les frontières de l'univers du deux-roues. Son style détonne et sa vision de la moto rassemble.

Début 2018, Christophe Pinon, alors collaborateur de l'Alpes Aventure Motofestival, le contacte pour lui proposer de par-

FILS D'UN PÈRE MÉLOMANE AUX GOÛTS ÉCLECTIQUES, IL GRANDIT AVEC LES BEATLES, PINK FLOYD ET LED ZEPPELIN ET COMMENCE SA CARRIÈRE COMME GUITARISTE.



Ben Blake sur scène à l'Olympia en 2006.



Tour de France en 2017.





En 125 cc avec Diana, invitée par Ben Blake à le suivre dans ses aventures corses en 2022.



Sur les routes étroites et escarpées de l'île de Beauté.



En Espagne en 2022.

« AUTRE SOUVENIR MÉMORABLE, UN ROAD TRIP EN AVRIL 2021 DANS UNE CORSE CONFINÉE. J'AVAIS L'IMPRESSION D'ÊTRE DANS MAD MAX. »

ticiper au Motofestival Adwards à la prochaine édition avec les images tournées durant son tour de France. L'idée est attrayante, mais le défi semble fou. Il n'a alors aucune expérience dans le montage et les autres participants sont des pointures du milieu. « J'y suis allé avec le compte en banque à sec, en étant persuadé que je devrais retrouver un boulot juste après. Je participais sans expérience, avec un voyage en France et une moto à trois balles, tout était réuni pour que ça ne fonctionne pas... Mais la vidéo a finalement remporté le premier prix ! ».

Le court-métrage, diffusé en décembre 2018 sur la chaîne Motorlive.tv, cartonne, mais Ben Blake est rapidement rattrapé par un sentiment d'imposture et retrouve une fois encore un travail dans le monde de la musique. Il profite néanmoins de cette nouvelle parenthèse pour écrire le scénario de « J'ai tout quitté pour un road trip 2 », relatant l'his-

toire de sa séparation avec sa première moto. Une fois encore, la vidéo cartonne, mais cette fois-ci, le déclic est là. « Je me dis que ça n'était peut-être pas qu'une question de chance et que j'avais peut-être quelque chose à raconter ».

Motorlive propose à Ben Blake d'écrire des programmes pour leur chaîne, mais nous sommes alors en mars 2020 et le confinement vient chambouler ses plans. Profitant de ce retrait forcé, il se consacre à l'écriture de « Petits road trips entre amis » qui compte aujourd'hui 3 saisons et 16 épisodes. L'aventure est définitivement lancée.

Depuis, pas mal de rencontres sur les routes et de nombreux rebondissements. Comme la fois où le motard aventurier s'est retrouvé coincé au beau milieu de la route avec un side-car de 400 kg au sommet des Vosges, en plein hiver. « Le plus inquiétant, c'est que

j'étais bloqué dans un virage, et donc non visible. Si une voiture avait déboulé, cela aurait pu être assez grave car il faisait nuit noire, sans aucun éclairage », se rappelle-t-il. Heureusement, plus de peur que de mal. Il s'en tira sans égratignures...

Autre souvenir mémorable, un road trip en avril 2021 dans une Corse confinée et vidée de ses habitants. Il confie : « J'ai eu une chance dingue qui ne se représentera peut-être à personne. J'ai passé une soirée entière à Piana en ne croisant que deux voitures et c'était ainsi durant tout le voyage. J'avais l'impression d'être dans *Mad Max* et qu'il n'y avait plus personne sur terre ». Comme le héros de la saga de George Miller, Ben Blake repartira bientôt arpenter l'asphalte, au guidon d'un deux-roues. Et faire de nouvelles rencontres imprévues, beaucoup plus prosaïques et pacifiques que celles du héros de *Mad Max*...

Interview

Les prochains projets de Ben Blake

Quels sont vos prochains projets de films ou documentaires ?

J'ai rédigé le scénario d'une émission pour une plateforme et là je rentre tout juste d'un magnifique voyage en Algérie dont les vidéos vont sortir sur Motorlive. Et après, les États-Unis ! Les projets ne manquent pas, c'est surtout le temps qui passe trop vite mais j'ai hâte que ces projets se concrétisent.

Pouvez-vous nous en dire plus sur votre projet d'émission pour une plateforme ?

Il s'agit d'un grand road trip d'un mois, à travers dix pays différents. Je ne souhaite pas vendre la mèche, mais en gros, l'idée serait d'emmener deux amis à la découverte de plusieurs cultures pendant leurs cinq semaines de congés annuels.

Je voudrais vraiment que ce soit l'aventure. Que cela puisse parler à n'importe qui, à l'opposé de l'élitisme que l'on peut parfois trouver dans la moto. Il y a environ 2 ou 3 millions de motards en France, sur plus de 65 millions de personnes, autant dire que nous ne représentons pas grand-chose... C'est à nous de populariser cette passion.

Je vois la moto comme un groupe d'amis se faisant des private jokes, et le grand public comme la pièce rapportée invitée à la table sans connaître personne. J'ai envie d'être celui qui va se retourner et dire :

« Viens t'asseoir avec nous, je vais te présenter tout le monde ».

Qui dit plateforme, dit certainement budget et une plus grosse équipe ?

Si ce projet se concrétise, il y aura évidemment un cadreur. D'une part parce que je ne peux pas tout faire, et d'une autre parce que j'ai envie de profiter au mieux du voyage. Ça ne m'enlèvera pas le métier de réalisateur, mais ça me fera tout de même une tâche en moins.

Pourriez-vous nous en dire plus sur votre voyage en Algérie ?

J'avais très envie d'aller au Maghreb, mais j'ai vu tellement de vidéos de road



trips au Maroc... Puis un jour, un Algérois m'a envoyé un message disant qu'il avait un groupe de Harley à Alger et m'a invité à venir rouler avec lui. L'idée a fait son chemin et j'ai vite fini par accepter. Et j'ai bien fait ! C'était une aventure inoubliable.

Vous cherchez également à boucler le financement de votre road trip aux États-Unis. Pourriez-vous nous en dire quelques mots ?

Je rêvais de visiter les États-Unis depuis très longtemps, probablement grâce à ma passion pour le cinéma. La route 66 en Harley, je trouvais cela un peu cliché et l'image ne me parlait pas. Ironiquement, j'ai pris un jour le logo Harley-Davidson, qui peut s'apparenter à un hexagone, je l'ai placé devant une carte de France. Et soudain, cela m'est apparu comme une évidence, cette ressemblance avec le contour de la France... J'ai ouvert Google Maps et j'ai regardé où cela me faisait passer. Par chance, l'itinéraire traverse à la fois des endroits complètement perdus et des grands parcs nationaux, avant de se terminer

3 000 000

de vues sur YouTube

.....

30 films

de voyage dans le monde

.....

270 000

abonnés

.....

20 000

fans sur les réseaux



en Louisiane. En m'intéressant à cette région, j'ai découvert les Cajuns, un peuple qui parle le français cadien, un dérivé de notre français.

Qu'est-ce qui vous attire chez les Cajuns ?

Leur situation m'a fait penser à *Astérix*, ce peuple d'irréductibles Gaulois. Les Cajuns sont un peu comparables à ces Gaulois, essayant de défendre leur culture française face au rouleau compresseur américain. J'essaye de savoir comment je pourrais m'associer à leur combat. Je vais partir au guidon d'une Indian FTR, un roadster particulier mais hyper esthétique. Comme ce modèle n'est absolument pas fait pour voyager, le défi est de le transformer en créant un kit voyage.

Vous avez aussi prévu de faire des master class avec AXA Passion.

Avez-vous déjà une idée de ce que vous y raconterez ?

Il y aura deux master class, une d'une durée d'une ou deux heures, durant la prochaine édition d'Alpes Aventure Motofestival (du 8 au 10 septembre), et une autre plus complète. L'idée est

de transmettre ce que j'ai appris sur la route ces dernières années et de donner l'envie de faire. De montrer que l'on n'est pas obligé d'avoir la dernière moto ou la dernière caméra pour se lancer. C'est en rapport avec ma propre histoire. J'ai été obsédé, dans la musique, par le fait d'obtenir la perfection beaucoup trop tôt. Je veux montrer qu'il faut accepter de partir de zéro, que la page doit être blanche avant de se remplir. Je veux m'adresser à un public le plus large possible et lui délivrer des conseils applicables rapidement, sans rentrer dans des aspects trop techniques. Le pitch pourrait se résumer ainsi : « Vous avez un week-end et 150 € en poche, voilà ce que vous pouvez faire ». Aussi, je montrerai de quels films je me suis inspiré pour tourner certaines scènes et j'expliquerai comment raconter une bonne histoire à travers les principaux ressorts scénaristiques.

D'où vous vient cette passion pour le cinéma ?

Ma passion pour le 7^e art est née quand j'étais très jeune. Je suis un enfant des films d'aventure des années 1980 et 1990. *Indiana Jones*, c'était un générateur de rêves et ces films sont quasi-

« JE SUIS UN ENFANT DES FILMS D'AVENTURE DES 80'S ET 90'S. INDIANA JONES, C'ÉTAIT UN GÉNÉRATEUR DE RÊVES. »

ment devenus une inspiration directe. Pour la narration de mes aventures je m'inspire beaucoup d'un procédé d'écriture très utilisé au cinéma : le « rise and fall » qui consiste à raconter l'ascension d'un héros, sa chute et la manière selon laquelle il se relève... ou pas. Le scénario de *Casino* de Martin Scorsese, en est un parfait exemple.

Envisagez-vous de décliner vos aventures sous d'autres formats : livre, podcast... ?

Avec mon agent, nous passons beaucoup de temps à chercher des partenaires et des financements, et c'est du temps que je ne passe pas à tourner ou à écrire. Donc oui, j'aimerais beaucoup, malheureusement le temps me manque pour l'instant.



Événements

Agenda* des événements Moto



BMW MOTORRAD DAYS 2023

Du 7 au 9 juillet à Berlin (Allemagne)

Tout Berlin, ou presque, sera réquisitionné cette année pour un anniversaire très spécial : les 100 ans de BMW Motorrad. Pour l'occasion, le constructeur allemand investit le Sommergarten du Palais des Congrès et des expositions de Berlin.

Rendez-vous également dans le quartier de Kreuzberg pour le Pure&Crafted Festival, à l'usine BMW Motorrad de Spandau pour des visites guidées ou sur la piste off-road du MCC Schenkenhorst pour les qualifications du BMW Motorrad International GS Trophy 2024 qui aura lieu en Namibie.



ALPES AVENTURE MOTO FESTIVAL 2023

Du 8 au 10 septembre à Barcelonnette

Cette année encore, tous les acteurs majeurs de l'univers du deux-roues se retrouveront du côté de Barcelonnette pour un événement devenu incontournable dans l'univers du voyage à moto : l'Alpes Adventure Motofestival. Du 8 au 10 septembre, venez rouler et découvrir le paysage des Alpes-de-Haute-Provence, avec de superbes sorties dans la Vallée de l'Ubaye Serre-Ponçon, ou vous équiper et essayer du matériel. Rendez-vous dans le traditionnel salon du Parc de la Sapinière.



BOL D'OR 2023

Du 15 au 17 septembre au Castellet

AXA Passion est partenaire majeur de la mythique compétition motocycliste d'endurance du Bol d'Or. Après une édition du centenaire l'année passée particulièrement animée, sur la piste et dans les tribunes, l'événement est de retour les 15, 16 et 17 septembre sur le circuit Paul Ricard au Castellet. Comme chaque année, les spectateurs pourront profiter de nombreuses courses tout au long du week-end et découvrir les constructeurs, équipementiers et voyageurs, venus présenter leurs dernières nouveautés.





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 Marly-le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • **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.



Ref: 969206 06 2022 - crédits photos : gerhard-siebert - Unsplash



Le présentateur de *Vintage Mecanic*, les mains posées sur une Harley Davidson FLH80 Electra Glide de 1978.

Interview

François Allain, ambassadeur passionné

François Allain, le présentateur de *Vintage Mecanic* sur RMC Découverte, est devenu une véritable référence dans le monde de la voiture ancienne. Ce journaliste automobile, affable et passionné, est plus qu'un présentateur télé ; c'est un véritable ambassadeur. Il nous accorde cette interview exclusive.

***Vintage Mecanic* est devenu une émission de référence sur RMC Découverte. Les audiences progressent de saison en saison, c'est un vrai succès !**

Pour être honnête, je suis très fier de voir que cette émission, qui est la première du genre en France, marche aussi bien. Nous travaillons sur la deuxième partie de la 8^e saison et nous commençons d'ores et déjà à échauffer des plans pour la 9^e en 2024. Les audiences ont toujours été en progrès, ce qui signifie bien entendu qu'on touche un public beaucoup plus vaste que les seuls passionnés. Dans les salons ou dans la rue, on me reconnaît de plus en plus : « Ah, le monsieur des vieilles voitures... » Pour moi, cela signifie que l'émission est populaire et que l'on touche une frange bien plus large de téléspectateurs que les collectionneurs de bagnoles. Ça ouvre le cercle !

Par Igor Biétry / Visuels : François Allain



On restaure tous types de véhicules dans *Vintage Mecanic*. Ici, un taxi londonien et une 2CV tricolore.



L'émission sur l'Aston Martin DB5 (chère à 007) : l'une des plus belles audiences de *Vintage Mecanic*.



François Allain devant une BMW 2002 Turbo de 1974.

Et les collectionneurs, comment réagissent-ils ? Tu es obligé d'être plus didactique si tu veux aller chercher le grand public ?

C'est malheureusement ce que certains ne veulent pas comprendre ou admettre. Certains sont très critiques parce qu'ils ne veulent pas entendre qu'il ne s'agit pas d'une émission pour spécialistes. Certains voudraient conserver un côté « entre soi », un côté un peu snobinard même, n'ayons pas peur des mots.

Si nous avons suivi cette voie, nous ne serions même pas allés au bout de la première saison ! À la télé, ce qui compte ce sont les chiffres ; il ne faut pas se méprendre. Plus il y aura du monde qui s'intéresse aux voitures de collection, plus elles seront préservées et leur « voix » audible auprès des autorités administratives. Il y en a pour tous les goûts et tous les portefeuilles, de la 2CV à la Ferrari, chacun peut se faire plaisir suivant ses moyens.

Le milieu de la collection souffre-t-il encore d'une image un peu trop élitiste ?

Un peu, oui. Ouvrir le cercle est une nécessité vitale pour notre milieu. Si nous ne le faisons pas, le bateau va couler ! C'est une évidence absolue. Faire connaître notre passion au plus grand nombre est une obligation, sinon dans 30 ans, il n'y aura plus de collectionneurs.

Nous voyons déjà le nombre d'amateurs de voitures d'avant-guerre s'étioler parce que les anciens vieillissent et ne les utilisent plus. Il n'y a quasiment pas de relève. Les jeunes se dirigent vers des autos plus récentes voire beaucoup plus récentes, d'où l'avènement des youngtimers.

Du coup, ça devient compliqué pour des voitures très anciennes qui sont pourtant souvent des voitures faciles. Les gens imaginent que puisque ça date d'avant 1950, ça ne roule plus !

Pourtant, *Vintage Mecanic* fait la part belle aux anciennes, avec succès !

En effet. Si des émissions comme *Vintage Mecanic* (et d'autres !) arrivent à fédérer le plus grand nombre autour de notre passion, c'est une formidable opportunité. Ce que nous faisons, c'est du « divertissement intelligent ». J'essaie de faire une émission accessible à tous, afin que celui qui n'y connaît rien ne se sente pas largué au bout de 3 minutes. J'assume totalement le fait que cette émission soit grand public, n'en déplaise à quelques-uns.

Après l'émission sur l'Aston Martin DB5 par exemple, qui a été l'une de nos plus belles audiences, j'ai reçu des dizaines de messages de téléspectateurs qui s'insurgeaient parce que le mécano avait inversé dans sa description l'ordre des segments au remontage. Sur Internet, les gens ne parlent que de ça en disant : « Ce sont des nuls ! Ils ont inversé les machins etc. »

Sauf qu'ils oublient que cela représente des mois de restauration, que s'affoler parce qu'il y a une erreur dans la description du montage, ce n'est pas vraiment utile. Le mécano, c'était sa première télé et effectivement dans la précipitation, il a dit une bêtise et sincèrement, je n'ai pas percuté en visionnant la copie de travail. Du coup, on est dans le paradoxe de gens qui traitent l'émission comme une émission « pour le peuple inculte » à cause d'une erreur de description que 99% des gens n'ont pas remarquée et qui ne retire rien à la qualité de la restauration de la voiture.

Faire une émission qui fait plaisir aux gens, c'est ça le plus important. Dans *Vintage Mekanik*, les téléspectateurs apprennent beaucoup de choses sur l'histoire, la technique et aussi sur la collection et la restauration automobile. Ces émissions présentent notre univers. C'est ça qui prime.

Il y a un autre sujet sensible que tu as abordé, c'est le rétrofit. Là aussi, tu n'as pas eu peur de te faire des ennemis ?

Encore une fois, les « intégristes » ne voient pas plus loin que le bout de leur capot. Il ne faut pas oublier que procéder à un rétrofit ne se fait pas par plaisir. Il répond à une nécessité et à des lois qui ont été votées. Dans certains cas de figure, il faut savoir s'adapter aux règles. Il ne faut pas oublier que pour rétrofit une voiture, il faut passer par une homologation qui ne se fait pas par modèle mais par type, via l'UTAC (Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle). Prenons le cas des 2CV : il faut une homologation pour la 2CV4, une autre pour la 2CV6 et une troisième pour la 2CV camionnette.

Cela représente un coût très important. Par conséquent, aucune entreprise ne va rétrofit une Panhard PL17, parce qu'ils savent que potentiellement aujourd'hui, il y aurait trois clients susceptibles de demander cette prestation en France. C'est pour ça qu'il ne faut pas oublier de dire que le rétrofit ne concernera que des

« ON ME RECONNAÎT DE PLUS EN PLUS : "AH, LE MONSIEUR DES VIEILLES VOITURES !" »

voitures produites en très grand nombre (2CV, Cox, Mini et 4L). Ce n'est pas la peine d'espérer rétrofit sa 203 ! Il n'y en pas assez roulant en France pour que cela puisse être économiquement viable. Le deuxième élément à prendre en compte, c'est qu'aujourd'hui, le rétrofit est basé sur le volontariat uniquement. Rien ne vous oblige à aller dans ce sens. Enfin, pour le moment avec une carte de grise de collection, on peut rouler dans les ZFE (zones à faibles émissions). Ce n'est pas le cas pour les voitures à carte grise classique. Un commerçant qui travaille avec sa 2CV fourgonnette en centre-ville d'une grande métropole ne pourra plus rouler. Le rétrofit dans ce cas précis est une alternative réaliste.

Comment est-ce que l'émission *Vintage Mekanik* va évoluer ?

De nombreuses séquences de l'émission ont été modifiées. Nous avons notamment simplifié le début, afin de laisser plus de temps à la partie restauration. Nous avons aussi étoffé les équipes parce que le succès aidant, il a fallu plus de monde pour restaurer les voitures. Je me réjouis d'ailleurs que plusieurs jeunes nous aient rejoints, ce qui permet d'élargir le panel de voitures à restaurer. J'aime aussi beaucoup le fait que ces restaurateurs sont aussi installés en province. J'y tenais beaucoup.

Par ailleurs, j'ai réussi à ce qu'on ouvre l'émission à d'autres types de véhicules : tracteurs, motos, avions, bateaux... et j'espère même faire un jour une locomotive ! Les audiences montrent que les gens apprécient l'émission. Ils savent qu'ils vont passer un bon moment en apprenant des choses. Les gens aiment la mécanique au sens large, même si évidemment, nous resterons prioritairement axés sur l'automobile.



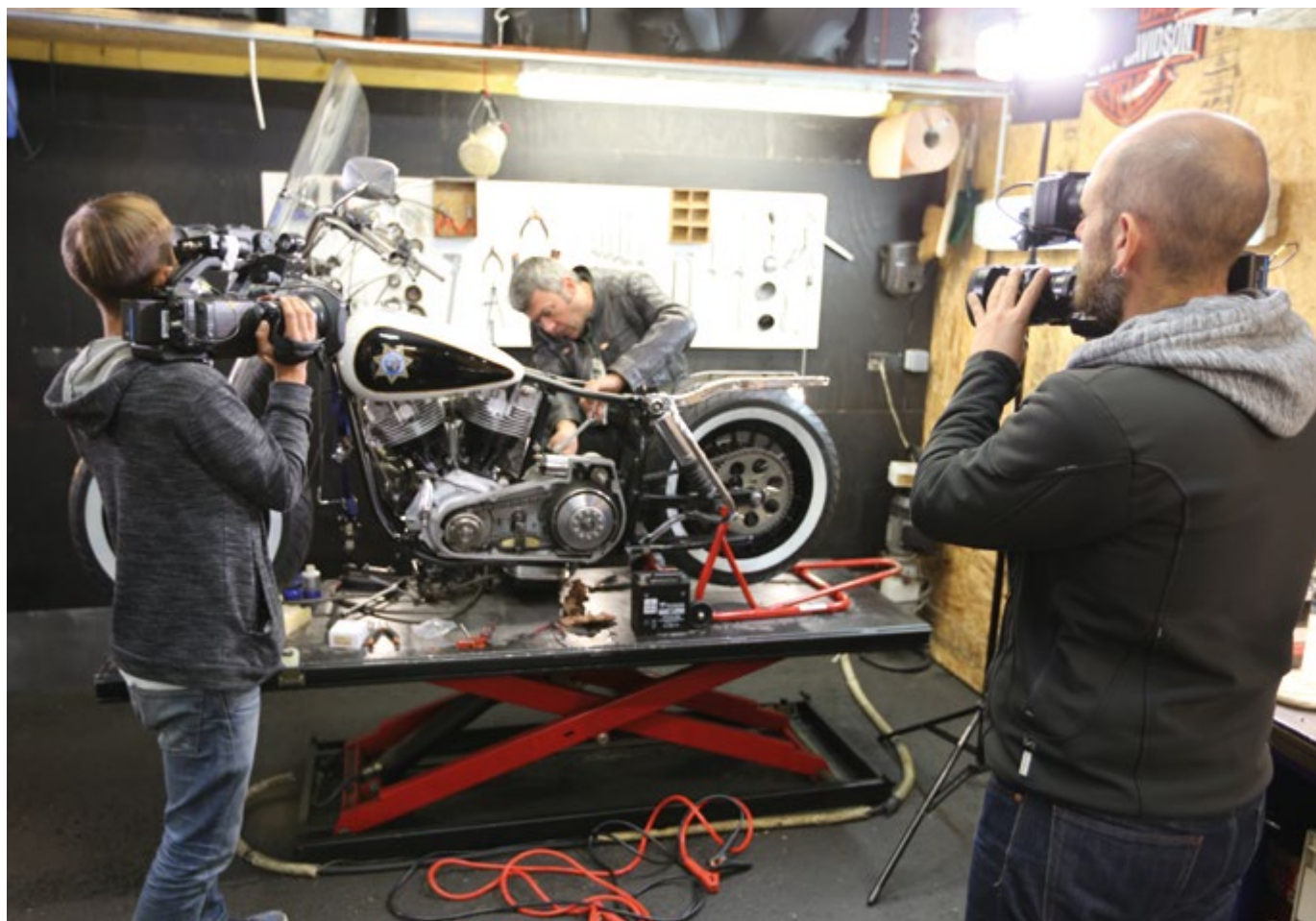
Parcours professionnel de François Allain

Passionné par l'automobile depuis son plus jeune âge et après des études dans les métiers de l'édition et du cinéma, François débute dans la presse écrite chez *Auto Rétro* puis chez *Échappement* (groupe Hommel) et *Rétroviseur* (groupe LVA).

Au milieu des années 1990, il entre à *L'Auto-Journal*, où il reste une dizaine d'années. En 1998, Dominique Chapatte lui propose d'intégrer son équipe et de participer à l'émission *Warning* sur M6, en supplément du magazine *Turbo*.

En 2008, Dominique, encore lui, propose à François de rejoindre l'équipe de *Turbo*. Aujourd'hui, il travaille encore pour l'émission diffusée sur M6, mais uniquement pour la coprésentation d'émissions dont le fil rouge est le véhicule historique.

En 2015, il répond au casting lancé par RMC Découverte pour la toute nouvelle émission *Vintage garage*, devenue par la suite *Vintage Mekanik*.





Dossier

Ventes aux enchères d'anciennes : état du marché

Les ventes aux enchères sont un canal essentiel du marché de l'automobile de collection. Le secteur reste très actif, malgré une conjoncture économique difficile. *Cap'Passion* vous emmène en coulisses pour en savoir un peu plus sur ces ventes dans l'Hexagone : tendances du marché, principaux acteurs...

Pour tout ce qui touche au marché de l'automobile ancienne en France, les grandes maisons de vente parisiennes n'ont pas leur pareil. Artcurial, Osenat et Aguttes se placent ainsi loin devant leurs concurrents français. En 2020, Artcurial restait le leader incontesté du marché, réalisant à lui seul 42 % du montant total des ventes en France, sur un marché qui était évalué à environ 80 millions d'euros en 2020 (chiffres du Conseil des ventes / CVV).*

Ces trois « têtes d'affiche » se disputent le marché dans l'Hexagone avec les grandes maisons anglaises, Bonhams et RM Sotheby's notamment. En 2020, Artcurial, RM Sotheby's et Bonhams réalisaient 88 % du montant cumulé des ventes de véhicules de collection en France (étude CVV).

Par Igor Biétry et Arnaud Nemet / Visuels : Artcurial, Osenat, Shutterstock

Les principaux acteurs du marché de l'automobile de collection en France

ARTCURIAL

Côté Artcurial, l'étude Poulain-Le Fur a rejoint l'écurie. Mais à part le nom, rien n'a vraiment changé : la maison reste la référence en matière de ventes d'anciennes. Aujourd'hui, M^e Hervé Poulain garde le marteau en main, mais c'est Matthieu Lamoure et son équipe qui font tourner le département Motorcars. Sa vente annuelle au salon Rétromobile est devenue la plus importante d'Europe, avec environ 3000 acheteurs potentiels en salle. Et celle qu'elle organise en marge du Mans Classic (bisannuelle) est un incontournable pour les amateurs de voitures de course. Deux autres rendez-vous s'ajoutent à ce calendrier : un événement annuel sur les Champs-Élysées et un autre bisannuel à Monaco. Le département Motorcars compte 4 personnes

et fait intervenir plusieurs consultants. D'après son directeur, il a réalisé en 2022 une « très bonne année », avec un chiffre d'affaires de 60 millions d'euros, en légère progression par rapport à l'année précédente.

OSENAT

Créé en 1977 par Jean-Pierre Osenat, le département Automobiles de Collection d'Osenat organise quant à lui 6 à 10 ventes par an et constitue l'un des fers de lance de l'étude. La maison de Fontainebleau s'est spécialisée en particulier dans les voitures atypiques et d'avant-guerre. Pilier de ce département, Stéphane Pavot est un « vieux de la vieille », si l'on peut dire. Collectionneur et président du Syndicat des Commissaires-priseurs (SYMEV), il dispose d'un important réseau dans le monde de la voiture ancienne : clubs automobiles, historiens... Il vient de s'adjoindre les talents de Baptiste Nicolosi, un jeune érudit des voitures les plus anciennes. Osenat organise chaque année une vente

au salon Epoc'Auto de Lyon, généralement en novembre.

AGUTTES

Aguttes a été fondée à Clermont-Ferrand en 1974. Créé il y a dix ans, son département Automobiles de Collection (Aguttes on Wheels) est constitué d'une équipe de 6 personnes placée sous la houlette de Gautier Rossignol. La maison revendique le meilleur taux de vente sur le secteur automobile et un positionnement à la 2^e place des opérateurs du ventes volontaires sur le marché français, avec une prédilection pour les voitures de course et les sportives. D'après les chiffres fournis sur son site par l'étude Aguttes, ses résultats ont progressé de manière significative : plus de 20 millions d'euros en 2022, soit une augmentation de 50% par rapport à l'année précédente.

Aguttes on Wheels organise 5 ventes aux enchères par an, dont 3 à Paris, à l'Espace Champerret. Elle a orchestré des ventes exceptionnelles en marge

« SI CERTAINS VÉHICULES DE COLLECTION DÉPASSENT LE MILLION AUX ENCHÈRES, LEUR NOMBRE RESTE TRÈS FAIBLE. »



Le commissaire-priseur Maître Osenat.



d'événements comme le Tour Auto et l'Aventure Peugeot Citroën DS. Depuis 2016, 21 collections sont passées entre ses mains. Grâce à sa stratégie marketing et communication, l'étude réunit à chaque vente près de 1500 acheteurs (source: *Connaissance des arts*). Elle s'est notamment spécialisée dans les ventes de youngtimers.

RM SOTHEBY'S

RM Sotheby's dispose désormais depuis l'an dernier d'un département français spécifiquement dédié aux automobiles de collection, dirigé par Benjamin Arnaud, un ancien d'Aguttes et Artcurial. La maison organise déjà depuis une dizaine d'années une vente annuelle en parallèle du salon Rétromobile et vient également d'organiser une vente exceptionnelle le 9 juin, lors des 24 Heures du Mans. RM Sotheby's propose aussi les « sealed auctions », des enchères à l'aveugle. Les enchérisseurs connaissent uniquement leur rang lors de l'enchère, mais ignorent les prix proposés par les autres, ainsi que le prix final de la voiture (sauf s'ils remportent l'enchère, bien entendu). Ces ventes sont organisées hors calendrier et consacrées à un seul modèle d'exception.

BONHAMS

Bonhams propose des ventes à vocation plutôt haut de gamme en France, notamment lors de leur événement annuel « Les Grandes Marques du monde à Paris », organisé en février dernier au Grand Palais Éphémère. La maison a racheté récemment le site d'enchères en ligne de voitures de collection The Market.

Les voitures d'avant-guerre moins prisées des acheteurs

Selon Artcurial, les voitures des années 1940 à 1980 représentent environ 45 % des véhicules vendus aux enchères, les voitures d'avant-guerre près d'un tiers du marché et les youngtimers environ 25 % des ventes. Matthieu Lamoure note néanmoins un ralentissement des ventes de voitures d'avant-guerre, « de l'ordre de 20 à 30 % ». Une raison pourrait, selon lui, expliquer ce relatif désamour : « Se lancer dans l'achat de ce type de véhicules demande une certaine culture. Il est compliqué aujourd'hui d'essayer une voiture d'avant-guerre afin de se rendre compte de ce que c'est réellement ». Une situation que le directeur d'Artcurial Motorcars déplore : « Cette partie du marché de l'automobile souffre d'un entre-soi qui, à terme, condamne ces voitures. C'est dommage. »

Les acheteurs apprécient de voir de près et de toucher les voitures

La majorité des échanges de véhicules s'effectuent via les petites annonces, publiées dans la presse, notamment dans *La Vie de l'Auto*, qui reste une référence depuis 50 ans, ou sur les sites spécialisés. Matthieu Lamoure (Artcurial) constate que « contrairement aux ventes d'arts et d'autres types d'objets de collection, le marché passe aujourd'hui beaucoup par les petites annonces. » Il ajoute, avec une pointe d'ironie : « Les propriétaires de voitures imaginent sans doute qu'ils sont les mieux placés pour vendre leur voiture, puisque c'est



Vente RM Sotheby's aux Invalides à Paris, en 2020.
Au 1^{er} plan, Facel Vega Excellence 1959.

la plus belle du monde...» La facilité d'utilisation d'un site comme Leboncoin a fait son succès et de nombreux propriétaires de voitures anciennes ont très vite été séduits par ce canal pour les échanges.

À l'image de ce leader, plusieurs sites se sont spécialisés et tentent de s'imposer sur ce marché de l'annonce en ligne réservé aux voitures de collection, mais leur part de marché reste anecdotique, tout comme les sites de vente en ligne. Selon Matthieu Lamoure (Artcurial) : « Les sites de vente comme Catawiki ont un défaut majeur. On ne peut pas réellement voir ce qu'on achète. Dans le domaine de la collection, les acheteurs veulent voir de près, toucher ou même essayer les voitures ! » Même tonalité du côté de Stéphane Pavot (Osenat) qui ajoute : « Il est très facile de casser une vente effectuée via ces sites. Ceux qui ont

tenté d'y vendre des voitures viennent souvent nous voir après une déconvenue. » Dans les coulisses des ventes aux enchères, le nerf de la guerre reste la recherche de voitures à vendre. Autrement dit, comme dans l'immobilier : le sourcing ! Pour une maison comme l'étude Osenat : « Nous avons environ 10 000 à 12 000 adresses postales dans notre listing, mais notre fichier d'e-mailing compte plutôt 40 000 contacts qualifiés, confie Stéphane Pavot. La principale source de recrutement est la présence sur le terrain, la demande active de vendeurs et aussi les notaires qui, dans le cadre de successions, font appel à notre expertise ». Artcurial avance de son côté le chiffre de 25 000 contacts dans son fichier clients, en France et à l'étranger, où résident la majorité des acquéreurs : « Les acheteurs étrangers



Vente Bonhams à Paris en 2020.
Au 1^{er} plan : 1955 Alfa Romeo 1900C SZ Coupé.

représentaient 60 % de nos acheteurs en 2022 », affirme ainsi Matthieu Lamoure.

Un marché très disputé

Quelles que soient les maisons de vente, les collaborateurs ont comme principale mission d'être sur le terrain. « Ce qui compte c'est la relation que nous entretenons avec nos clients. C'est un travail de longue haleine sur un marché très disputé », indique Matthieu Lamoure (Artcurial). Ce qui est le plus compliqué pour ces hommes et femmes de terrain, c'est de trouver un accord sur le bon prix avec le vendeur. L'expérience et la renommée sont des facteurs essentiels. « Si une vedette, comme cela a été le cas avec Johnny Hallyday, nous confie ses motos ou ses automobiles, elle sera forcément prescriptrice. Cela rassure des vendeurs qui hésiteront moins à nous confier leurs véhicules », poursuit le directeur d'Artcurial Motors.

Il faut noter que ces grandes ventes nécessitent donc un long travail de préparation qui n'autorise la réalisation que de deux ou trois ventes par an. Pour les meilleures d'entre elles, 70 % à 100 % des voitures se vendent. « Pour les ventes de collections où tous les modèles trouvent preneur, ce sont généralement celles dans lesquelles le vendeur n'impose pas de prix de réserve et nous fait confiance », indique Stéphane Pavot.

Des prix de vente qui s'envolent pour certains modèles

Selon une étude publiée par le Conseil des Ventes en février 2020, le prix de vente moyen des véhicules de collection par les maisons Artcurial, Bonhams et RM Sotheby's, lors des enchères volontaires, était compris entre 184 000 € et 263 000 €. Toujours d'après le CVV, une grande partie des véhicules (45 %) ont été adjugés à un prix supérieur à 25 000 € (hors frais) en 2020.

Si certains véhicules de collection dépassent le million aux enchères, leur nombre reste très faible : ils représentaient moins de 2 % du nombre de véhicules vendus en 2020 (chiffres CVV). En 2022, une Porsche 907 ex-usine de 1968 et une Ferrari F50 de 1996 ont été adjugées respectivement à 4,4 millions d'euros et 4,2 millions d'euros par Artcurial lors de Rétromobile. Une Ferrari 288 GTO de 1985 a aussi trouvé preneur à 3,4 millions d'euros sous le marteau de RM Sotheby's.

Mais rassurez-vous, de nombreux modèles restent beaucoup plus abordables, en particulier parmi les youngtimers ou certains modèles d'avant-guerre moins recherchés.

* Le Conseil des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques, plus couramment dénommé « Conseil des ventes », est l'autorité de régulation du marché des ventes aux enchères publiques en France.





Ferrari et Porsche, lors d'une vente Bonhams en février 2020 au Grand Palais, à Paris.

À savoir sur les ventes aux enchères de véhicules de collection

Des recours limités après achat



Les véhicules présentés aux enchères ont généralement passé un contrôle technique et certains sont soumis à une expertise.

La qualification et l'expertise des maisons de vente ont permis à nombre de collectionneurs de trouver leur bonheur. Il faut néanmoins rappeler qu'acheter aux enchères peut parfois présenter certains risques par rapport à un achat traditionnel. En effet, l'acheteur est censé juger de l'état de la voiture lors de son exposition, avant le début des enchères. Or il n'est pas toujours possible d'en démarrer le moteur. À surveiller en priorité : les traces de corrosion ou la rouille sur la carrosserie. Il n'y a pas de recours possible après achat, sauf à trouver un vice caché majeur, ou en cas de description non conforme, par exemple.

Les maisons de vente ne sont responsables que de la description du véhicule sur le catalogue (ou dans les publicités) de la vente et elles ont l'obligation d'indiquer la provenance de l'objet vendu. Elles ont le mérite de garantir l'anonymat du vendeur et de se porter garantes du paiement par l'acheteur.

Commissions et prix de réserve

Selon les informations publiées par le Conseil des Ventes Volontaires (CVV), la commission moyenne prélevée par les commissaires-priseurs sur les ventes volontaires de voitures anciennes est d'environ 15 % hors taxes du prix d'adjudication.

Le vendeur d'une voiture ancienne peut exiger que son bien ne soit pas vendu en-dessous d'un certain prix. Ce prix de réserve ne peut être supérieur à l'estimation basse du bien. Il doit faire l'objet d'un accord écrit entre le vendeur et la maison de ventes.



Interview

6 questions à Matthieu Lamoure sur la vente « Le Mans Classic » Arcturial 2023

Par Arnaud Nemet / Visuels : Marc de Tienda,
Kevin Van Copenhout, Arcturial Motorcars

Matthieu Lamoure, directeur d'Arcturial Motorcars, nous présente quelques-uns des modèles historiques et d'exception mis aux enchères lors de la vente spécial Centenaire du Mans Classic, le 30 juin 2023.

Comment se déroule la préparation d'une telle vente ?

Cela représente plus de 6 mois de travail. Nous nous déplaçons constamment, tout au long de l'année, afin de rencontrer des collectionneurs dans toute l'Europe. La célébration du Centenaire des 24 Heures du Mans a poussé certains propriétaires à nous confier certaines de leurs pièces d'exception.

Quel est le lot star de cette vente ?

En vedette, nous avons la Porsche 962 pilotée par le trio britannique Needell, Sears et Reid, arrivée 3^e au Mans en 1990. Elle est estimée entre 1,5 et 1,8 millions d'euros. Pour cette vente du Centenaire, nous nous devons d'avoir une voiture qui s'est hissée sur le podium.



Porsche 962C

« EN VEDETTE, NOUS AVONS LA PORSCHE 962 PILOTÉE PAR NEEDELL, SEARS ET REID, ARRIVÉE 3^E AU MANS EN 1990. »



Aston Martin Ulster 1934

« CETTE VENTE COMPTE 122 VOITURES DE COLLECTION, PARMI LESQUELS 5 MODÈLES HISTORIQUES DES 24H DU MANS. »

Quels autres modèles historiques avez-vous rassemblés ?

Cette vente spéciale compte 122 voitures de collection, parmi lesquels 5 modèles historiques qui ont disputé l'épreuve à l'époque. Il y a notamment une Singer 1,5 L avec son moteur 1500 6-cylindres Le Mans Sports 1934 qui fut 2^e de sa classe et 7^e au scratch des 24 Heures du Mans 1934 ; une Lotus Elite de 1961 ; la HRG Aerodynamic Lightweight qui a couru en 1949 et la De Tomaso Pantera Si « Ada » qui a fait Le Mans en 1994. Nous présenterons également 9 voitures éligibles au Mans Classic.

Et dans les autres catégories, quels sont les modèles les plus remarquables ?

Parmi les youngtimers, nous avons plusieurs voitures des années 1980-90, avec 21 modèles issus d'une collection d'Alfa Romeo, proposées sans prix de réserve, ainsi que 16 Ferrari et 12 Porsche.

Lors de nos ventes estivales, nous tenons aussi toujours à avoir des cabriolets, et pas des moindres, puisque nous présentons cette année une Mercedes 300 SL Roadster de 1958 provenant d'une collection hollandaise. Ce modèle exceptionnel, entièrement restauré et en état concours, est estimé entre 1,2 et 1,5 millions d'€.

Nous présentons également de très beaux cabriolets à des prix plus abordables, comme les Mercedes 190 SL de 1958 et 280 SE 3,5 L de 1971, ou la Jaguar Type E 3,8 L Roadster « plancher plat » de 1961. Il s'agit d'un des tout premiers exemplaires produits, restaurée et en état concours, avec un intérieur sellerie cuir beige et carrosserie d'origine « Opalescent Bronze ». Nous avons aussi au catalogue une Maserati Ghibli SS 4,9 L Spider, un modèle très rare, fabriqué à une quinzaine d'exemplaires en boîte mécanique et version européenne, estimé entre 600 000 à 800 000 €.

Autre lot intéressant, une Aston Martin Ulster de 1934, estimée entre 1,1 et 1,3 millions d'€, l'une des toutes premières voitures de course produites par la marque. C'est la première Ulster de compétition vendue à un client (le Britannique Richard J. Barton) et l'une des deux seules avec châssis allégé et percé.

Nous présentons aussi des camping-cars : un Chevrolet Chevy Van 20, un van américain aménagé de 1983 et un Unic 35.8 de Holidaycar de 1979, de première main.

Un bateau un peu particulier sera également présenté lors de cette vente ?

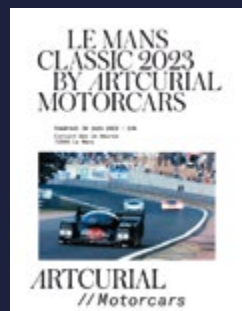
En effet. Il s'agit du Bertram Baron 28 de Johnny Hallyday, un offshore acheté par le chanteur en août 1975 et utilisé au cours de ses séjours estivaux dans le bassin d'Arcachon. Entièrement restauré, il est estimé entre 80 000 et 120 000 €, sans prix de réserve. En 2016, Johnny nous avait chargé de la vente d'une Harley-Davidson et d'une Cadillac. Et après sa disparition malheureuse, nous avons vendu plusieurs de ses voitures et motos, dont la fameuse « Laura Eyes », adjugée l'an dernier à 470 000 € au salon Rétromobile (2^e record mondial pour une Harley après celle d'Elvis Presley).

Quelle est la proportion des lots qui trouvent preneurs lors des ventes au Mans Classic ?

Nous vendons généralement autour de 75 à 80 % des lots inscrits dans notre catalogue. Nous espérons bien entendu faire mieux cette année, pour cette vente du Centenaire !



Le Bertram Baron 28 de Johnny Hallyday.



Voir le catalogue :



Événements

Agenda* des événements Collection



LE MANS CLASSIC

Du 29 juin au 2 juillet 2023 au Mans

Le Mans Classic revient avec une édition spécial Centenaire des 24 Heures du Mans. L'événement est un rendez-vous incontournable pour les amateurs de voitures de course et de modèles historiques. AXA Passion sera l'un des partenaires principaux de la manifestation. Au programme, plusieurs parades dont celle d'AXA Passion, la vente aux enchères Artcurial, et bien sûr plusieurs séances d'essais qualificatifs et les courses. Les temps forts seront la Parade des Vainqueurs des 24 Heures du Mans, la Porsche Classic Race Le Mans, le Little Big Mans et l'Endurance Racing Legends. Sans oublier la Benjafield's Racing Club et, bien sûr, le Mans Classic. Si vous voulez rêver, c'est l'événement à ne pas manquer.



TRAVERSÉE DE PARIS ESTIVALE EN VÉHICULES D'ÉPOQUE

Le 30 juillet 2023 à Vincennes



Près de 700 véhicules de plus de 30 ans se joindront à cette 16^e édition de la Traversée de Paris estivale, organisée par Vincennes en

Anciennes, le plus grand club multimarque de France. Autos, motos, vélos, bus, utilitaires légers et tracteurs formeront un joyeux rassemblement de ce que le patrimoine roulant compte de plus varié. Vous y retrouverez des modèles rares de marques parfois disparues, avec des équipages venus de tous horizons. Pour participer, même sans véhicules, plusieurs possibilités : être sur le Parvis sud du Château de Vincennes au moment du départ, sur le parcours, à l'arrivée à Meudon, réserver une place (10 € par personne) à bord d'un des 4 bus à plateforme, participer au pique-nique ou simplement venir faire un tour à Meudon en début d'après-midi.



CIRCUIT DES REMPARTS

Du 15 au 17 septembre 2023 à Angoulême



Rendez-vous du 15 au 17 septembre pour la 51^e édition du Circuit des Remparts, un bel événement auto historique qui prend place chaque année à Angoulême, en Charente. Les courses en anciennes et en youngtimers se succéderont sur le circuit historique, de 8 h à 19 h. Des frissons pour les pilotes et des émotions en perspective pour les spectateurs. Au programme également, des rallies, un concours d'élégance et une soirée de gala, ainsi que plusieurs expositions, notamment sur les « Femmes pilotes ».

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



Interview

Alban MICHON, le plongeur des glaces

Spécialiste de plongée sous la glace, Alban Michon est aussi un explorateur chevronné qui a déjà effectué plusieurs missions dans l'Arctique, notamment en solo. En plongeant sous la banquise, Alban Michon a ramené des images exceptionnelles d'un monde menacé de disparition en raison du réchauffement climatique. Il partage sa passion pour les pôles et nous présente son projet Biodysseus, une base de recherche sous-marine et spatiale immergée sous la banquise.

Par Arnaud Nemet et Benjamin Pinier
Visuels : @lecinquieme rêve/Christophe Silvestre,
Andyparant.com, Thomas Voltaire

D'où vient votre passion pour la plongée ?

Bien que je sois né loin de la mer, à Troyes, j'ai eu un déclic en regardant les documentaires du commandant Cousteau dans ma jeunesse. Il y a 40 ans, on découvrait la mer grâce à lui ! Et les magazines de plongée me faisaient rêver. Puis j'ai découvert la plongée en piscine à 11 ans et j'ai trouvé cela extraordinaire. Très jeune, j'ai su que ma vie serait dédiée à cette activité. Avec des copains, on séchait régulièrement les cours à Troyes, pour aller récupérer des fusils Lebel (*très utilisés lors de la Grande Guerre, NDLR*) au fond des rivières. C'était déjà l'aventure ! J'ai ensuite passé mes diplômes de plongée en lacs et rivières.

Comme j'avais des résultats assez médiocres à l'école, j'ai vite compris que je ne pouvais compter que sur moi-même pour réaliser mes rêves. Dès l'âge de 15-16 ans, j'ai écrit le scénario de ma vie, à la manière d'un réalisateur qui rédige le scénario de son film. J'ai écrit que je voulais devenir moniteur de plongée, écrire des livres, réaliser des films et des expéditions !

Comment a débuté votre activité de plongée sous la glace ?

À 20 ans, j'ai quitté l'école et l'année suivante, je suis parti à Tignes lorsque j'ai entendu qu'une école de plongée sous glace était à vendre. Mais je n'avais pas un sou en poche ! Les propriétaires ont accepté de me céder l'école moyennant un crédit vendeur.

J'ai géré l'école de plongée sous glace de Tignes pendant une quinzaine d'années. Je plongeais par tous les temps, même la nuit à -25° C. J'ai acquis un savoir-faire en matière de plongée sous glace et avec cette école, nous avons démocratisé cette activité.

Qu'est-ce qui vous a poussé à partir explorer les régions polaires ?

À force de plonger sous la glace régulièrement, j'ai compris qu'elle

« J'AIME LES DÉFIS, JE M'ENNUIE QUAND TOUT VA BIEN ! »

bougeait. La glace est vivante : on l'entend craquer... Selon la luminosité extérieure, on observe des différences de couleur, de relief... J'ai découvert qu'il existait 11 types de glaces, que chacune avait un nom différent au Canada, par exemple. Je me suis intéressé aux études scientifiques réalisées grâce aux prélèvements de glace. On a ainsi retrouvé dans la glace du Groenland des traces de plomb, qu'on a pu expliquer par les extractions effectuées dans les mines de plomb en Espagne au XIII^e siècle ! Avec le vent, le plomb s'était déposé jusqu'au pôle Nord...

La glace est un témoin. On trouve ainsi aujourd'hui des traces de microplastique jusqu'en Antarctique... J'ai aussi compris le rôle majeur que joue

la fonte des glaces dans l'accélération du réchauffement de la planète, avec pour conséquence le changement des courants océaniques, la montée des eaux, l'acidification des océans, les changements du Gulf Stream, la fonte du permafrost...

Quels ont été vos premiers défis ?

L'équipe de Jean-Louis Etienne m'a contacté pour avoir des conseils sur la plongée sous la glace pour son expédition « Total Pole Airship ». Puis j'ai accompagné en 2010 la mission « Under The Pole I », destinée à rejoindre le pôle Nord géographique, en tant que responsable de la plongée.

Nous étions 8 aventuriers, dont 5 plongeurs. Nous avons exploré la banquise pour rejoindre la côte Nord du Canada, sur plus de 800 km, en tirant nos traîneaux sur la banquise arctique, un océan gelé. Au cours de



ce périple, qui a duré 45 jours, nous avons effectué 51 plongées.

Côté scientifique, nous avons réalisé des expériences sur la qualité du sommeil. Notre mission était aussi de rapporter des images sous-marines pour les générations futures, car très peu de plongées avaient été effectuées en Arctique jusque-là. En rapportant de telles images, nous sommes les témoins d'un monde qui disparaît. Dans 30 ou 40 ans, la glace aura quasiment disparu dans ces régions, au moins durant l'été.

Puis vous avez monté vos propres expéditions ?

Oui. J'aime les défis, je m'ennuie quand tout va bien ! En août 2012, je suis parti pendant deux mois en kayak, avec mon ami Vincent Berthet, longer la côte est du Groenland en kayak. Le but du programme scientifique, mis en place avec le CNES, était de mesurer de la pollution atmosphérique.

Malgré des températures plutôt clémentes, cette expédition a probablement été la plus difficile de celles que j'ai menées. Nous avons effectué 1000 km à la seule force des bras et je n'avais fait que 6 jours de kayak auparavant, donc je n'avais aucune technique...

Nous avons dû affronter de grosses vagues, face à des blocs de glace qui pouvaient se retourner à tout moment. J'ai plongé sous les icebergs pour ramener des images. En Arctique, certains murs de glace descendent jusqu'à 30 mètres de profondeur ! Je suis convaincu qu'en mettant en valeur la beauté de la nature dans ces régions du monde méconnues et menacées, on donnera envie de préserver ces paysages.

Comment se passe la préparation et le déroulement d'une mission ?

Nous avons parfois des contacts sur place, avec les Inuits notamment, qui connaissent très bien leur territoire, même s'ils restent généralement

« MON RÔLE N'EST PAS, COMME LE FAIT LE GIEC, D'ALERER LES POLITICIENS. AUJOURD'HUI, JE ME TRANSFORME EN EXPLORATEUR DE SOLUTIONS. »

sur un périmètre restreint d'environ 150 km autour de leur village pour pêcher ou chasser. Nous travaillons aussi avec diverses institutions pour le volet scientifique.

Une fois sur place, un photographe et un caméraman m'accompagnent pendant un à trois jours, en début d'expédition. Puis je prends le relais et ils me rejoignent un peu avant la fin d'aventure. Pour les images de l'ours polaire avec lequel je me suis retrouvé nez à nez dans l'eau au Groenland, l'équipe de tournage partait le lendemain... Un gros coup de chance !

Vos expéditions visent notamment à sensibiliser le public à l'accélération de la fonte des glaces... Quel est votre point de vue sur les changements climatiques en cours ?

Il faut bien comprendre que si nous voulons protéger le monde, il faut en connaître son évolution, partout et régulièrement. Nous disposons par exemple seulement de 60 ou 70 ans de données météorologiques régulières, ce qui est infime à l'échelle de l'histoire de notre planète (4,5 milliards d'années).

Et malgré la présence de satellites, de stations scientifiques ou de bouées océanographiques, il reste des endroits où nous n'avons toujours que peu ou pas d'informations régulières. Or les scientifiques ont besoin de connaître par exemple l'épaisseur de glace ou l'hydrométrie à différents endroits précis du globe et de manière régulière. C'est grâce à cela qu'ils peuvent ensuite affirmer que le



Pour en savoir + sur Alban Michon

Livres

L'École des Explorateurs
(oct. 2022)

L'Itinéraire d'un nomade des glaces (2019)

Glacéo, l'envers d'un monde de cristal (2015)

Le Piège blanc (2013)

Films

Artik, 62 jours en solitaire (2019)

L'Homme qui voulait plonger sur Mars (2017)

Le Piège blanc (2013)

monde évolue mais surtout de quelle manière.

J'insiste sur ce point, il ne faut pas uniquement voir les choses en noir. Dans les années 80, des scientifiques en Antarctique ont découvert un trou dans la couche d'ozone provenant des gaz CFC contenus notamment dans les réfrigérateurs et les aérosols. Grâce au Protocole de Montréal, signé par la Communauté économique européenne et 24 autres pays, qui a interdit l'utilisation de ces gaz, 30 ans plus tard, le trou dans la couche d'ozone est en train de se résorber. C'est un exemple d'espoir.



En août 2012, Alban Michon et Vincent Berthet ont parcouru l'Océan Arctique sur des kayaks. Lors de plongées, Alban Michon a croisé de très près un ours blanc et un requin du Groenland, de nuit !

En tant qu'explorateur, quel est votre rôle ?

Chaque expédition est suivie d'une phase de partage à travers des films, des livres, des festivals ou interventions en milieu scolaire. La pédagogie est primordiale : si on n'explique pas, on ne peut pas comprendre. Le rôle d'un explorateur est d'être un témoin, un cobaye ou éventuellement un ouvrier scientifique, en étant présent là où les scientifiques ne peuvent pas rester, en raison des conditions extrêmes. Mark Twain disait : « Il vaut mieux être un optimiste qui a parfois tort, qu'un pessimiste qui a toujours raison. » Moi je suis un optimiste, mais pour avancer, il faut acter les choses. Quoique l'on fasse, il y aura demain plus de 200 millions de réfugiés climatiques, des guerres, des famines et de plus en plus de catastrophes naturelles. Mais ça n'est pas pour autant qu'il faut rester les bras croisés ! Mon rôle n'est pas, comme le fait le GIEC, d'alerter les politiciens. Je prends acte, je note, je démontre, je témoigne et j'essaie d'apporter des solutions.

Aujourd'hui, je me transforme en explorateur de solutions.

Les changements climatiques de ces dernières années ont-elles eu un impact sur vos expéditions et leur préparation ?

En effet, en particulier depuis 5 ou 6 ans. J'ai monté l'École des explorateurs à Tignes, pour former des personnes souhaitant partir à l'aventure. Cet hiver, deux d'entre eux ont souffert du manque de neige et un autre a même dû arrêter son expédition en Islande, car son traîneau s'était abîmé sur la terre. Ce sont des problèmes qui n'existaient pas auparavant.

En 2017, je devais faire une expédition en solitaire, et la couche de glace sur l'eau (l'embâcle) a mis du temps à se former. En novembre, il y avait une différence de température de 20 degrés. Au lieu des températures habituelles de -25°C, il faisait -5°C pendant plusieurs jours ! Les Inuits n'avaient encore jamais vu ça. Il neigeait au lieu de geler, donc les déplacements en motoneiges ou en chiens

de traîneaux étaient plus compliqués, et la glace moins solide.

Quel est votre meilleur souvenir d'expédition ?

En 2018, j'ai effectué 500 km pour rejoindre le « Passage du nord-ouest »* pendant 62 jours en skis de fond, en solitaire, avec 2 traîneaux. Les températures atteignaient parfois les -55°C. Malgré tout, je garde de très bons souvenirs de cette expédition. Je devais prélever du plancton en plongée et effectuer des mesures pour évaluer la réactivité du cerveau en milieu extrême.

Quelles sont vos autres passions ?

Je réside désormais 6 mois à Tignes et l'autre moitié de l'année sur la presqu'île de Giens. J'ai un bateau avec lequel je pars très souvent en mer, pour faire de la plongée. J'ai la chance d'être entouré d'îles magnifiques situées au cœur du Parc national de Port-Cros et Porquerolles...

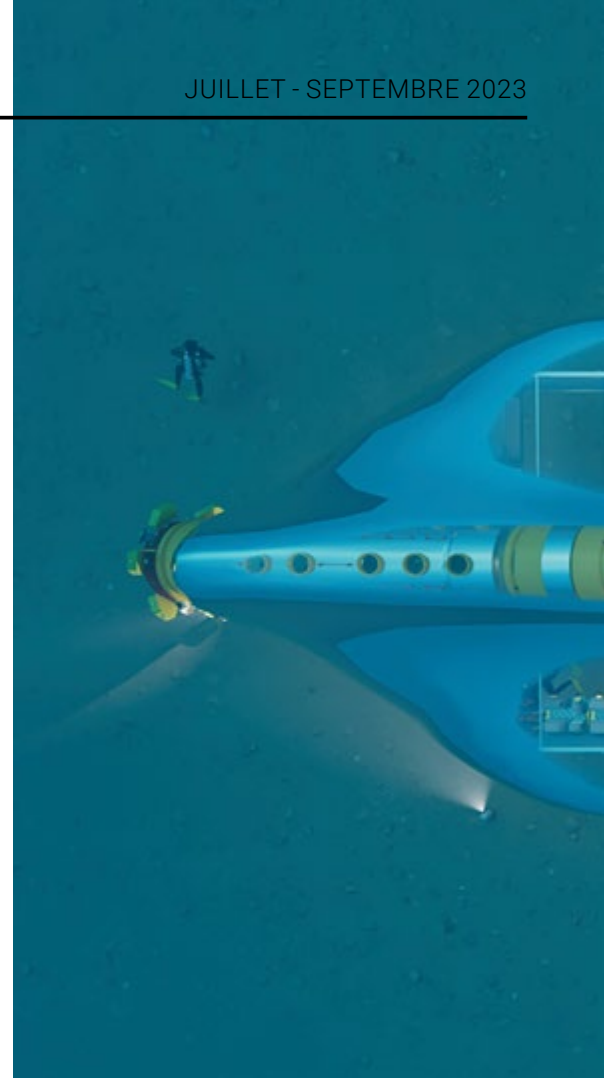
* Le « Passage du nord-ouest » relie l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique au nord du Canada. Actuellement, ce passage, généralement pris par les glaces, n'est praticable que pendant le court été arctique. Mais le réchauffement climatique entraîne une fonte des glaces et aura bientôt pour conséquence l'ouverture d'une nouvelle route maritime très convoitée.

Le projet Biodysseus

Avec la mission Biodysseus, **Alban Michon** envisage de vivre avec son équipe confiné dans une base de recherche sous-marine immergée sous la banquise arctique, pendant 6 mois. Cette base permettra également de simuler des sorties extravéhiculaires en plongée afin de préparer d'éventuelles missions spatiales. Départ prévu fin 2025.

Par Arnaud Nemet et Benjamin Pinier

Visuels : @lecinquieme rêve/Christophe Silvestre, Thomas Voltaire



Pouvez-vous nous parler de votre prochain projet, Biodysseus ?

Je suis un amoureux du monde polaire et l'Arctique se réchauffe 3 à 4 fois plus vite que le reste du monde. Les populations locales subissent des changements rapides et brutaux. Cette région est un réacteur climatique, là où tout se passe : changement des courants océaniques, fonte du permafrost, augmentation du niveau des océans, tout cela est intimement lié à l'Arctique.

Je me suis donc demandé : pourquoi ne pas faire un habitat sous-marin, dans la continuité du commandant Cousteau (*le projet Précontinent dans les années 1960, NDLR*), afin d'étudier l'environnement au cœur du réacteur climatique, en emmenant sous la glace des scientifiques et des ingénieurs ?

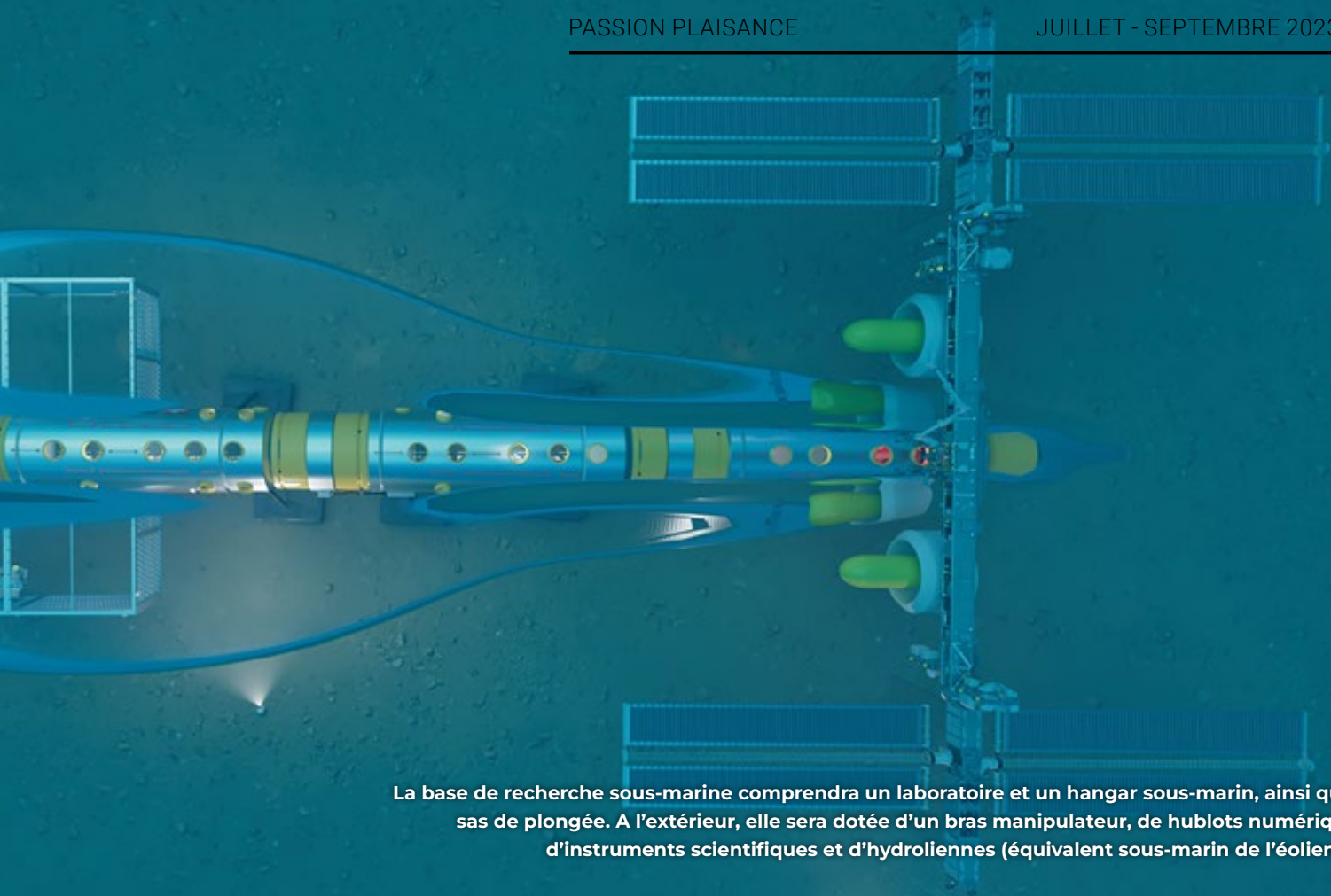
Cette mission sera-t-elle uniquement à caractère scientifique ?

Cette base sera une plateforme mutualisée qui servira à la science,



« LA STATION SERA IMMERGÉE À UNE DIZAINE DE MÈTRES DE PROFONDEUR. NOUS SERONS 4 À L'INTÉRIEUR ET J'AI PRÉVU POUR MA PART D'Y RESTER 6 MOIS. »

mais aussi à la technologie, afin de pouvoir tester en condition réelle des prototypes qui existent dans des laboratoires et qui feront le monde de demain. On va par exemple travailler sur un photobioréacteur : ce sont des tubes remplis de micro-algues, une sorte de micro-forêt, qui vont capter notre CO₂, purifier l'air et nous apporter de l'oxygène. C'est de la photosynthèse, mais sous une forme plus rapide qu'avec des arbres.



La base de recherche sous-marine comprendra un laboratoire et un hangar sous-marin, ainsi qu'un sas de plongée. A l'extérieur, elle sera dotée d'un bras manipulateur, de hublots numériques, d'instruments scientifiques et d'hydroliennes (équivalent sous-marin de l'éolienne).



Le futur laboratoire sous-marin

Ce photobioréacteur ira peut-être demain sur Mars ou dans des endroits très pollués comme les métros.

Pouvez-vous nous décrire la mission ?

La station sera immergée à une dizaine de mètres de profondeur. Nous serons 4 à l'intérieur et j'ai prévu pour ma part d'y rester 6 mois. J'ai choisi cette durée pour 2 raisons. D'une part, c'est le temps minimum qu'il faudra à l'homme demain pour

atteindre la planète Mars. Il y aura d'ailleurs une étude clinique menée sur ce confinement.

Et d'autre part, parce que j'avais envie de faire une saison complète sous la glace, de voir la mer se fermer et s'ouvrir à nouveau 6 mois plus tard.

Pour le reste des membres, il y aura un turnover. Chaque équipe pourra travailler sur son propre programme.

Pour ce projet, je travaille également avec une entreprise qui vise à réduire au maximum l'empreinte carbone de la station. La station sera par la suite mise à disposition des scientifiques et ingénieurs pour environ 20 à 25 ans.

Cette mission est assez similaire à une mission spatiale ?

Tout à fait, c'est ce que l'on appelle une « mission spatiale analogue » et l'intérieur de la station peut se rapprocher de l'ISS. Nous avons la chance d'avoir Jean-François Clervoy, un ancien astronaute qui nous soutient et nous conseille sur ce projet.

Comment va se passer le ravitaillement ?

Au-dessus de la banquise, nous aurons un camp de base, une sorte de « Houston », pour poursuivre l'analogie avec le spatial. Comme je ne veux pas prouver que l'on arrivera à cuisiner sous la mer, la nourriture viendra probablement de ce camp, amenée par des plongeurs.





Emmanuelle, Marie, Margot, Iztiar, Alexandra et Stéphanie (à l'eau) posent au côté des 5 membres d'équipage du catamaran chargés de les assister durant leur aventure dans l'océan Pacifique.

Interview

Cap Optimist : 8 000 km dans le Pacifique à la seule force des bras

Six spécialistes du sauvetage en mer ont traversé l'océan Pacifique entre Lima au Pérou et Moorea en Polynésie en prone paddle*, entre janvier et mars dernier. En parcourant 8000 km à la seule force des bras, ces sportives aguerries ont réalisé un véritable exploit. Grâce aux fonds levés lors de cette expédition solidaire, l'association Hope Team East soutient les enfants en lutte contre le cancer et promeut le sport-santé dans les écoles. Alexandra Amand Le Mouël (cheffe d'expédition) et Marie Goyeneche reviennent sur cette aventure.

Par Arnaud Nemet et Benjamin Pinier.

Visuels : Jérémie Gabrien, Hope Team East.

Cette aventure visait à lever des fonds pour financer les programmes d'accompagnement d'enfants malades de Hope Team East. Pouvez-vous nous présenter cette association ?

Alexandra : Je travaille dans la gestion de projets sportifs depuis une vingtaine d'années. J'ai rencontré il y a une douzaine d'années Stéphanie Geyer Barneix, une sportive de haut niveau qui a survécu à quatre cancers du sein, notamment grâce au sport. À la même période, j'aidais ma mère qui, elle aussi, était atteinte d'un cancer et je me sentais donc très concernée par cette maladie. Avec Stéphanie, nous avons créé l'association Hope Team East en 2015, afin d'aider les personnes atteintes d'un cancer à mieux vivre grâce au sport, notamment pendant leur chimiothérapie.

Stéphanie avait déjà traversé l'Atlantique Nord à la rame en paddleboard en 2009, avec deux autres rameuses. Je l'ai aidée lors de son projet de passage du Cap Horn à la rame en 2015, en négociant notamment les autorisations nécessaires avec l'armée chilienne.

* Le prone paddleboard est une planche sur laquelle on se propulse avec les bras, à genoux ou allongé. Il s'agit aussi d'une discipline sportive venue des États-Unis et d'Australie, inspirée des planches utilisées par les « lifeguards » pour récupérer les baigneurs en difficulté.

Votre collecte de fonds a-t-elle atteint son but ?

A : En effet. Avec cette aventure, nous avons mis en place un système de mécénat grâce auquel chaque kilomètre vendu rapportait plusieurs dizaines d'euros à notre association. Nous sommes fiers d'avoir réussi à vendre l'intégralité des 8 000 km, ce qui nous a permis de collecter près de 480 000 € dédiée au programme Super Optimist (enfants malades) et aux programmes pédagogiques de prévention sport-santé dans les écoles. L'autre partie des fonds récoltés a été affectée au financement de l'expédition sportive, médicale et scientifique.

De quelle manière accompagnez-vous les personnes pendant leur maladie ?

A : Nous suivons des adultes et des enfants dans plusieurs établissements de santé, avec lesquels nous mettons en place des accompagnements personnalisés « sport et

mental », sur plusieurs mois. Nous les accompagnons comme des sportifs de haut niveau, avec du sport et de la préparation mentale. La plupart ne sont pas ou plus sportifs. Cela leur permet de penser à autre chose qu'au traitement, de retrouver confiance en eux, de rompre l'isolement social... Par ailleurs, nous mettons en place des « défis sportifs » dans les écoles pour sensibiliser les enfants à la pratique du sport.

Pourquoi avoir constitué une équipe de 6 personnes pour cette aventure ?

A : En 2004, lorsqu'on a diagnostiqué un cancer à Stéphanie, elles étaient six personnes malades à se serrer les coudes lors de leur chimio et toutes s'étaient fait la promesse d'aller jusqu'au bout de leurs rêves. Cinq d'entre elles sont depuis décédées, à cause de la maladie. Il nous semblait important de réunir à nouveau une équipe de six personnes. Sur cette aventure dans le Pacifique, les six rameuses ont toutes vécu une

situation personnelle difficile : la perte accidentelle d'un proche, des violences intra-familiales etc. Pour toutes, le défi a été un exutoire, au-delà de l'exploit sportif.

Comment s'est passée la préparation de l'aventure ?

A : La préparation a duré trois ans. Nous avons choisi le Pérou comme pays de départ, afin de pouvoir rattraper plus facilement les courants favorables pour les rameuses. Le choix de la période était très important, pour échapper aux cyclones et aux intempéries. À l'exception de quelques pluies, nous avons bénéficié d'une fenêtre météo très favorable.

Marie, comment vous êtes-vous retrouvée embarquée dans cette aventure, à seulement 23 ans ?

M : Je connais depuis longtemps les waterwomen qui ont effectué la première traversée de l'Atlantique à la rame en paddle, du Canada vers la France, en 2009. Elles étaient mes



Lors du départ de Lima, au Pérou



« L'UNE DES DIFFICULTÉS, C'ÉTAIT LORSQU'IL FALLAIT PASSER LE RELAI À UNE AUTRE RAMEUSE. CELLE-CI DESCENDAIT DANS UN KAYAK, AVANT DE PRENDRE LA PLACE DE LA RAMEUSE QUI ÉTAIT À L'EAU. »

coachs au club de sauvetage de Capbreton et je rêvais d'accomplir un exploit à leur côté.

Avec Margot Calvet, nous avons suivi leurs aventures au cap Horn, en 2015. Nous avons d'abord intégré l'équipe comme remplaçantes, au cas où l'une d'entre elles se blesserait. Et finalement, en janvier 2022, les filles nous ont annoncé que nous serions partie prenante de l'aventure dans le Pacifique.

Comme les autres rameuses de l'équipe, vous êtes une sportive aguerrie ?

M : En effet, j'ai fait partie de l'équipe de France de sauvetage côtier et j'ai disputé des compétitions internationales.

A : Toutes les rameuses qui sont parties dans le Pacifique sont maitres-nageuses sauveteuses et sont aussi des sportives aguerries, avec de jolis palmarès en sauvetage côtier, notamment des titres mondiaux pour quatre d'entre elles. Si le sauvetage côtier est moins connu en France, c'est un sport professionnel en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Comment vous êtes-vous préparées avant cette traversée ?

M : Sur le plan physique, nous avons bénéficié d'une préparation de haut niveau, une fois par semaine, au CERS (Centre Européen de Rééduca-



tion du Sportif) de Capbreton, complétée par une préparation physique individuelle. Nous avons aussi eu un préparateur mental et des séances pour se préparer à la vie en collectivité et aux imprévus inhérents à ce type d'aventures. Nous avons effectué plusieurs traversées test : en octobre 2021, nous avons ramé pendant 5 jours entre Bordeaux et Biarritz par lacs, rivières et océan. Puis en juin 2022, pendant 13 jours, sur 1 800 km, entre Monaco et Athènes, avec un équipage d'assistance. Nous nous sommes préparées aux fortes chaleurs et aux longues expositions au soleil.

Nous avons élaboré avec notre partenaire Roxy une combinaison en Lycra qui devait éviter les irritations et ne pas tenir trop chaud.

Un équipage vous accompagnait à bord d'un catamaran. Quel était son rôle ?

A : Il y avait à bord un capitaine et son second, une ostéopathe, une infirmière médicale et une référente nourriture. Leur mission était avant tout de garder un œil sur les rameuses en permanence, en cas de problème. Elles se relayaient toutes les 3 ou 4 heures.



**« NOUS AVONS
RAMÉ PENDANT
80 JOURS AU MILIEU
DE BANCS DE
POISSONS VOLANTS,
EN PARTICULIER
LA NUIT. NOUS
NOUS EFFORÇONS
D'ÉVITER QU'ILS
NOUS PERCUTENT
EN PLEINE FIGURE... »**

M : Nous ramions près de la coque du bateau. Pour l'équipe à bord, c'était une surveillance de tous les instants. Elles étaient sécurisées avec un gilet de sauvetage, reliées à la ligne de vie et disposaient d'un sif-flet en cas de problème.

Comment s'effectuaient les rotations entre les 6 rameuses ?

M : Les journées se découpaient ainsi : une heure de rame, suivie de 5 heures sur le bateau pour la récupération et les repas, en rotation continue. Les quinze premiers jours ont été les plus difficiles, en ce qui me concerne : au début, il m'arrivait de sauter des repas, tellement

j'étais fatiguée et malade... Puis après, on trouve le rythme.

Ramer pendant 8 000 km relève de l'exploit. Cela devait être particulièrement éprouvant ?

M : En effet, mais nous avons eu très peu de blessures. Nous avons un coussin ventral pour limiter la cambrure et nous alternions avec la position assise, pour soulager le dos. Il faisait très chaud : nous avons commencé dans une eau à 25°C et fini dans une mer à 32°C !

Heureusement, nous étions très bien préparées. Pour se désaltérer, nous n'avions que de l'eau désalinisée. Sur le plan mental, cela a été parfois très dur.

Avez-vous rencontré des difficultés particulières ?

M : L'une des difficultés, c'était lorsqu'il fallait passer le relai à une autre rameuse. Celle-ci descendait dans un kayak, avant de prendre la place de la rameuse qui était à l'eau. Lorsqu'il y avait du vent, de la houle ou des grosses vagues, les transferts devenaient très délicats.

Nous avons dû arrêter de ramer une fois, car la mer était trop agitée et les relais devenaient trop compliqués. A cause de la hauteur

des creux, on risquait de prendre le canoë sur la tête.

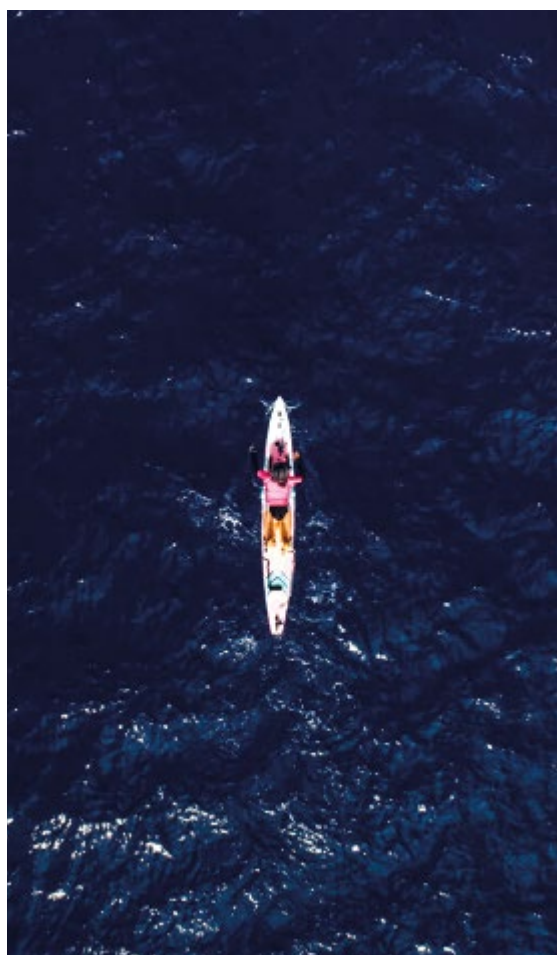
Et pour la nuit, comment cela se passait-il sur l'eau ?

M : Nous avions des spots lumineux à l'arrière de la planche, pour être bien visibles de l'équipage, ainsi que des lumières dans le dos. Les côtés du bateau étaient éclairés. Les nuits sans lune étaient bien plus compliquées, car on voyait moins bien et on perdait nos repères. C'est aussi pour cette raison que plusieurs d'entre nous ont eu le mal de mer.

Aviez-vous la possibilité de communiquer avec vos proches et vos familles ?

M : L'isolement est difficile, au large. Garder le contact avec nos proches était très important pour tenir. Nous avions essentiellement des échanges par mail, grâce au satellite, ainsi que par messages WhatsApp, sur des plages horaires limitées, et nous avions droit à 4 minutes d'appel par mois. Nous avons également échangé avec des écoles et des entreprises partenaires.

Vous avez sans doute dû faire face à des conditions parfois assez hostiles. Avez-vous croisé beaucoup de requins, par exemple ?



« NOUS AVONS RAMÉ AU MILIEU DE BANCS DE PHYSALIS, DES MÉDUSES TRÈS URTICANTES, ET AVONS CROISÉ QUELQUES ORQUES ET DES CACHALOTS. »

M : Nous n'en avons croisé que très peu. En revanche, nous avons ramé pendant 80 jours au milieu de bancs de poissons volants, en particulier la nuit... La lumière devait les attirer. Nous nous efforçons d'éviter qu'ils nous percutent en pleine figure... Nous nous sommes également retrouvés dans des bancs de physalis, des méduses très urticantes.

Certaines rameuses en ont d'ailleurs encore les traces sur le visage. Nous avons vu trois orques, des cachalots et des dauphins, surtout lors de l'arrivée à Moorea. Par ailleurs, nous avons observé la présence de nombreux bateaux de pêche chinois, de véritables « monstres marins » qui vident la mer... C'est un peu triste.

Comment s'est passée l'arrivée à Moorea ?

M : Nos proches avaient fait le déplacement pour nous accueillir à notre arrivée en Polynésie et fêter ça avec nous. Plusieurs familles d'enfants malades étaient également présentes, notamment sur l'eau, pour accompagner les rameuses et l'équipage.

La traversée était aussi l'occasion d'organiser des actions sur place, au départ au Pérou et à l'arrivée en Polynésie Française. Pouvez-vous nous en dire quelques mots ?

A : En amont du projet, nous avons rencontré les ministres de la Santé et de l'Éducation de France et du Pérou, qui nous ont aidées et encouragées. Nous avons aussi rencontré des acteurs gouvernementaux en Polynésie et des écoles un an avant notre départ, ce qui nous a permis de mettre en place des défis sportifs dans plusieurs écoles, à Moorea et à Tahiti, ainsi qu'à l'hôpital de Papeete.

Au retour, comment se sont passés la récupération et le retour sur terre ?

M : On a eu davantage de douleurs physiques une fois rentrées sur la terre ferme. Il a fallu entraîner à nouveau le bas du corps, très peu sollicité pendant la traversée. Comme nous n'utilisions que les bras, nous n'avons marché pendant trois mois que l'équivalent de 15 km... D'un point de vue plus général, le retour n'était pas forcément évident car j'ai dû mettre mes études et mon travail entre parenthèses cette année, pour le projet.

Quels sont vos projets ?

A : Nous travaillons sur un projet de documentaire avec notre cameraman, ainsi qu'avec Jessica et Anika Horn, les filles de Mike Horn qui sont aussi marraines de l'association. Nous poursuivons nos conférences avec l'association et nous avons aussi un projet de livre : « Carnets de bord ». Nous continuons de rencontrer des enfants dans les écoles pour les sensibiliser au sport-santé : nous en avons déjà rencontré plus de 1 600.

M : Après un projet aussi ambitieux, il est difficile de trouver un nouveau défi à la hauteur ! Pour l'instant, nous nous concentrons surtout sur le partage autour de ce que nous avons vécu.

Pour avoir plus d'informations sur les actions mises en place par Hope Team East ou soutenir l'association, rendez-vous sur capoptimist.com ou flashez le QR code :



Une expédition sportive et solidaire



Les actions mises en place grâce à « Paddling for children »

Cette aventure sportive hors norme avait avant tout un but humanitaire. Avec cette traversée du Pacifique, l'association Hope Team East a pu lever des fonds pour promouvoir le sport-santé auprès des jeunes et aider les enfants qui luttent contre des cancers.

1/ Programme Super Optimist 2022-2024

- Accompagnement de 30 enfants et adolescents en cours et fin de traitement vers la réalisation d'un défi sportif.
- Installation de 10 équipements sportifs dans des établissements de santé en France.

2/ Actions au Pérou et en Polynésie

- Mise en place du programme pédagogique « Un défi dans mon école » dans des écoles en France, en Polynésie et au Pérou. Plus de 1600 enfants ont déjà participé.
- Rencontre et partage entre les rameuses et les enfants en traitement de cancer, hospitalisés au centre hospitalier Pellegrin à Bordeaux, à l'INEN (Centre de traitement cancérologie du Pérou) et à l'ICPF (institut du Cancer en Polynésie Française), afin de construire des actions concrètes autour du sport, de la santé et du cancer.
- Inauguration de totem au sein des établissements de santé avec rencontres des équipes médicales, notamment à Bordeaux, mais aussi avec l'ICPF (Institut du cancer de Polynésie française) avec un totem Hope Team East, mis à disposition au cœur des services pédiatrique et d'oncologie du Centre Hospitalier de Polynésie française.

L'expédition en chiffres

8 000 km

- parcourus entre Lima (Pérou) et Moorea (Polynésie française), entre le 7 janvier et le 25 mars 2023.

80 jours

- 80 jours, 10 heures et 43 minutes : durée de l'aventure en mer.
- 3 ans de préparation.

10 expéditions

- organisées en amont de « Paddling for children », dont plusieurs expéditions tests.

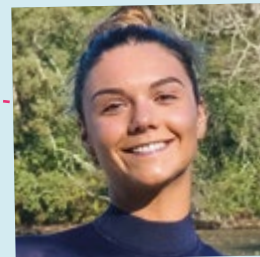


Les rameuses



MARIE GOYENECHÉ, 23 ans.

Équipe de France junior 2018.
4 médailles dont une individuelle.



MARGOT CALVET, 25 ans.

Équipe de France ISA
prone paddleboard 2018,
3^e nation du monde.



STÉPHANIE GEYER BARNEIX, 48 ans.

Championne du monde
de sauvetage côtier 2000.



ITZIAR ABASCAL, 32 ans.

Championnats du monde de prone
paddleboard Longue Distance 2019.



ALEXANDRA LUX, 36 ans.

Championne du monde
de sauvetage côtier 2011.



EMMANUELLE BESCHERON, 36 ans.

Championne du monde de
sauvetage sportif 2014 & 2018.

Événements

Agenda* des événements Plaisance



TROPHÉE BAILLI DE SUFFREN 2023

Du 24 juin au 5 juillet

Le 22^e Trophée Bailli De Suffren aura lieu cette année entre Saint-Tropez, Bonifacio (Corse), Trapani (Sicile) et Malte. L'événement est organisé par le Marenostum Racing Club, en coordination avec la Société Nautique Saint-Tropez, le Yacht Club de Porto Rotondo et le Royal Malta Yacht Club. Cette épreuve nautique est un hommage au Bailli de Suffren de Saint-Tropez, Vice-Amiral de la Marine Royale sous Louis XVI, Capitaine de la flotte et l'ambassadeur de l'Ordre Souverain de Malte. Qui deviendra le 22^e Amiral Satan et Chevalier Corsaire du Bailli ?



SALON NAUTIQUE DE CANNES

Du 12 au 17 septembre

Venez admirer les plus beaux yachts et voiliers et prenez la barre d'unités exceptionnelles durant les essais en mer. Plus grand salon à flot d'Europe, le Yachting Festival de Cannes accueille chaque année près de 650 bateaux, à flot et à terre (moteur, à voile, monocoques ou multicoques). Une partie de l'événement se déroule sur le Vieux Port de Cannes, tandis que le Port Canto accueille l'Espace Voile du Yachting Festival. Celui-ci réunit sur 4 000 m² les plus grands acteurs de l'industrie vélique et le nec plus ultra en matière de voiliers et d'équipements.



GRAND PAVOIS

Du 20 au 25 septembre 2023

La 51^e édition du Grand Pavois La Rochelle 2023, salon nautique international à flot, aura lieu du mercredi 20 au lundi 25 septembre 2023. Un rendez-vous à ne pas manquer pour les passionnés de voile et de bateaux : découverte des nouveautés en avant-première, essais en mer, rencontres et échanges avec des professionnels du nautisme, baptêmes et initiations... Le samedi 23 septembre, «Voiles de Nuit», véritable référence internationale en matière de spectacle pyro-digital, illuminera l'avant-port de La Rochelle de mille artifices. 73 000 visiteurs avaient fait le déplacement à La Rochelle pour l'édition 2022. AXA Passion sera présent sur le salon en tant qu'exposant.





Passion

Voyagez en toute tranquillité



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

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





Rencontre

Roadcats Family La vie nomade en bus aménagé

Charlène, Valentin et leur fils Liam ont tout quitté pour se lancer dans la vie nomade, à bord d'un bus qu'ils ont eux-mêmes aménagé. Ils sillonnent le nord de l'Europe depuis déjà plus d'un an, en particulier les routes de Scandinavie, suivis par plusieurs milliers de followers sur les réseaux sociaux. Charlène nous explique comment la famille a presque tout vendu pour retaper un vieil autobus et en quoi consiste leur nouveau quotidien sur les routes.

  @ROADCATSFAMILY

Par Benjamin Pinier / Visuels : Roadcats Family

Pouvez-vous nous présenter votre famille et vos parcours respectifs ?

Je m'appelle Charlène, j'ai 32 ans. Avec mon mari Valentin, 31 ans, nous avons un enfant de 6 ans et demi. Avant notre nouveau projet de vie, j'étais ingénieur en Qualité et Recherche et Développement dans l'agroalimentaire. Mon mari est chauffeur routier, et exerce toujours par intermittence, lorsque nous revenons en France. Il disposait donc déjà du permis de conduire poids lourds, indispensable pour conduire ce type de bus.

Quel a été le déclic pour vous lancer dans cette nouvelle aventure ?

Nous avons réalisé qu'une fois toutes les cases de la famille traditionnelle cochées – mariés, un enfant à charge, une maison et un travail –, plus nous avançons, moins nous étions heureux. Nous rêvions d'accéder à la propriété mais une fois que cela a été fait, nous sommes rapidement passés à autre chose. Lorsque je suis devenue maman, j'ai pris conscience de pas mal de choses, comme le fait que le cadre traditionnel de l'éducation ne nous correspondait



Rénovation de la chambre des parents, début 2021.



La cuisine terminée, en mars 2022.

pas et j'ai élargi cette réflexion à toutes les autres facettes de ma vie. J'ai fini par remettre en question ma vision du travail et de la propriété et par me dire que ce n'était peut-être pas le schéma qui nous convenait le mieux.

J'ai eu plusieurs fois des opportunités de CDI, mais l'idée de faire le même travail durant plusieurs années était une source d'angoisse assez importante. J'aimais ce que je faisais pendant 6 mois, puis une fois que je maîtrisais le sujet, je commençais à m'ennuyer. J'ai fini par comprendre que le CDI n'était pas fait pour moi.

De son côté, mon mari s'est lui aussi assez vite tourné vers l'intérim, ce qui lui permettait d'être plus libre. Son domaine professionnel offre constamment des opportunités d'emploi pour les travailleurs intérimaires, et comme il nous arrivait de partir pour de longs voyages, il pouvait arrêter son activité et facilement reprendre à notre retour.

Aujourd'hui, comment se déroulent vos activités professionnelles ?

Pour mon mari, l'avantage de l'intérim est qu'il ne travaille pas toujours au même endroit. Lorsque nous rentrons en France, nous restons assez libres de nos mouvements, car il trouvera du travail où que nous soyons. De mon côté, je suis à 100 % créatrice de contenu autour de notre aventure, pour les réseaux sociaux.

Pouvez-vous nous en dire plus sur la phase d'aménagement de votre bus ?

Initialement, nous ne voulions pas nécessairement un bus. Cela aurait très bien pu être un poids lourd, mais les modèles homologués avec plus de deux places sont rares.

Finalement, nous sommes tombés sur cet autobus, vendu par une connaissance de la famille de Valentin, et ça a été le coup de cœur !

La phase d'aménagement a ensuite duré environ six mois. Cela a été énormément de boulot, de stress et de réflexion pour penser à tout faire dans le bon ordre. Nous avons tout fait nous-même en nous renseignant sur Internet, avec des tutos ou grâce à des chaînes YouTube comme Jujulebus, spécialisé dans l'aménagement de ce type de véhicule. Encore aujourd'hui, il nous arrive de l'appeler pour lui demander des conseils lorsque nous rencontrons des problèmes.

Avant de commencer l'aménagement, il nous a fallu deux mois de réflexion pour démêler ce grand casse-tête. Surtout que nous souhaitions aller dans le Grand Nord, donc l'isolation et le chauffage devaient être optimaux. Il faut aussi préciser que nous ne sommes pas passés d'une grande maison au bus directement. Il y a eu plusieurs étapes intermédiaires avec un plus petit appartement après la vente de notre maison. Le tri de nos affaires s'est donc fait au fur et à mesure.

Comment s'organise l'alimentation électrique de votre bus ?

Nous avons 6 panneaux solaires de 390 W et 6 batteries lithium. On fonctionne uniquement à l'électrique, donc on a des gros besoins en stockage.

On a aussi un groupe électrogène en solution de secours, notamment pour le Grand Nord, où l'ensoleillement à cette période de l'année est plutôt modéré. Enfin, nous avons une solution de recharge qui fonctionne lorsque le bus roule.

Pourriez-vous nous donner une idée du budget de cet aménagement ?

Il est difficile de vous donner une somme précise, mais l'aménagement nous a coûté entre 35 000 et 40 000 €, dont 9 000 € pour l'achat du bus.

Avez-vous eu des complications pour obtenir l'homologation en VASP (Véhicules Automoteurs Spécialisés) pour votre véhicule aménagé ?

Ce n'est pas forcément simple à obtenir. Pour l'homologation, il y a deux dossiers RTI (Réception à Titre Isolé) à transmettre à la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement).

Un premier pour déclasser le bus en poids lourd et un second pour le passer en VASP : deux dossiers globalement similaires, avec cependant quelques spécificités.

C'est une source de stress, car il est difficile de trouver toutes les informations nécessaires à l'homologation VASP. Les normes AFNOR sont un peu imbuables et il y a une peur constante d'avoir oublié certains éléments. Le processus ensuite est plutôt long. Nous avons envoyé le dossier mi-avril, obtenu un rendez-vous fin mai et la validation finale mi-juillet. Mais par chance, c'est passé du premier coup !

Est-ce compliqué de trouver des aires de stationnement adaptées, notamment dans les grandes villes ?

Étonnamment, ça ne l'est pas. Il y a toujours des emplacements pour les cars et les poids lourds. Évidemment, nous évitons de stationner en plein cœur des grandes villes. Nous prenons ensuite les transports en commun ou nos trottinettes électriques.

Il faut dire que nous ne sommes pas très « villes »... Nous visitons les capitales qui se trouvent sur notre route, mais sans nous y attarder, donc cela n'est pas un gros enjeu pour nous.

« NOUS AVIONS COMME IDÉE DE PARCOURIR TOUTE LA SCANDINAVIE, AVEC DEUX OBJECTIFS PRINCIPAUX : ALLER JUSQU'AU CAP NORD ET VOIR DES AURORES BORÉALES. »

Hors des grandes agglomérations, nous n'avons jamais eu de problèmes. Jusqu'ici, nous avons principalement traversé la Scandinavie, où les grands espaces sont très nombreux, donc aucun problème pour se stationner.

Contrairement à d'autres pays, comme les États-Unis, les bus aménagés restent encore peu nombreux en Europe. En avez-vous croisé beaucoup ?

Depuis le début de ce projet, j'échange avec beaucoup de personnes qui possèdent des bus aménagés mais effectivement, cela reste rare, y compris ailleurs en Europe. Depuis le début de notre périple en Scandinavie, nous n'en avons croisé qu'un seul. Des Finlandais, avec un sauna à l'arrière du bus !

Comment s'est organisée votre première année, entre période nomade et sédentaire ?

Le passage au bus s'est fait très facilement, nous nous sommes tout de suite sentis très bien à l'intérieur. On a commencé à habiter dedans avant la fin des travaux d'aménagement et sans homologation pour la route. Puis en juillet/août, nous avons fait notre premier road trip en Espagne, avant de nous poser quelques mois jusqu'en janvier pour que mon mari puisse travailler. Nous avons profité de cette période pour mettre de l'argent de côté, vendre certaines affaires et surtout terminer l'aménagement du bus. Nous sommes partis en février pour





9 avril - Iles Lofoten, Norvège.



7 février - Entrée au Danemark.



6 avril - Iles Lofoten, Norvège.



24 mars - Jokkmokk, Suède.

arriver au cap Nord, au nord de la Norvège, en avril. Nous avons préféré de ne pas partir au cœur de l'hiver, pour échapper aux grands froids. Globalement tout se passe très bien. Nous sommes satisfaits de notre aménagement. Nous avons eu quelques soucis de batteries liés à une erreur d'installation, mais cela fait partie du jeu...

Et concernant l'adaptation à cette nouvelle vie, pour votre fils ?

Elle s'est très bien passée, notamment parce qu'il était déjà habitué à beaucoup voyager. L'année d'avant, nous avions passé quatre mois au Mexique en van, par exemple. Il avait plutôt hâte d'emménager dans le bus !



Comment s'est passé votre séjour en Scandinavie ?

Nous avons comme idée de parcourir toute la Scandinavie, avec deux objectifs principaux : aller jusqu'au cap Nord et voir des aurores boréales. Nous avons commencé par le Danemark en février, avant de rapidement monter vers la Laponie. Nous avons envie de découvrir ces endroits complètement enneigés et le temps pressait, car les aurores boréales ne sont visibles que jusqu'à la fin mars. Nous gardons un superbe souvenir de la Laponie. Nous avons fait des randonnées en montagne, du chien de traîneau, du patin à glace sur des lacs gelés, des repas autour d'un feu de camp... Et surtout, nous avons eu la chance de contempler plusieurs aurores boréales ! Je vois encore l'une d'elles, en particulier, au bord d'un lac gelé : une soirée mémorable... Je retiens aussi les Îles Lofoten, situées au nord du cercle polaire, en Norvège. Les spots pour les camping-cars sont presque uniquement en bord de routes, mais toujours avec des points de vue extraordinaires.

Et le cap Nord évidemment. La route est très sympa, on ne voit parfois rien sur des kilomètres... La sensation de bout du monde est vraiment particulière. La météo pouvait changer plusieurs fois par jour, mais globalement nous avons roulé sur des routes complètement enneigées.

Comment le bus et votre matériel ont-ils réagi au froid ?

Nous avons eu un tuyau d'eau chaude qui a gelé, mais rien de grave. Il nous a suffi de réorienter notre bouche de chauffage vers ce tuyau pour régler le problème. Nous avons aussi eu quelques petites fuites au niveau du moteur. Il a par exemple fallu changer une durite qui n'a pas supporté le chaud/froid. Mais ce sont des bricoles, quand on pense aux changements de températures que nous avons traversés. On s'estime plutôt chanceux sur ce point, et on se dit que l'aménagement du bus avait été plutôt bien pensé.

L'isolation du bus était-elle suffisante ?

Nous avons beaucoup de vitres, à l'avant notamment, qui apportent nécessairement du froid l'hiver et du chaud l'été mais cela reste un petit espace, donc nous n'avons pas de mal à le chauffer quand c'est nécessaire. Nous avons fabriqué des petits pare-soleils isolants que nous laissons sur les vitres les nuits d'hiver et là où le soleil tape, pendant l'été.

Alors qu'il faisait -30° C à l'extérieur, nous ne sommes jamais descendus en dessous des 0° C à l'intérieur du bus. Et quand il faisait trop froid, nous chauffions la nuit.

Quelle va être la suite de votre périple ?

Nous partons en Estonie, avant de mettre le cap vers la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la République Tchèque, l'Autriche et la Suisse autour du mois de septembre. Ensuite, nous resterons en France jusqu'à décembre pour profiter de nos proches durant les fêtes, avant de descendre jusqu'au Portugal.

A l'été 2024, nous serons certainement de retour en France pour les festivals, avant de rouler vers l'Europe du Sud : Grèce, Albanie et Monténégro notamment, en 2024 et 2025.

Quels conseils donneriez-vous à des personnes souhaitant se lancer dans ce type d'aventure ?

Je dirais d'abord de bien se renseigner auprès de la DREAL, au niveau des normes à respecter. Même si cela ne devrait pas être le cas, les règles changent parfois d'une DREAL à une autre.

Aussi, nous constatons que l'accès aux VASP est de plus en plus compliqué pour les particuliers, donc cela peut être une bonne idée de passer par un professionnel pour le dossier d'homologation. Et enfin se faire confiance, s'écouter, et même si tout n'est pas parfait, se dire que ce n'est pas grave.

Événements

Agenda* des événements Camping-car



CARAVAN SALON

*Du 26 août au 3 septembre
à Düsseldorf (Allemagne)*

Tous les amateurs de voyage mobile se retrouveront au Caravan Salon de Düsseldorf pendant dix jours, du 26 août au 3 septembre 2023. Les dernières générations de camping-cars, caravanes et camping-cars seront exposées dans 16 halls. En plus de ces véhicules phares, les visiteurs trouveront un vaste choix d'accessoires, d'équipements techniques, de pièces détachées, de tentes de toit, de mobil-homes, d'accessoires de caravaning et de camping, de vêtements et d'équipements de plein air, ainsi que des destinations de voyage.



CAMPER VAN WEEK-END

*Du 22 au 24 septembre
à Chantilly*

Le Camper Van Week-End revient pour sa 4^e édition. Passionnés de vanlife, débutants ou aguerris, se retrouveront sur la pelouse de Chantilly, du 22 au 24 septembre. Les visiteurs ont la possibilité de bivouaquer sur place avec leur propre véhicule. L'événement idéal pour s'informer, s'équiper ou découvrir les dernières tendances : tentes de toits, toits relevables, teardrops, kits amovibles ou malles de voyage... L'occasion aussi de découvrir un grand nombre de modèles, du petit monospace de loisirs à toit relevable au grand fourgon haut de gamme en passant par les solutions alternatives. Une zone est réservée aux ventes et achats d'occasion. L'édition 2022 a attiré plus de 5 500 personnes.





VOUS ET VOTRE PASSION

Romain Coispine

Romain Coispine, assuré AXA à l'agence Dalla Barba de Dijon, nous présente Symone, une solution de transport collectif décarboné de motos et d'automobiles avec leurs passagers, portée par la start-up qu'il a créée. Finis les longs trajets à moto ou en voiture sur autoroute. Avec votre véhicule, vous êtes transporté jusqu'à votre destination, aujourd'hui avec un van et une remorque, demain avec un autocar propulsé à l'hydrogène vert.

Par Arnaud Nemet / Visuels : Symone

Pouvez-vous nous décrire votre parcours : êtes-vous ingénieur ?

Non, j'ai un parcours assez atypique. J'ai passé un BTS d'informatique, puis je suis allé à l'armée chez les parachutistes pendant 5 ans, avant de travailler dans l'imprimerie en tant que directeur de production. J'ai appris à coordonner des projets d'envergure pour lesquels je gère des budgets de plusieurs millions d'euros. Je suis également conseiller municipal et sapeur-pompier volontaire.

Comment le projet Symone a-t-il débuté ?

Je suis entré il y a plusieurs années à la Jeune Chambre Économique Française (JCEF), une association de jeunes citoyens engagés. C'est là que j'ai rencontré mon associé Yoann Lacombe. Nous avons eu l'idée de Symone (en référence à l'expression « En voiture Simone ») en 2016. En rentrant d'un congrès en voiture fatigués, nous avons rêvé que notre voiture puisse



nous ramener comme sur un tapis volant, sur autoroute. Ce qui nous a amené à imaginer de nouvelles formes de mobilité. Grâce à Deca BFC, un incubateur à Dijon, nous avons bénéficié d'une subvention pour la réalisation d'une étude de marché sur 600 personnes, qui a démontré la viabilité d'un tel projet.

Il s'agit d'une nouvelle solution de mobilité écologique ?

En effet et je pense qu'elle répond parfaitement aux objectifs de décarbonation pour 2030 annoncés tout récemment par la Première Ministre Elisabeth Borne. Les véhicules légers sur autoroute représentent 6 % de toutes les émissions de CO2 françaises ! Malgré les plans en faveur du rail, l'usage de l'automobile et de la moto va augmenter dans les prochaines années. Il faut donc des solutions, comme Symone, pour rendre tous ces trajets plus décarbonés. En complément du train, nous apportons une solution pour les 100 000 voitures ou motos qui effectuent encore chaque jour et rien qu'en France, des longs trajets autoroutiers.

Vous venez de lancer Symone moto. Quels sont les premiers retours d'expérience ?

Nous avons déjà réalisé une vingtaine de trajets avec un van et une remorque. Nous avons d'ailleurs transporté les motos de Liberty Rider jusqu'à Annecy, pour le rallye AXA Passion/ Club 14. Nous constatons d'ores et déjà que notre solution répond à un vrai besoin : en quelques semaines, nous avons déjà 200 demandes de trajets pour cet été, pour environ 600 motos à transporter. Nous rencontrons tous les profils à bord avec tous types de moto, du Trail au Roadster en passant par les Routières et les Sportives.

Plusieurs labels ont déjà été décernés à votre projet, je crois ?

Le projet Symone est labellisé par le Pôle véhicule du futur, un pôle de compétitivité qui a analysé la viabilité du projet. Nous avons reçu l'agrément ESUS (Entreprise Solidaire d'Utilité Sociale) pour l'impact social et environnemental de Symone, ainsi que pour le renforcement de

la mobilité entre les territoires. Nous avons été lauréats des Trophées de l'Hydrogène (Hydrogénies 2022) et faisons partie de la communauté des Deep tech de la BPI.

Nous avons aussi été sélectionnés pour entrer au Moove Lab à Station F, pour un programme d'accélération de 6 mois, spécialisé dans la mobilité. Et nous avons été retenus pour un appel à projets européen, parmi 100 solutions innovantes de transition écologique, avec une présentation de Symone au Parlement européen.

Combien coûtera un trajet ?

Avec Symone moto, on est aux alentours de 200 € TTC pour un Paris-Marseille pour une moto. Pour une voiture avec la Symone autocar, le tarif sera autour de 350 € par véhicule, quel que soit le nombre de passagers à bord.

Avec cette solution, le motard arrive à destination en sécurité, non exposé à la pluie et au vent, reposé et il aura pu mettre son temps de transport à profit pour dormir, travailler... Sans compter que cette solution permettra aux

motards de faire des économies : rouler en moto coûte relativement cher, si on prend en compte l'usure des pneumatiques, l'entretien fréquent de la mécanique, la consommation de carburant, la décote...

Avec Symone, il n'y a plus aucune raison de prendre sa moto pour faire des longs trajets jusqu'à ses terrains de jeux, ce serait même totalement irrationnel (*Rires*).

Pouvez-vous nous en dire plus sur le prototype d'autocar ?

Il s'agit d'un type de véhicule tout à fait nouveau : un autocar spécialement conçu qui pourra transporter jusqu'à 6 à 10 véhicules. Cela pourra être par exemple 4 voitures et 6 motos. L'autocar sera doté d'un châssis articulé et surbaissé, afin de pouvoir respecter la réglementation en matière de hauteur pour le transport sur route.

Le prototype roulera dans un premier temps au biogaz. Ensuite, nous passerons à l'hydrogène lors de l'industrialisation. Nous privilégierons bien entendu l'hydrogène vert (produit à partir de l'éolien ou de l'énergie solaire), ou décarboné (à partir de l'énergie nucléaire par exemple).

Nous sommes en phase d'expérimentation avec Symone moto. Nous cherchons à fédérer une communauté de motards autour de ce projet. Pour l'intérieur du véhicule, nous avons voulu un confort maximum. L'objectif est que les passagers soient dans les meilleures conditions pour raconter leurs aventures à moto, mais aussi pour travailler ou dormir s'ils le souhaitent...

Combien de lignes de transport seront-elles mises en place, à terme ?

Nous nous concentrerons dans un premier temps sur l'axe autoroutier Paris-Lyon-Méditerranée. Mais l'objectif est aussi de mettre en place des lignes transverses, Est-Ouest, afin de desservir aussi des villes de taille moyenne avant d'être présent en Europe d'ici à 5 ans.

Quels sont vos projets de développement ?

Nous allons lancer la construction du prototype d'autocar à la fin de l'année. La phase d'industrialisation sera lancée à partir de 2025 en Bourgogne Franche-Comté. Nous allons mettre en circulation au minimum 200 Symone en circulation en France à l'horizon 2030, tout en nous développant à l'international.

Être à Station F nous a permis de nouer des contacts et d'initier des projets avec plusieurs partenaires potentiels, comme BMW, sur les aspects moto et hydrogène. De nombreux organisateurs de road trips ou d'événements nous ont déjà contactés. Ils sont très intéressés par notre solution, pour convoier les motos des participants, qui viennent de toute la France, jusqu'au lieu de rendez-vous. Plusieurs circuits moto souhaitent également en faire bénéficier les spectateurs.

Nous lancerons en juin une campagne de financement participatif (Crowdquity). À partir de 200 €, tout un chacun pourra participer à la grande aventure Symone et devenir actionnaire de Symone ! Il suffit pour cela d'aller directement sur notre site web pour avoir toutes les informations nécessaires.

Êtes-vous un passionné de 2-roues ?

Je suis un faux motard (*Rires*). J'ai passé le permis moto à l'époque de l'armée, mais j'ai peu roulé car j'étais souvent en mission. Mais à force de côtoyer des motards avec Symone, cela m'a donné très envie de m'y remettre ! Il y a une mentalité très fun, et une vraie fraternité dans le milieu motards.

Nous venons d'embaucher un conducteur pour Symone et nous tenions absolument à ce qu'il soit également un motard passionné. C'est très important, non seulement pour bien sécuriser les motos pour le transport, mais aussi pour pouvoir mieux comprendre les besoins et échanger avec les utilisateurs de ce tout nouveau service qu'est Symone.



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 engagement passion, accompagné de quelques photos. Nous sélectionnerons les meilleurs projets et les relayerons dans les pages du magazine. A vous de jouer !

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



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.



Ref. 969204 A 06 2022 - Crédits photos : Bruno Berghier on Unsplash, Y. Larayedh - Graine du désert



Rencontre Édouard Terninck Agent AXA Passion



Qu'est-ce qui vous a plongé dans l'univers des voitures de collection ?

Je baigne dans l'univers de l'automobile depuis ma plus tendre enfance. Tout jeune, je collectionnais les voitures miniatures Burago... Un trésor que je conserve toujours précieusement aujourd'hui ! Mon grand-père avait un garage Bugatti dans le Nord de la France et mon père était directeur des ventes chez Fiat/Alfa Romeo/Lancia sur la côte d'Azur.

J'ai commencé comme négociant automobile, à l'âge de 20 ans. Dans mes deux points de vente à Mandelieu-La-Napoule (06), je revendais principalement des véhicules anciens : Volkswagen Cabriolet, Mercedes 190, Porsche 356... J'ai également dirigé un garage spécialisé dans la carrosserie, à Pégomas (06).

J'ai eu ma première voiture de collection vers l'âge de 20 ans, une Aronde P60. Puis j'ai eu successivement une Peugeot 204 Cabriolet, une Porsche 356, une Alfa Romeo Spider « Coda Tronca » de 1972. Et il y a trois ans, j'ai pu m'offrir une Giulietta cabriolet de 1961, la voiture dont je rêvais depuis tout petit. Elle a beaucoup de succès lorsque je me gare devant l'agence... J'aimerais bien compléter avec une Giulietta coupé, mais le budget reste hors de ma portée !

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

Je suis rentré chez AXA un peu par hasard... J'avais vendu une voiture à un commercial d'AXA qui a dû apprécier mes talents de commerciaux et qui m'a débauché ! J'ai revendu mes affaires dans l'automobile et je suis reparti de zéro. Mais j'étais convaincu

OÙ RETROUVER ÉDOUARD TERNINCK ?

Agence AXA Passion
Palais des Congrès
60, chemin des Sables
06160 Juan-Les-Pins

Agence AXA
Port Marina Baie des Anges
Le Ducal
31, avenue Jean Marchand
06270 Villeneuve-Loubet



Ma première automobile de collection : une Aronde P60.

que le jeu en valait la chandelle. J'ai commencé en tant que mandataire en 2000, dans le réseau commercial salarié AXA « AEP » (Épargne Et Protection). En 2009, je suis devenu Inspecteur Conseil avec Agents mandataires, en charge du secteur entre Fréjus et Menton et de Monaco. En janvier 2020, en pleine pandémie de Covid, j'ai racheté l'agence de Juan-les-Pins. Puis en juillet 2022, j'ai créé ma deuxième agence à Villeneuve-Loubet.

Ce qui m'a plu chez AXA, c'est cette faculté de pouvoir être un électron libre, le respect de la parole donnée, mais aussi d'avoir un retour sur son engagement. Cela convient parfaitement à mon tempérament, car je suis un gros travailleur. Je suis très fier d'avoir réussi à intégrer le réseau des Agents Généraux et d'avoir aujourd'hui mon nom sur la porte de

mes agences, associé à celui d'AXA. C'est une très belle récompense.

Quel type d'animations organisez-vous avec votre agence ?

Nous organisons depuis quatre ans la Classic Auto Moto Retro, une parade qui réunit environ 200 véhicules de collection entre Villeneuve-Loubet village et le port de Marina Baie des Anges, un lieu d'exception. Le concours d'élégance est animé par Claude Julian, speaker historique du Grand prix de Monaco et du rallye de Monte-Carlo. Le jury est composé en partie de responsables d'AXA Passion.

La manifestation attire chaque année des milliers de personnes, dont de nombreux jeunes passionnés. D'après la mairie de Villeneuve-Loubet, il s'agit de l'animation la plus fréquentée de l'année. Ce rendez-vous est une bonne occasion pour parler de nos différents univers : deux-roues, nautisme... Les premières années, nous avons créé une agence AXA éphémère dans un restaurant, dans lequel nous avons accueilli plus de 600 personnes en une journée !

Je me rends aussi chaque année dans différents concours d'élégance, parfois avec des clients, qui sont pour certains devenus des amis. Partager ses passions, cela crée des liens ! Je fréquente aussi les brocantes automobiles. On y fait tou-

jours des rencontres intéressantes et j'adore l'ambiance, chiner.

Vous possédez également un bateau. Quel type de plaisancier êtes-vous ?

Je navigue entre la baie de Nice et l'île de Porquerolles et je pêche à la traîne. C'est avant tout un plaisir. Je remonte assez peu de poissons en général, mais il m'arrive aussi d'attraper du thon ou d'autres poissons pélagiques (sardine, anchois, maquereau...).

Je possède un bateau depuis 15 ans, un Sessa « Key Largo » de 8 mètres. Lorsqu'on navigue, on éprouve un sentiment d'évasion incroyable, assez proche de celui qu'on peut ressentir au volant d'une vieille automobile.



Alfa Romeo Giulietta 1961, garée devant l'agence de Juan-les-Pins.

« LORSQU'ON NAVIGUE, ON ÉPROUVE UN SENTIMENT D'ÉVASION INCROYABLE, PROCHE DE CELUI QU'ON PEUT RESSENTIR AU VOLANT D'UNE VIEILLE AUTOMOBILE. CELA PERMET DE SE RESSOURCER. POUR MOI, IL N'Y A PAS DE MEILLEUR PSY ! »

Cela permet aussi de se ressourcer et de faire le vide. Pour moi, il n'y a pas de meilleur psy !

Mon agence est située sur Marina Baie des Anges et je rencontre de nombreux propriétaires de bateaux. Vendredi dernier, nous avons fait une réunion avec le Yacht club de Marina Baie des Anges, pour la signature d'un partenariat.

Avec les plaisanciers présents, nous nous sommes vite retrouvés à échanger sur les véhicules de collection qu'ils ont dans leur garage, jusqu'à minuit ! L'accueil était très chaleureux. Pour moi, c'était une soirée magique, comme une réunion entre amis.



Les collaboratrices de l'agence, lors d'une sortie en mer sur une vedette de la SNSM.

Et le deux-roues ?

Je roule en scooter, mais pas encore à moto. J'aimerais bien acquérir un jour une Harley mais pour le moment, j'apprécie tellement mon Alfa Romeo, que j'ai du mal à acquérir un autre véhicule... J'ai même fait un timbre représentant mon Alfa, que nous utilisons à l'agence sur les courriers adressés à nos clients !

Avez-vous quelques anecdotes concernant la vie de votre agence ?

Pour me remercier de les inviter chaque année à nos événements auto, les sauveteurs en mer de la SNSM ont emmené tous les employés de l'agence sur leur bateau. Pour nous montrer qu'ils nous appréciaient, ils se sont amusés à prendre des vagues

de plein fouet et nous avons tous finis trempés ! J'en garde un très bon souvenir. Récemment, nous avons participé à un concours d'élégance à Nice. Nous nous sommes retrouvés à manger au « cul des bagnoles ». Nous avons discuté avec un acteur de *Plus belle la vie*, des grands patrons, des artisans... Dans ce type d'événements, il n'y a plus de barrières, je trouve cela formidable !

SON PORTRAIT CHINOIS : **SI J'ÉTAIS...**

UNE CHANSON :

You're the First, the Last, My Everything,
de Barry White.

Une chanson à écouter sur le pont du bateau ou dans la voiture. On s'imagine tout de suite au guidon d'une Harley Davidson, seul, sur la route 66 ! J'ai eu la chance de voir Barry White et Georges Benson sur scène, à Juan-les-Pins. Inoubliable !

UNE VOITURE :**Une Giulietta, rouge et racée à l'italienne !**

Dans la concession de marques italiennes de mon père, c'était celle-ci que je voulais. Mais à l'époque, vu son prix, elle me paraissait inaccessible...

UN ÉVÉNEMENT :**Les Voiles de Saint-Tropez**

Cette régate réunit sur le même plan d'eau certains des plus beaux gréments du monde, aussi bien des voiliers centenaires que des voiliers ultramodernes. Les Voiles de Saint-Tropez est réputée pour être la meilleure course sur l'eau, avec la plus belle ambiance à terre.

UN BATEAU :**Un Riva « Aquariva », aux matières nobles et raffinées...**

... et je naviguerais sur les eaux bleues de la Méditerranée.



BOLDOR

CIRCUIT PAUL RICARD
— 15 / 16 / 17 SEPTEMBRE 2023 —

INFOS ET RÉSERVATIONS SUR [BOLDOR.COM](https://boldor.com)



L'actu

AXA Passion

Retour en images sur nos dernières actualités

Le Mans Classic



Centenaire des 24 Heures du Mans oblige, cette 11^e édition du Mans Classic, du 29 juin au 2 juillet, s'annonce exceptionnelle.

Plusieurs centaines de voitures de collection et de compétition seront en piste. Les organisateurs de l'événement, Peter Auto et l'Automobile Club de l'Ouest (ACO), ont pour l'occasion réuni les 60 Grandes Voitures du Mans qui ont gagné l'histoire de la grande course sarthoise.

AXA Passion sera l'un des partenaires principaux de la manifestation. À ce titre, nous partagerons la passion des voitures de collection avec nos clients, auxquels nous propose-

rons une parade sur le circuit du Mans pendant la manifestation.

En 2020, le rendez-vous avait réuni 200 000 passionnés, 1 000 compétiteurs et 750 voitures de course. Dans les parcs, l'affluence est également au rendez-vous, avec 8 000 voitures de collection et les grands clubs français à la fête. Nul doute que Le Mans Classic 2023 rentrera dans les annales !

Rallye AXA Passion / Club 14 : succès de l'équipée savoyarde

Le 37^e Rallye AXA Passion / Club 14 s'est déroulé du 18 au 21 mai 2023 autour d'Annecy. Vous étiez nombreux, une fois encore, pour ce traditionnel rendez-vous du week-end de l'Ascension : près de 250 participants, 154 motos...

Deux journées de balades à moto, avec une météo plutôt clémente, placées sous le signe de la convivialité, du partage et de la passion. Vous avez sillonné de magnifiques routes de montagnes à la découverte de panoramas à couper le souffle, autour de la ville d'Annecy : vignobles, routes en lacets, passage de cols... Le vendredi a été ponctué par un passage par le col de Leschaux, avant une pause-café au mont Revard, avec une vue à 360° sur les montagnes alentours.





La journée s'est poursuivie par un passage à Aix-les-Bains et un déjeuner ensoleillé au bord du lac du Bourget. La boucle s'est achevée par une montée à l'imposant col du Semnoz qui surplombe Annecy.

Le lendemain, les motards ont pu découvrir la version estivale des stations de ski des Gets, Morzine, La Clusaz, Le Grand Bornand et Le Praz de Lys avec un passage sur piste avant de terminer la boucle au lac d'Annecy.



Revivez les meilleurs moments du Rallye AXA Passion en vidéo :



AXA Passion lance sa campagne média

La marque AXA Passion continue d'accroître sa notoriété auprès du grand public, avec une nouvelle campagne de communication. Un dispositif de grande ampleur permettant de toucher de nombreux lecteurs et auditeurs a ainsi été déployé, en deux temps. Un spot radio a été diffusé fin avril sur les principales antennes radio (Sociétés d'Autoroute ; Les Indés Radio ; RTL ; RFM ; Nostalgie ; Europe 1 ; RMC Infos ; RTL2), suivi d'une campagne print relayée dans les principaux supports de presse (*Le Parisien*, *L'Express*, *Le JDD*, *Le Point*, *Auto Plus*, *L'Argus de l'assurance*, *La Tribune de l'assurance*, *Le Magazine L'Équipe*).

Nous croyons fermement que la passion alimente notre engagement à offrir des solutions d'assurance sur mesure répondant aux besoins spécifiques de chacun de nos assurés. Forts de leur expérience personnelle et de leur connaissance approfondie de nos univers, nos Agents sont les garants de cet engagement et se dévoilent aux travers de cette campagne dans leurs domaines de prédilection respectifs : Bertrand Giboulet, Agent à Senlis (Collection) ; Frédéric Cornet, Agent à Lyon (Deux-roues) ; Arnaud Trébulle, Agent à Saint-Malo (Plaisance) et Dominique Lecomte, Agent à Cournon-d'Auvergne (Camping-car).

Ces nouveaux visuels, que nous avons le plaisir de vous dévoiler ci-dessous, illustrent ainsi la relation spéciale qu'entretiennent les agents AXA Passion avec ces univers, soulignant la valeur ajoutée de leur expertise. Parce que, à l'instar de la punchline de cette campagne, parler garantie n'empêche pas de parler de Passion !





Passion

Vivez pleinement vos émotions !



Deux-roues
Collection
Plaisance
Camping-car

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

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

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



Crédits photos : Shutterstock

À ne pas manquer en septembre

Alpes Aventures Motofestival



AXA Passion est partenaire officiel de l'Alpes Adventure Motofestival, qui aura lieu du 8 au 10 septembre dans le Parc de la Sapinière à Barcelonnette (04). Nous serons ravis de vous retrouver sur notre stand AXA Passion. Il s'agit du plus grand salon dédié au tourisme à moto qui réunit constructeurs, équipementiers, voyageurs... L'événement fait figure de référence du voyage en 2-roues, avec notamment des projections inédites de films d'aventures à moto à travers le monde. Les meilleurs seront récompensés par un jury composé notamment de Ben Blake (voir notre article p. 10 dans ce numéro). L'aventurier à moto animera également une master class « Bien raconter son périple à moto », pour les assurés AXA Passion.

Le samedi 9 septembre, une balade sera organisée pour nos assurés, suivie d'un déjeuner secret avec Ben Blake, spécialiste des road trips à moto et dont les aventures sont très suivies et attendues sur le web. Le dimanche 10 septembre, vous pourrez vous joindre à une autre balade à moto, suivie d'un déjeuner secret avec Julien Toniutti, pilote moto qui fut notamment quintuple champion de France des rallyes routiers. Attention, places limitées (50 personnes par journée) !

L'ouverture des inscriptions aura lieu prochainement sur notre site : <https://passion.axa.fr/>

Restez connectés !

La Virée Auvergnate : choisissez votre parcours !



La Virée Auvergnate Dunlop se déroule du 15 au 17 septembre 2023 en Auvergne. Rendez-vous au guidon de votre trail ou de votre maxi-trail, pour 400 km de balade en 2 jours.

Vous traverserez les Bois Noirs, les Monts du Forez, le Livradois et de nombreux autres espaces naturels qui font la renommée de la région. Situé à l'intersection du Puy-de-Dôme, de la Loire et de l'Allier, le parcours vous permettra de découvrir la culture et le riche patrimoine gastronomique auvergnat en autonomie, en suivant une trace GPS ou grâce au road book avec un GPS TRIPY. Accessible à toutes et tous, l'événement propose 3 tracés différents pour coller au mieux à vos envies et à l'expérience de chacun : 100 % route ; 30 % off road ou 60 % off road. L'inscription inclut tous les repas, du vendredi soir au dimanche midi. Cette Virée Auvergnate vous est proposée au prix de 389 € pour un pilote et sa moto, et 169 € pour un passager ou un accompagnateur.

Avec AXA Passion, profitez de **40 € de réduction** sur le tarif pilote et sa moto **avec le code : VA23-AXA.**

Pour en bénéficier, rendez-vous sur le site : <https://gregfayard.com>

Le Bol d'Or

AXA Passion est partenaire officiel principal du Bol d'Or, le rendez-vous de tous les passionnés de moto. L'édition 2023 aura lieu du 15 au 17 septembre sur le circuit du Castellet. Cette mythique course internationale d'endurance moto de 24 heures rassemble tous les ans les meilleurs pilotes du monde. Elle fêta l'an dernier son 100e anniversaire. La compétition est ouverte à différentes catégories de motos, y compris les prototypes, les Superstock et les Supersport. Cette épreuve exigeante teste à la fois la fiabilité des motos et l'endurance des pilotes. Trois courses verront s'affronter près de 500 pilotes sur la totalité du week-end. Le Bol d'Or attire de nombreux pilotes renommés et des équipes internationales, ainsi que plusieurs dizaines de milliers de spectateurs.

En tant qu'assurés AXA Passion, vous pourrez profiter d'une parade à moto de quelques tours sur le circuit Paul Ricard (places limitées). Vous aurez aussi bien évidemment la possibilité d'établir un devis pour votre deux-roues, grâce aux agents experts AXA Passion présents sur place.



Le Grand Pavois



SALON NAUTIQUE INTERNATIONAL À FLOT
GRAND PAVOIS
 LA ROCHELLE
 LA RÉFÉRENCE DE TOUS LES PASSIONNÉS



La 51^e édition du Grand Pavois La Rochelle 2023 aura lieu du mercredi 20 au lundi 25 septembre 2023. Il s'agit du plus grand salon nautique international à flot d'Europe. Un rendez-vous à ne pas manquer pour les passionnés de voile et de bateaux : découverte des nouveautés en avant-première, essais en mer, rencontres et échanges avec des professionnels du nautisme, baptêmes et initiations...

Le samedi 23 septembre, « Voiles de Nuit », référence internationale en matière de spectacle pyro-digital, illuminera l'avant-port de La Rochelle. Plus de 70 000 visiteurs avaient fait le déplacement à La Rochelle l'an dernier.

Nous vous attendons sur notre stand AXA Passion, où nous vous proposerons un devis personnalisé pour votre bateau.



Voyagez comme vous rêvez

Partez à l'aventure sereinement,
financez et assurez votre
camping-car auprès
de votre Agent Général.



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

Exemple pour un prêt personnel de 20 000 € sur 108 mois :

- Taux Annuel Effectif Global fixe de 5,47%⁽¹⁾ (taux débiteur fixe de 5,34%)
- Mensualités de 233,64 € hors assurance emprunteur facultative⁽²⁾
- Montant total dû de 25 233,12 €

**Si vous souscrivez l'assurance emprunteur facultative, le montant total dû au titre de l'assurance sur la durée totale du prêt est de 1512 € (coût mensuel de l'assurance 14 € à ajouter à l'échéance).
Taux Annuel Effectif de l'assurance (TAEA)⁽³⁾ : 1,49%**

(1) Taux Annuel Effectif Global et montant total dû, hors assurance emprunteur facultative.

(2) L'assurance emprunteur facultative couvre le décès jusqu'à 75 ans / la perte totale et irréversible d'autonomie et l'incapacité de travail jusqu'à 65 ans. Le coût mensuel de l'assurance s'ajoute à l'échéance.

(3) Taux Annuel Effectif de l'Assurance.

Offre de financement, proposée par AXA Banque, disponible auprès des interlocuteurs AXA dûment habilités, intermédiaires en opérations de banque pour le compte d'AXA Banque, sous réserve d'acceptation par AXA Banque Financement, le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation. Aucun versement de quelque nature que ce soit ne peut être exigé d'un particulier avant l'obtention d'un ou plusieurs prêts d'argent.

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

AXA France IARD, S.A. au capital de 214 799 030 € - RCS Nanterre n°722 057 460 - AXA France Vie - S.A. au capital de 487 725 073,50 € - RCS Nanterre n°310 499 959 - Sièges sociaux : 313 Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex. Entreprises régies par le Code des Assurances. Mandataires exclusifs en opérations de banque d'AXA Banque - N°ORIAS 13 004 246 et 13 005 764 (orias.fr) • 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 - 94 138 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, CS92459, 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamation et les coordonnées du service dédié sont disponibles pour la banque et l'assurance sur le site axa.fr.

