

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

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

Collection

Junior Cars, un jeu d'enfants



REF. 2001162-1023



DEUX-ROUES

**CASCADES & MOTO :
TOUT EN MAÎTRISE**



PLAISANCE

**TRANSAT JACQUES VABRE,
30 ANS DE COURSE AU LARGE**



CAMPING-CAR

**VÉHICULES DE LOISIRS : UN
MARCHÉ QUI GARDE LA CÔTE**

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

N°7 - octobre / décembre 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 :

Arnaud Nemet

Rédacteurs :

Arnaud Nemet, Anne Lise Parlant, Benjamin Pinier et Thierry Traccan.

Maquette et mise en page :

Jérémy Ratrimomananjara.

Pilotage du magazine :

Mathilde Fléchar, Arnaud Nemet.

Collaboration :

Antoine Boullé.

Remerciements :

Anne Bernardeau, Basile Buisson, André Daniel, Thomas Gauthier, Gildas Gautier, Hervé Gautier, Jean-Pierre Goy, Vincent Ham, Dominique Lecomte, Loïck Le Jaouen, Le Sellier Fou, Aurélie Moy, Sébastien Poirier, Rudy Servol, Anthony Thomas.

Crédits photos et visuels :

Jean-Pierre Goy, Loïck Le Jaouen, Antoine Boullé, FFM, L'atelier du Sellier Fou, Junior Cars Europe, Jean-Marie Liot et Vincent Curutchet/Alea - Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre, Virtual Regatta, Nicolas Touzé, ©Formatprod, ©Ty Village, Mobihouse.fr, Heroes Media, D.Lecomte, Shutterstock.

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

La passion ne s'explique pas toujours. Elle se vit, elle se ressent. Mais parfois aussi, elle se diffuse et se partage entre passionnés. C'est bien là, tout l'objectif de notre *Cap'Passion* et ce nouveau numéro ne déroge pas à la règle.

Cette édition d'automne est donc pour nous, une fois encore, l'occasion de partager avec vous des histoires insolites. Celle, par exemple, de ce passionné de jeu vidéo dédié à la voile et qui, grâce à un grand concours, prendra le large lors de la prochaine Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre. Ou bien celle de ce jeune Isérois, passionné de moto, devenu l'un des plus grands cascadeurs d'Hollywood. Et celle de ce père pilote qui, ne trouvant pas de F1 ancienne et miniature pour son fils, décide de lancer sa propre société de voitures pour enfants, Junior Cars Europe.

Ces exemples sont autant de preuves que la passion reste un formidable moteur pour la concrétisation de ses projets.

En route pour *Cap'Passion* !

Éric Lemaire

Président de RUN Services / AXA Passion

SOMMAIRE

DEUX-ROUES

- 4 **DOSSIER** : Cascades et motos, tout en maîtrise
- 8 **RENCONTRE** : Sébastien Poirier, président de la FFM
- 14 **AGENDA** : Les prochains événements Deux-roues



8

COLLECTION

- 16 **DOSSIER** : L'atelier du Sellier Fou À la découverte du métier de sellier
- 20 **DOSSIER** : Les sportives juniors, un jeu d'enfants
- 27 **AGENDA** : Les prochains événements Collection



16

PLAISANCE

- 28 **DOSSIER** : Transat Jacques Vabre, 30 ans de course au large
- 34 **DOSSIER** : Virtual Regatta, la course au large depuis son canapé
- 40 **RENCONTRE** : Basile Buisson, de la transat virtuelle à la course au large
- 42 **AGENDA** : Les prochains événements Plaisance



40

CAMPING-CAR

- 44 **RENCONTRE** : Véhicules de loisirs : un marché qui garde la cote
- 48 **DOSSIER** : Tout savoir sur les tiny houses
- 53 **AGENDA** : Les prochains événements Camping-car



**Vous et
votre
passion**

54

AXA PASSION

- 54 **VOUS ET VOTRE PASSION** : Vincent Ham
- 58 **INTERVIEW** : À la rencontre de Dominique Lecomte, agent AXA Passion
- 60 Les actus AXA Passion



48



Dossier

Cascades et motos, tout en maîtrise

En maîtrise mais aussi en esquive, deux qualités essentielles pour ces motards cascadeurs dont l'implication et l'engagement apportent souvent aux films d'action l'indispensable supplément d'âme.

Par Thierry Traccan

Visuels : Jean-Pierre Goy, Loïck Le Jaouen, Antoine Boullé, Shutterstock

Des scènes d'actions à moto qui ont marqué l'histoire du cinéma, il y en a beaucoup. Mais spontanément, deux nous reviennent plus particulièrement en tête. D'abord, celle où Bud Ekins, doublure de Steve McQueen dans le film iconique *La Grande Évasion* réalisé par John Sturges en 1963, s'envole à près de 4 mètres au-dessus de barbelés, et sur une distance de 20 mètres, au guidon d'une Triumph 650 TR6R maquillée en machine de la seconde guerre mondiale. Fan de moto et pilote émérite, Steve McQueen réalisa dans ce film la plupart des plans d'action sur deux-roues, mais laissa sa place pour cette séquence (qui fut tournée en une seule prise) à son ami cascadeur hollywoodien.

Ensuite, il y a cette scène mythique dans le 18^e opus de la saga *James Bond*, *Demain Ne Meurt Jamais*, avec la cascade incroyable réalisée en 1997 par Jean-Pierre Goy, doublure de Pierce Brosnan. Lancé à fond de première sur sa BMW R1200C, James Bond, alias Jean-Pierre Goy, saute par-dessus un hélicoptère depuis un appartement situé à 16 mètres de hauteur, sur une distance de 21 mètres, pour se réceptionner 5 mètres en contrebas sur le toit d'un immeuble qui ne mesure que 4 mètres de large...



Jean-Pierre Goy sur le tournage de *Jason Bourne, l'héritage* en 2012 à Manille.

Au-delà de la distance du saut comparable entre ces deux cascades, réalisées à trente ans d'intervalle, de la notoriété qu'elles ont pu apporter à ces films, ces deux actions sont marquantes parce qu'elles sont vraies. Pas de tricherie, pas de trucage, pas d'effets spéciaux (ou seulement pour habiller la scène dans le *James Bond*), mais un engagement total, au péril de la vie des deux cascadeurs tenant les guidons. Une vie professionnelle que ces cascadeurs ont appris à construire, méthodiquement, consciencieusement, portés par autant d'envie que de talent.

Jean-Pierre Goy, le frenchie cascadeur d'Hollywood

À 62 ans, Jean-Pierre Goy est une légende de la cascade, bien que sa filmographie reste limitée. Une vingtaine de films au compteur, mais quels films ! Des blockbusters américains comme *James Bond*, *Captain America*, *Batman the Dark Knight* ou *Jason Bourne*... « Pour ce métier, il faut être à la base un bon pilote. À une époque, les cascadeurs étaient d'abord des casse-cous, désormais ce sont des gens qui ont un gros bagage technique. J'ai beaucoup travaillé avec les Anglais et les Américains, et la plupart viennent du motocross. Le style Alain Prieur, Evel Knievel, ça n'existe plus. J'ai un gros respect pour eux, pour ce qu'ils ont fait, mais ils y allaient à tâtons, au doigt mouillé.

Maintenant, tout est minutieusement préparé, les cascadeurs sont prêts techniquement et physiquement. Knievel aux États-Unis, Prieur en France : ils ont été les pionniers. »

Un équilibre inné et une rencontre décisive

L'art de Jean-Pierre, plus que les sauts qu'il s'est mis à travailler sur le tard, tient dans sa science de l'équilibre. Un sens de l'équilibre inné, mais cultivé dès son plus jeune âge quand dans la scierie familiale, son père tend des câbles au-dessus du sol pour que le petit Jean-Pierre, alors âgé de 7 ans, s'entraîne à y marcher. Pas de plan dans la tête, rien de défini, juste l'envie de s'amuser. Une

répétition du geste qui ne fait que développer son sens de l'équilibre.

Logiquement, Jean-Pierre se met au trail, puis à la compétition, jusqu'au plus haut niveau, et puis du sport, la découverte des shows : « En 1983, je rencontre Rémy Julien (le célèbre cascadeur voiture des années 1970-1990) lors du salon de Bologne, et ça a démarré comme ça. » S'il n'a tourné que dans une vingtaine de films, des shows en public, Jean-Pierre en a donné des milliers aux quatre coins de la France, et même de l'Europe, pendant une période courant sur une trentaine d'années.

De quoi acquérir cette excellence qui fait la différence quand un chef de casting recherche sa perle rare, comme il nous le raconte : « Franchement, il n'y a pas vraiment de copinage. Et s'il y en a, ça ne joue que pour les pré-sélections, mais il y a toujours ce moment où tu dois faire tes preuves. On te choisit pour tes qualités, tes compétences. Personnellement, j'ai eu la chance de ne tourner que dans de grosses productions. Des grosses machines où tu ne manques de rien, où tu es dorloté, mais où tu dois aussi faire le job. Parce que c'est pour ça qu'on te paye. Quand tu es choisi, tu restes des mois à t'entraîner, des mois où tu roules tous les jours. Parce que dans ce type de productions, tout doit être calé dès le début du tournage. »



Cascadeur très prisé à Hollywood, Jean-Pierre Goy réalise aussi des travellings grâce à une caméra fixée sur sa moto. Ici sur le tournage de *Captain America*.

Il poursuit : « Tu y vas et tu enchaînes selon ce qu'on te demande : la cascade n°22, la cascade n°46, tu n'as plus le temps pour les répétitions. En fait, dans ces films à gros budgets, tu as deux systèmes : avec deux équipes ou avec une seule.

Pour *James Bond*, il y avait deux équipes, une équipe dans laquelle tournaient les acteurs, une autre pour les cascadeurs. Pour *Batman*, il n'y avait qu'une équipe, et dans ce cas, tu attends que l'acteur ait fini pour faire les cascades. Il m'est arrivé d'attendre des nuits complètes dans le costume de Batman, sans rouler, sans rien faire, pour t'entendre dire au petit matin : « Good job, J.P. ! » C'était dur ça, surtout pour moi qui adore rouler. Mais ce sont de super souvenirs, tu es entouré par des équipes énormes, des mécanos, du matériel au-delà du nécessaire, et tout le monde est aux petits soins pour que tu restes dans ta bulle, sans avoir à te préoccuper de quoi que ce soit ».

Loïck le Jaouen, du motocross aux plateaux de tournage

Nouvel arrivant dans le métier, à 24 ans Loïck le Jaouen n'a pas encore connu pareil traitement, lui qui a découvert cet univers par hasard : « J'ai eu ma première expérience de « cascade » à l'âge de 16 ans. Un copain de mon père qui est dans le métier m'a contacté car il recherchait un jeune qui conduisait une moto de cross. Et moi je faisais du motocross en compétition. Mon rôle était d'emmener Camille Cottin derrière moi. Pas vraiment une cascade. Après cette parenthèse, j'ai continué ma scolarité, un bac mécanique moto, et puis ils m'ont recontacté pour travailler en 2018 dans le film *Le Lion* avec Danny Boon ». Première vraie cascade, descente d'escalier, dérapages, chute... Loïck fait le boulot. Depuis, c'est devenu le sien.

Plus qu'un boulot, un vrai métier qui ne s'improvise pas mais au contraire, se peaufine jour après jour. Comme Jean-

Pierre, malgré son jeune âge, Loïck a déjà fait une vingtaine de films, mais pas avec autant de moyens. Un mal pour un bien avec cette occasion de participer activement à la fabrication des cascades : « Parce que nous sommes des plus petites productions, il y a pas mal d'échanges. On travaille en collaboration étroite avec le régleur, on a une influence pendant les tournages pour dire où mettre la caméra, quel angle attaquer, en fonction de l'axe à donner à la cascade. On apporte notre point de vue. Comparé aux États-Unis, en France on fait de la cascade à moindre coût. On s'adapte. Aux États-Unis, tout est plus XXL ».

Plus XXL, mais avec moins de liberté dans la préparation, comme le regrette Jean-Pierre Goy : « J'aurais aimé être plus impliqué dans la fabrication d'une cascade, être vraiment force de proposition. J'arrivais sur un projet, tout était fait, je devais rester dans le moule ». Dans le moule, tant que ce n'est pas

« JUSQU'À PRÉSENT, JE N'AI JAMAIS EU PEUR AVANT DE FAIRE UNE CASCADE. CE N'EST PAS COMME DANS UNE COURSE OÙ TU ES PRIS PAR UNE CHUTE, LÀ TOUT EST RÉPÉTÉ, ENVISAGÉ, MILLIMÉTRÉ... »



Loïck Le Jaouen en Colombie pour le film *Medellín*, réalisé par Franck Gastambide.

← Loïck Le Jaouen saute une route sur le tournage d'une série (sortie prévue en 2024), sur une Triumph T120. Pour les autres scènes, c'est une Norton Commando qui est utilisée.



Pour *Demain ne meurt jamais* (007), sorti en 1997, Jean-Pierre Goy (qui double Pierce Brosnan) effectue un saut de 21 mètres entre 2 immeubles, au-dessus des pales d'un hélicoptère en rotation. La scène, censée se dérouler au Vietnam, a en réalité été tournée en Thaïlande. La cascade a été réalisée en une prise, sans trucage et sans casque.

dans le plâtre... « Au cinéma je ne me suis quasiment jamais rien fait. Et puis j'ai été élevé à la dure dans la scierie familiale, je me suis rarement arrêté, même pour des fractures », rigole Jean-Pierre. Surtout, tout est mis en place pour que l'accident n'arrive pas. Une cascade devant rester une scène du film, imaginée, préparée, réglée, comme le rappelle Loïck : « Jusqu'à présent, je n'ai jamais eu peur avant de faire une cascade. Ce n'est pas comme dans une course où tu es pris par une chute, là tout est répété, envisagé, millimétré, tu connais l'action à réaliser, même si à un moment tu te retrouves seul face à l'action. C'est un peu comme quand on passe un gros saut pour la première fois en motocross. On se dit : "Là, il faut y aller !" »

Des risques bien calculés

Percussions, glissades, évitements, sauts, dérapages, on peut faire beaucoup de choses avec une moto, et souvent même les combiner. Du danger alors ? Forcément oui, mais scrupuleusement encadré pour veiller à le minimiser. Et il existe des astuces pour cela, comme nous l'explique Loïck : « Une percuss

ion parfaite, c'est : choc, éjection, et réception derrière la voiture, dans les cartons. Le risque c'est vraiment au moment de l'éjection, si jamais tu tapes dans le guidon. Sur un scooter, une des astuces consiste à scier le guidon pour le fragiliser, comme ça si les pieds accrochent le guidon, ce dernier casse. »

Il poursuit : « Pour éviter de se prendre les pieds dedans, l'attitude à avoir est d'être déjà en flexion sur les jambes, on n'est plus assis sur la selle, on est juste au-dessus. Pour faciliter l'impulsion que l'on donnera au moment du choc, on fabrique une platine avec des repose-pieds qui permettent de se surélever par rapport au plancher d'origine du scooter. Tous les régleurs mettent les choses en place pour qu'on ne se blesse pas. »

Un enjeu capital, effectivement, et la même volonté, dans la mesure du possible, pour préserver le matériel. « Quand on fait une percuss

ion, c'est que ça reste réaliste à l'image » ajoute Loïck.

Et Jean-Pierre de poursuivre : « On fait attention, maintenant en fonction du scénario, certaines sont parfois détruites. Dans *Skyfall*, on avait des motos de cross, des Honda CRF, et dans une scène les motos partaient en l'air, seules je précise, pour retomber de 25 mètres de haut. Donc forcément... En revanche, la R1200 C de *Demain Ne Meurt Jamais*, après un saut de 21 mètres de long, n'a eu que des clignotants cassés ! » Et au cas où, pour ne pas arrêter un tournage, la production prévoit des motos de remplacement, en général une ou deux dans les productions françaises, et pas loin d'une dizaine dans les blockbusters américains.

Une histoire de moyens, comme toujours, et des salaires qui suivent la même logique, même si on gagne bien sa vie en France, à condition de tourner régulièrement. Mais entre l'adrénaline et le plaisir d'évoluer dans un univers où l'on cultive le rêve, ce métier à nul autre pareil continuera de faire tourner les têtes, des cascadeurs en premier lieu, des spectateurs ensuite, et à 360°.



Rencontre

Sébastien Poirier, Président de la FFM (Fédération Française de Motocyclisme)

Rencontre avec Sébastien Poirier, élu depuis octobre 2020 à la tête de la FFM. Alors que le nombre de licenciés est reparti en flèche après le Covid, le président de la FFM fait le point sur les grands chantiers en cours : programme « Génération Vitesse » destiné à optimiser l'accompagnement des jeunes vers le haut niveau, multiplication des Écoles Françaises de Motocyclisme, pérennisation du circuit Carole...

Par Arnaud Nemet / Visuels : FFM

Comment se portent aujourd'hui la fédération et le monde de la moto ?

Tandis que beaucoup de fédérations sportives ont subi une perte importante du nombre de licenciés après la pandémie de Covid, nous avons plutôt bien surmonté cette épreuve. Pendant l'épidémie, malgré une situation sanitaire difficile, nous avons obtenu des autorisations pour maintenir certains entraînements dès fin mai 2020. Nous n'avons perdu que 5 à 10 % de licenciés en 2019-2020, un chiffre qui est depuis reparti à la hausse. En 2022, nous avons même pour la première fois franchi la barre des 100 000 licenciés et titres de participation ! *

À noter qu'il y a eu un transfert important des licenciés compétiteurs, qui ne pouvaient plus pratiquer pendant l'épidémie, vers les licences entraînements. Nous avons conservé un socle de 1250 clubs affiliés à la FFM, dont près de la moitié organisent des compétitions.

* 102 615 licences délivrées en 2022.



Démocratiser l'accès à la filière vitesse pour les jeunes : l'une des priorités des chantiers engagés par la FFM.



De jeunes pilotes en catégorie Mini OGP, sur le circuit du Mans.

Depuis le début de votre mandat, vous avez affiché votre volonté de soutenir la jeunesse. Quelle stratégie avez-vous mise en place ?

Aujourd'hui, on découvre encore trop souvent la moto par l'intermédiaire d'un autre motard. Il faut que davantage de moto clubs soient en capacité d'accueillir des jeunes et des débutants. Ma priorité est en effet de soutenir les clubs engagés en ce sens.

Nous avons pour cela restructuré les Écoles Françaises de Motocyclisme (EFM), avec un cahier des charges renforcé et une certification de qualité. Les labels initiation ou perfectionnement sont associés à des couleurs (bronze, argent ou or) qui spécifient la qualité des prestations annexes proposées aux pratiquants : infrastructures, équipements sur place, activités sportives ou culturelles à proximité... Il existe aujourd'hui 150 structures labellisées, contre une quarantaine seulement avant mon arrivée, en 2020.

De plus, à travers un site web dédié, les pratiquants débutants ou leurs parents peuvent désormais identifier et localiser les écoles d'initiation près de chez eux, voir combien coûte un stage... Nous organisons aussi des journées « Découverte de la moto », pour les enfants à partir de 6 ans. Il faut rassurer les parents : un jeune sensibilisé à la conduite moto sera aussi plus tard un meilleur conducteur de scooter, un automobiliste sensible à la cause des deux-roues...

Nous avons aussi encouragé le développement de la catégorie sportive « Jeunes » dans le calendrier sportif, avec des temps de roulage dédiés etc. Et nous voulons encourager la pratique féminine de la moto.

La FFM assure la gestion du Circuit Carole. Pourquoi ce choix ? Est-ce économiquement viable pour une Fédération d'assurer cette gestion ?

Ce circuit a été créé en 1979 par des motards qui cherchaient un lieu sûr

pour pratiquer leur passion. Il reste aujourd'hui le seul circuit moto en France à proposer un accès gratuit à la piste, 26 week-ends par an. Depuis que la FFM a récupéré sa gestion, sous statut associatif, le circuit est à l'équilibre, avec un budget de fonctionnement d'1,2 million d'euros, sans aucune subvention. Sa rentabilité au sens économique n'est pas possible compte tenu de la prescription sociale, mais nous avons réussi à faire la démonstration qu'un circuit de proximité pouvait ne pas coûter d'argent aux collectivités.

Nous avons démontré que l'on peut avoir un site de pratique de proximité, non loin du périphérique parisien, destiné à accueillir tous types de publics. C'est un lieu de vie unique pour les motards et les pilotes. Des clubs moto louent le circuit et nous avons aussi créé une école de moto dans laquelle nous accueillons de nombreux jeunes : Circuit Carole for Kids. Nous sommes aussi le premier centre d'examen du permis de conduire en Île-de-France...

Je suis très fier de ce circuit. Le circuit Carole est un bel équipement qui a un rôle social et de développement. Nous avons organisé un week-end pour la gent féminine. Et nous accueillons des associations pour la réinsertion et le handicap, ainsi que l'association SOS Rodeo qui permet aux jeunes adeptes de cross bitume de s'exprimer en toute sécurité.

Nous sommes en relation avec la Région Île-de-France pour pérenniser notre partenariat et mettre en place des actions à long terme car actuellement, les concessions de service public sont de 7 ans seulement. Cela nous permettrait d'investir sereinement sur ce site, de le moderniser, de l'équiper en panneaux solaires par exemple...

Quel impact ont eu les bonnes performances des pilotes français en MotoGP, ces dernières années, sur la fréquentation des circuits et le nombre de licenciés ?

Grâce au titre de Fabio Quartararo en 2021 et les retombées médiatiques conséquentes, les Français ont regardé la moto sous un angle différent. Les performances de Fabio et Johann ont dépassé le cadre de notre public captif et ont séduit une autre population, de non-initiés, à l'image des femmes. L'esthétisme de notre sport et son carac-



Le circuit Carole, seul circuit d'Europe à proposer des roulages gratuits.

tere spectaculaire jouent clairement en notre faveur. Cet engouement a logiquement eu un impact très positif sur l'augmentation du nombre de nos licenciés en 2022.

En ce qui concerne les principales courses d'endurance, l'affluence semble à nouveau au rendez-vous ?

Les courses de 24 heures ont retrouvé tout leur sens après le Covid. Nous avons la chance d'avoir au championnat du monde tous les constructeurs, notamment japonais, ainsi qu'un contingent de pilotes français. Ce n'est pas anodin si l'on parle d'une spécialité française. Après le Covid, le public motard s'est très vite réapproprié ces

courses, aux 24 Heures du Mans moto comme au Bol d'Or, qui a fêté l'an dernier son centenaire. Il y a un lien très fort entre le Bol d'Or et la FFM qui est presque aussi ancienne que l'événement (110 ans) ! Les courses d'endurance moto ou automobiles sont aussi un lieu d'innovation technologique formidable. En vitesse, la FFM dispose d'une offre complète à destination des adultes avec le Championnat de France Superbike qui représente le sommet de la pyramide, avec l'élite des pilotes tricolores. Nous avons également les Coupes de France Promosport, un cycle d'épreuves à destination des amateurs afin de débiter la compétition et enfin le Championnat de France d'Endurance avec l'Ultimate Cup.

Quelle stratégie avez-vous mise en place pour assurer la relève derrière Zarco et Quartararo ?

Nous avons la chance d'avoir deux superbes pilotes en MotoGP, Quartararo et Zarco, ainsi qu'un pilote en Moto3, Lorenzo Fellon, même si ce dernier fait pour l'instant une saison plutôt compliquée en raison d'une blessure en début de saison. Notre priorité est de travailler sur le réservoir de pilotes de demain. Nous avons actuellement un trou générationnel, sans doute lié à l'évolution très rapide des championnats à destination des jeunes avec aux commandes, la Dorna, le promoteur du MotoGP. Une des clés de notre réussite passe par la démocratisation de cette discipline et son



Sébastien Poirier et Johann Zarco lors du Grand Prix de France MotoGP au Mans.

« NOUS AVONS MODERNISÉ NOTRE PARCOURS VITESSE L'AN DERNIER ET C'EST AUJOURD'HUI UNE BELLE RÉUSSITE. »

accessibilité. Nous avons donc engagé une politique visant à multiplier les homologations de circuits de karting. Plus nous aurons d'activités, plus nous serons représentés et plus nous attirerons des jeunes pour constituer notre vivier. En Espagne, les circuits de karting sont avant tout des circuits moto et nous souhaiterions qu'il en soit de même en France.

Aussi, nous avons modernisé notre parcours vitesse en 2022 et c'est aujourd'hui une belle réussite. 8 ligues ont organisé un Championnat Mini OGP** Région contre 2 en 2021, soit un total de 38 épreuves disputées sur 25 pistes de karting différentes en comptabilisant le Championnat de France Mini OGP. Sommet de la pyramide, le Championnat de France OGP a attiré une moyenne de 20 pilotes sur les 7 épreuves au programme.

Vous avez revu l'organisation de la filière vitesse afin de mieux accompagner les jeunes vers le haut niveau ?

Effectivement, à travers le programme « Génération Vitesse » lancé en 2022 et parrainé par Johann Zarco, nos meilleurs jeunes sont intégrés aux collectifs Mini OGP et OGP en fonction de leur âge et ils bénéficient d'un encadrement fédéral lors des nombreux stages organisés tout au long de la saison par la FFM. Aussi, nous avons une équipe de France Espoir composée de trois pilotes qui évoluent dans le cadre du Championnat d'Europe, l'European Talent Cup.

En moins de deux saisons d'exercice, ce programme porte ses fruits et le niveau général a progressé. Nos pilotes de l'Équipe de France sont régulièrement qualifiés pour les courses, ce qui n'était pas forcément le cas par le



TOUT SAVOIR SUR « GÉNÉRATION VITESSE »

Niveau 1 : Écoles Françaises de Motocyclisme

Les Écoles Françaises de Motocyclisme représentent le socle de la pyramide. Elles permettent, dès 6 ans, l'accès au plus grand nombre à la pratique du sport moto.

Niveau 2 : Championnat de ligues Mini OGP

Ces Championnats régionaux permettent aux jeunes, à partir de 7 ans, de découvrir l'univers de la compétition sur circuits de karting.

Niveau 3 : Championnat de France Mini OGP

C'est à travers ce cycle d'épreuves que les graines de champions sont formées à l'exigence de la compétition, toujours sur des circuits de karting.

Niveau 4 : Championnat de France OGP

Sommet de la pyramide, ce Championnat est l'antichambre du Championnat d'Europe. Les concurrents évoluent en catégorie Pré-Moto3 ou NSF 250 dans le cadre du Championnat de France Superbike et donc sur les circuits les plus emblématiques de l'Hexagone.

Collectifs Mini OGP et OGP

Les pilotes les plus prometteurs évoluant sur le Championnat de France Mini OGP et OGP sont intégrés aux collectifs de la FFM. Ils bénéficient de stages encadrés tout au long de la saison.

L'équipe de France Espoir Filière Vitesse

Elle est constituée de trois pilotes qui évoluent sur le Championnat d'Europe (European Talent Cup). Ils ont accès à l'ensemble des stages de la filière haut niveau. S'ajoute à cela la prise en charge de trois sessions de deux journées de roulage pré-ETC sur des circuits du championnat et un accompagnement financier privilégié, afin de les aider à construire leur projet avec le team qu'ils ont choisi. Entraîneur de l'Équipe, Alexis Masbou les accompagne sur toutes les compétitions.

** Objectif Grand Prix.



Des trottinettes de compétition sur circuit avec l'« E'Trott Racing FFM ».



Ouverture du Championnat de France Elite 24 MX Tour de Motocross à Lacapelle-Marival.



Championnat de France d'Enduro : à Saint-Palais au pays Basque, en avril.

« EN MOTOCROSS, NOUS AVONS AUSSI DES CHAMPIONS DONT NOUS SOMMES TRÈS FIER, CAR NOUS AVONS SU METTRE EN PLACE UNE BASE IMPORTANTE DE JEUNES PILOTES TALENTUEUX. »

passé. Nous avons également positionné la catégorie Objectif Grand Prix au cœur de notre stratégie fédérale en adaptant nos règlements techniques à celui du règlement de l'European Talent Cup ; de la même manière, notre pneumaticien, unique, est celui du Championnat d'Europe.

Comment se portent les autres secteurs, motocross, enduro et trial ?

En motocross, nous avons des champions dont nous sommes très fiers, car nous avons su mettre en place une base importante de jeunes pilotes talentueux. Nous avons beaucoup de titres, avec un maillage territorial fantastique.

Le trial souffre de l'absence de champions. Selon le même schéma que pour la vitesse, nous avons mis en place des rassemblements en catégorie Mini-Trial, accessibles dès 6 ans,

afin de pousser un maximum de jeunes vers le haut niveau.

En enduro, nous avons une centaine d'épreuves par an. La discipline compte beaucoup de pratiquants. Toutefois, un point d'alerte sur les difficultés que nous rencontrons dans certains départements pour obtenir des autorisations administratives. Il faut que les autorités administratives nous aident à organiser des activités encadrées, compétitions ou randonnées, afin d'offrir des espaces de pratique.

Lorsqu'on perd un circuit de motocross ou une compétition d'enduro, on offre un espace à la pratique sauvage, sur des chemins non autorisés. L'enduro du Touquet est un parfait exemple d'une compétition qui se déroule depuis des années sans aucun impact sur l'environnement, ce qu'attestent plusieurs études.

Pouvez-vous nous parler de l'électrique en compétition, de plus en plus présente en Motoball, par exemple ?

En effet, une quinzaine de motos électriques sont déjà utilisées en championnat de France et nous allons en acquérir 30 autres, afin d'arriver à un championnat 100% électrique. Cela permettra de s'affranchir de la contrainte du bruit, un frein au développement de cette discipline.

Les compétitions de trottinettes électrique sont désormais encadrées par la FFM, ce qui peut paraître surprenant au premier abord... Pouvez-vous nous présenter l'E'Trott Racing FFM ?

Lorsqu'on y réfléchit, la trottinette électrique n'est pas si éloignée que cela du monde de la moto ! Il y a un guidon, un moteur... Les trottinettes utilisées dans ce type de compétitions roulent à près

de 130 km/h, les pilotes ont des combinaisons de cuir comme en moto. Ce sont de petits bijoux de technologie, vendus entre 10 000 et 12 000 € pièce pour certains modèles ! Nous avons établi des règles pour encadrer ces compétitions sur circuits. Les deux premières épreuves (*organisées à Angerville le 16 juillet et sur le Circuit Carole les 26 et 27 août, NDLR*) ont attiré chacune une vingtaine de participants, mais vu le nombre de pratiquants en ville, nul doute que cette discipline va rapidement prendre son essor.

Que pensez-vous de l'arrivée de l'électricité dans le monde du deux-roues : est-ce l'avenir, selon vous ?

Au sein de la FFM, nous sommes par nature très sensibles à tout ce qui relève de l'innovation, de la recherche et développement. L'arrivée de l'électricité entraîne un changement systémique du monde de la moto. Il y a déjà eu d'autres révolutions technologiques dans la moto par le passé, comme l'arrivée des freins à disque en vitesse ou des amortisseurs en motocross. Mais les bouleversements générés par l'arrivée de l'électricité sont encore plus pro-

fonds. En motocross par exemple, on peut désormais modifier la puissance d'une machine en cours d'utilisation...

L'électricité entraîne plusieurs problèmes : celui du contrôle de la machine d'abord, mais on devrait savoir y répondre. Ensuite, peut-on faire rouler des motos électriques au côté des thermiques sur des compétitions ? Cependant, je pense que nous devons tout mettre en œuvre pour accueillir au mieux l'électricité. Il est désormais présent en Motoball, en trial, en motocross et en Supercross. La Stark Varg est en train de bouleverser le système car elle est très performante***. Je pense que l'électricité s'imposera par ses performances, comme l'a fait Tesla avec la voiture électrique.

L'électricité nous sauve du bruit et on peut désormais imaginer des courses de motos en plein centre-ville, au pied de la Tour Eiffel, par exemple ! Mais d'un autre côté, le bruit fait partie intégrante de notre sport, c'est aussi cela qui fait toujours vibrer les spectateurs lors des compétitions... Donc pour ma part, je serais pour qu'on mette au point sur ces motos un bruit qui parti-

cipe à l'ambiance sportive. Enfin sur le plan environnemental, des questions demeurent aujourd'hui sur l'impact réel de l'électricité par rapport au thermique.

Avec vos activités au sein de la fédération, trouvez-vous encore le temps de rouler ?

J'utilise ma moto tous les jours, été comme hiver et j'essaie de rouler autant que possible. À l'image de la majorité des licenciés de la FFM, je pratique la moto en mode loisir sur nos circuits en entraînement, notamment sur le circuit Carole, et sur nos chemins d'enduro. Lors des vingt dernières années, de plus en plus de motards loisirs ont fréquenté les circuits de vitesse ou d'enduro en tant que pratiquants plaisir.

C'est très important pour nous de les accompagner et de les rassurer pour les encourager à franchir le pas vers la compétition.

*** Moto de cross électrique disposant de plusieurs réglages de puissance allant du 125cc 2 temps jusqu'au 650cc 4 temps.

TOUT SAVOIR SUR L'OFFRE « PRIMO-LICENCIÉ » DE LA FFM

Réveillez le pilote qui est en vous avec l'offre « primo-licencié » de la FFM ! Cette offre vous permet de bénéficier d'une licence annuelle compétition ou entraînement d'une validité de 16 mois, soit jusqu'à 4 mois offerts.

Pour être éligible à l'offre primo-licencié de la FFM, vous devez remplir l'une des conditions suivantes :

- Ne jamais avoir été licencié à la FFM.
- Ne pas avoir été titulaire d'une licence annuelle (compétition ou entraînement) lors des saisons 2022 et 2023.

Information et
souscription
sur www.ffmoto.org



**EICMA**ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE
DELLE DUE RUOTE**EICMA****DU 7 AU 12 NOVEMBRE À MILAN**

L'EICMA, rendez-vous international des passionnés de deux-roues, prend place chaque année à Milan, depuis plus d'une centaine d'années.

L'événement attire de nombreux visiteurs, professionnels et journalistes impatients de découvrir les nouveautés des plus grandes marques du secteur. Les animations ne sont pas oubliées, avec le MotoLive qui mêle divertissement, animations, shows acrobatiques et musique live. Au programme, freestyle motocross, démonstrations de trial acrobatique...

**SUPERCROSS DE PARIS****DU 18 AU 19 NOVEMBRE À PARIS LA DÉFENSE ARENA**

Les 18 et 19 novembre prochains, le Supercross de Paris fêtera sa 40^e édition à La Défense Arena. Les meilleurs pilotes de supercross et de freestyle du monde s'affronteront sur une nouvelle piste inédite, technique et qui s'annonce spectaculaire, sur laquelle les organisateurs ont ajouté « de l'intensité, des dépassements, des rebondissements et du spectacle ».

À noter notamment plusieurs gros sauts dont un triple, ainsi qu'une belle série de whoops suivis d'un virage à 180°. Parmi les vedettes annoncées, Justin Barcia, Tom Vialle ou les frères Jett et Hunter Lawrence devraient comme à leur habitude faire le show. Sans oublier l'Allemand Ken Roczen qui viendra défendre son titre.

**CHAMPIONNAT DE FRANCE DES SABLES****D'OCTOBRE 2023 À FÉVRIER 2024**

Le Championnat de France des Sables comportera à nouveau 7 dates en 2023-2024. Comme chaque année, la saison d'endurance sur sable ouvrira début octobre à Berck-sur-Mer avec le Beach-Cross, organisé par le Touquet Auto-Moto. Rendez-vous sur notre site passion.axa.fr pour suivre le résumé des épreuves.

- 7-8 octobre : Berck-sur-Mer (62)
- 21-22 octobre : Magescq (40)
- 29-30 octobre : Loon-Plage (59)
- 2-3 décembre : Hossegor-Capbreton (40)
- 9-10 décembre : Saint-Léger-de-Balsan (33)
- 13-14 janvier : Grayan-et-L'hôpital (33)
- 2-4 février : Le Touquet (62)



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



Interview

L'atelier du Sellier Fou À la découverte du métier de sellier garnisseur

Après une première vie dans le monde de l'automobile, Christophe Fourrichon s'est reconverti en 2011 dans la sellerie. Ce grand passionné d'automobile et collectionneur d'anciennes a depuis ouvert son atelier à Étoile-sur-Rhône, dans la Drôme, sous un nom évocateur : L'atelier du Sellier Fou. Pour AXA Passion, il revient sur son quotidien de sellier garnisseur.

Par Benjamin Pinier / Visuels : L'atelier du Sellier Fou

« L'atelier du Sellier Fou », c'est un nom pour le moins original... Pourquoi avez-vous choisi cette appellation pour votre enseigne ?

« Fou », c'est à la fois les trois premières lettres de mon nom de famille, Fourrichon, et une trouvaille de mon épouse (qui me le répète régulièrement).

Vous vous êtes lancé dans la sellerie sur le tard. Pourquoi cette reconversion ?

Je suis passionné de véhicules de collection depuis mon plus jeune âge. J'ai longtemps fait de la préparation automobile, chez Toyota notamment, et je voulais compléter mes compétences. Suite à un accident de travail, j'ai dû me reconvertir et je me suis tourné vers la sellerie. J'ai ouvert mon atelier en 2011.

D'où vous vient votre passion pour les véhicules de collection ?

J'ai fait ma première rénovation à l'âge de 14 ans, avec un ami : une Coccinelle, que nous avons entièrement restaurée pendant quatre ou cinq ans.

Aujourd'hui, je possède trois voitures de collection. Une Mercury Comet de 1965 avec laquelle je roule tous les jours et que j'ai entièrement rénovée : carrosserie, peinture et, bien sûr, sellerie.

Une Mini Cooper de 1973 dont je termine la rénovation. Et une Renault Juvaquatre transformée en hot rod. Ce type de transformation consiste à prendre un véhicule d'avant-guerre, à descendre le toit et changer le moteur, (dans mon cas pour mettre un V8), à modifier le châssis etc.

J'ai aussi eu pendant longtemps un combi Volkswagen de 1972, intégralement rénové lui aussi, que j'ai gardé pendant dix ans.

Pourriez-vous nous présenter le métier d'artisan sellier ?

Le métier de sellier regroupe différentes spécialités autour du travail du cuir et des matériaux souples : les selliers garnisseurs, les harnacheurs, les tapissiers... Le sellier harnacheur est spécialisé dans le domaine hippique, tandis que les selliers tapissiers sont plutôt spécialisés dans le mobilier, par exemple. En ce qui me concerne, en tant que sellier garnisseur, je m'occupe de tout ce qui a trait à l'intérieur des véhicules : les sièges, la moquette, les ciels de toits ou les capotes, par exemple. J'effectue leur rénovation complète : démontage des sièges, changement des mousses, restauration des armatures...

Quelles sont les formations possibles dans le domaine de la sellerie ?

Pour les adultes, il y a l'Agence Nationale pour la Formation Professionnelle des Adultes (AFPA). La formation dure neuf mois et le but n'est évidemment pas de tout apprendre, mais d'acquérir des bases.



Des écoles ouvrent régulièrement, souvent à l'initiative d'anciens selliers. Elles proposent généralement des formations de six à neuf mois. Les compagnons du devoir proposent désormais aussi des formations pour adultes.

Quelles sont les grandes étapes d'une restauration classique ?

Dans la majorité des cas, les clients arrivent avec un projet précis en tête. Nous échangeons avec eux, en leur proposant nos idées et nous leur montrons les différents échantillons de matières que nous avons en stock. Et la plupart du temps, ils repartent avec d'autres plans en tête ! Il faut ensuite établir un devis qui va comprendre tout ce qu'il y a à rénover au niveau des mousses, des armatures... Cette étape est plus ou moins longue, selon la quantité de recherches que nous avons à effectuer.

Quel type de recherches effectuez-vous ?

Pour certains véhicules, des modèles d'avant-guerre par exemple, il est très difficile de trouver des véhicules de référence. Si le client souhaite retrouver les matériaux d'origine, il va falloir effectuer des recherches de notre côté. D'autres recherches vont être nécessaires au niveau de la conception : il

faut notamment retrouver comment a été confectionné l'intérieur du véhicule à l'époque, pour garantir une certaine authenticité.

Ces étapes sont indispensables lorsque les clients, en pensant bien faire, démontent la totalité de l'intérieur du véhicule avant de nous l'apporter. Paradoxalement, cela ne nous facilite pas la tâche, car c'est ensuite à nous de retrouver comment le véhicule était conçu à l'origine...

Avez-vous déjà dû refuser une commande de restauration par manque d'information sur un modèle ?

Vu l'intitulé de mon enseigne, il m'est difficile de refuser des projets ! (*Rires*) J'essaie de lui faire honneur au mieux et j'arrive toujours à m'en sortir. Pour les cas les plus difficiles, nous essayons de trouver des matériaux similaires.

Pas nécessairement d'origine, mais qui s'en rapprochent au plus près. Les clients arrivent à comprendre que nous n'avons pas toujours le choix, surtout quand les véhicules datent des années 1920 ou 1930.

Pouvez-vous nous parler d'un projet de rénovation qui vous a particulièrement marqué ?

En tant que grand passionné par ce métier, chaque rencontre avec un

nouveau client et chaque nouvelle rénovation constitue un événement marquant. Voir un véhicule reprendre vie devant nos yeux et le client revenir avec un grand sourire, c'est toujours plaisant.

Mais si je ne devais retenir qu'un seul projet, ce serait une SIMCA Chambord, sur laquelle j'ai travaillé il y a quelques années pour un client octogénaire. Je devais refaire tout l'intérieur, mais l'extérieur était presque intact, si ce n'est une peinture un peu laiteuse. Ayant été par le passé préparateur auto, j'avais entièrement nettoyé le véhicule. Je l'avais lustré, j'avais nettoyé les chromes et les joints et même repeint les tambours de freins.

Au final, le véhicule était presque en meilleur état qu'à l'état neuf, aussi bien en ce qui concerne l'intérieur que l'extérieur. En venant récupérer sa voiture et en la découvrant restaurée, le client ne l'a même pas reconnue ! Il avait les larmes aux yeux et m'a dit que je lui avais donné une seconde jeunesse. Ce véhicule était le premier que son père lui avait acheté

pour passer le permis. Alors forcément, dans des moments pareils, vous avez vous aussi les larmes aux yeux et la chair de poule. C'était un moment vraiment touchant.

Certains clients vous donnent-ils carte blanche pour la restauration de leur véhicule ?

Cela m'est arrivé à plusieurs reprises, mais c'est à double tranchant. Le problème est que, même s'il vous laisse carte blanche, le client arrive généralement avec une certaine idée de ce qu'il souhaiterait. Or, j'ai moi aussi ma propre idée et si je ne discute pas avec lui pour comprendre ses goûts, ses envies et ce qu'il recherche réellement, le résultat pourrait ne pas lui plaire.

Cela est d'ailleurs déjà arrivé à un de mes collègues qui a dû refaire l'intégralité d'un véhicule. L'intérieur avait été fait à son image et avec des idées qu'il pensait être les meilleures pour son client, mais le résultat ne lui a pas du tout plu. Dans ce genre de cas, nous sommes obligés

de tout refaire, et à nos frais. D'où l'intérêt de bien discuter avec le client avant de se lancer. Quand les envies de départ ne sont pas très claires, on peut par exemple aller regarder ensemble des modèles sur internet.

Vous arrive-t-il de faire appel à l'impression 3D pour certaines pièces rares ou indisponibles sur le marché ?

Tout à fait, cela m'est déjà arrivé plusieurs fois. Pas forcément pour des éléments très importants, mais cela peut être des pièces utiles à la confection de l'intérieur du véhicule et qui ne sont plus fabriquées aujourd'hui.

Quel est le profil type de vos clients ?

La plupart de mes clients ont entre 40 et 90 ans. Depuis quelques années, de plus en plus de jeunes viennent également me voir avec des young-timers à rénover : 205 GTI, Golf GTI, GT Turbo... Cela concerne surtout la génération des trentenaires et quarantenaires, car ce sont des véhicules de leur époque.

Réplique de Maserati.



L'intérieur après restauration.

Chevrolet Camaro de 1968.



Triumph TR6.**Réplique de Porsche 356.**

« LE MÉTIER NOUS PERMET AUSSI DE TRAVAILLER SUR DES VÉHICULES TOUJOURS DIFFÉRENTS. EN TANT QUE PASSIONNÉ DE VOITURES ANCIENNES, C'EST FORMIDABLE ! »

Votre travail est-il le même sur un projet de rénovation d'une voiture moderne et d'une voiture de collection ?

Le travail reste globalement le même, à l'exception de certains détails. Pour les voitures modernes, nous avons moins de travail sur les mousses, car elles sont logiquement moins usées. Au niveau des fixations, elles sont désormais en plastique, donc plus fragiles, mais les accès sont mieux pensés et généralement beaucoup plus simples.

Les voitures d'époque étaient composées de ressorts, de crins ou de

mousse. Tout cela mis ensemble ne nous facilite pas la tâche.

Vos clients font-ils plutôt appel à vos services pour des restaurations d'origine ou pour de la modernisation ?

Certains clients veulent uniquement des matériaux d'origine, jusqu'au moindre petit clou. D'autres veulent plutôt ce que l'on appelle le « retromod ». Cela consiste à restaurer un véhicule récent pour lui donner un look rétro, si possible à partir du même modèle.

À l'opposé, certains propriétaires de véhicules très anciens recherchent un intérieur plus moderne. Cela peut par exemple nécessiter de renforcer les côtés des sièges pour modifier leur morphologie et leur donner un look de siège baquet.

Quel aspect trouvez-vous le plus intéressant dans votre métier d'artisan sellier ?

C'est un métier passion qui a beaucoup de facettes très intéressantes :

les échanges avec les clients, le côté artisanal... Le métier nous permet aussi de travailler sur des véhicules toujours différents. En tant que passionné de voitures anciennes, c'est formidable ! Le côté relationnel est aussi très fort car les clients sont souvent des passionnés. Quand quelqu'un nous amène un véhicule auquel il est tout particulièrement attaché et que vous lui rendez plus propre et plus neuf qu'à l'origine, il en découle une relation assez unique.

Dans ce type de métiers, qui mêlent l'artisanat et la passion, les liens qui se créent avec les clients sont souvent des liens d'amitié. J'ai des clients qui habitent relativement loin, mais qui reviennent très régulièrement dans mon atelier.



Les monoplaces à échelle 1:2 Junior Cars Europe sont dotées de nombreux équipements similaires aux F1 mythiques des 50's et 60's dont elles sont inspirées. Ici, la F1 Gulf.



Rudy Servol, président de Junior Cars Europe.

Interview

Junior Cars, un jeu d'enfants

Si vous êtes un habitué du Mans Classic, vous avez certainement remarqué ces petites voitures de sport conduites par des enfants lors de la parade « Little Big Mans »*. Ces répliques miniatures de modèles mythiques font le bonheur des enfants... mais aussi des amateurs d'anciennes. À la tête de Junior Cars Europe, Rudy Servol commercialise en Europe ces voitures produites en petites séries et très prisées des collectionneurs. Ce passionné est également un pilote de course automobile de haut niveau.

Passionné de sports mécaniques, vous évoluez en championnat de France GT au côté de Nicolas Prost. Pouvez-vous nous décrire votre parcours de pilote moto, puis auto ?

J'ai commencé par un cursus en vitesse moto, jusqu'à arriver aux portes de l'équipe de France. J'ai évolué dans plusieurs catégories jusqu'au championnat d'Europe Superstock. Mais lorsque j'ai dû arbitrer entre ma carrière sportive et mon activité professionnelle, j'ai choisi de privilégier cette dernière. Je dirigeais alors une enseigne de location puis de vente de camping-car, vans et fourgons aménagés.

Il y a quelques années, on m'a proposé une course automobile lors d'une Rencontre Peugeot Sport 206, sur laquelle j'ai eu de bons résultats. L'année suivante, j'ai rejoint une équipe avec laquelle nous avons gagné trois courses dans l'année. J'ai ensuite fait trois saisons en championnat de France

Par Arnaud Nemet / Visuels : Junior Cars Europe



Jag 1.



F1 JPS.



Mitjet Series** et quelques courses en Legends Cars Cup***. En 2014, je suis revenu en championnat de France Supertourisme. Puis après une pause, le Team Alpine / CMR est venu me chercher en 2019 pour épauler leurs pilotes professionnels en championnat de France GT. C'est ainsi ma troisième saison au côté Nicolas Prost (*fils d'Alain Prost, NDLR*). Nous avons eu de très bons résultats et venons de signer avec Porsche.

Quand avez-vous décidé de vous lancer dans l'importation de voitures pour enfants ?

Il y a quelques années, je cherchais une réplique à l'échelle d'un modèle mythique pour mon fils de 5 ans. Je me suis aperçu qu'on ne trouvait en France que des véhicules très onéreux, ou avec une finition décevante.

J'ai d'abord envisagé de me lancer dans la fabrication de telles voitures, mais j'ai vite compris que le projet n'était pas viable économiquement,

avec une production en France. Puis un jour, mon équipier Nicolas Prost m'a montré la photo d'une réplique d'une célèbre Formule 1 pilotée par Jim Clark, qu'il avait achetée pour son fils. Après lui avoir racheté la voiture, je me suis intéressé au constructeur, le groupe Harrington.

J'ai constaté que leurs modèles n'étaient que très peu distribués en Europe et j'ai décidé de me lancer dans leur distribution il y a 2 ans. Avec mon associé Roger Nunez, un ancien de chez Michelin Compétition (Formule 1, MotoGP...), nous sommes devenus importateurs exclusifs pour l'Europe. Nous avons commercialisé les premiers modèles il y a un an et nous vendons une quinzaine de voitures par an.

Pouvez-vous nous décrire les gammes de voitures que vous proposez ?

Il s'agit de répliques à l'échelle 1:2 de modèles mythiques, italiens, britanniques... Les petites berlines que nous commercialisons, en modèles 2 places,

sont des répliques de bolides ayant couru les 24 Heures du Mans. À ce titre, elles sont éligibles pour la course « Little Big Mans », un événement extraordinaire auquel nous avons participé cette année. Chaque modèle de berline a ses spécificités : certaines ont le volant réglable en profondeur, d'autres ont des sièges coulissants...

Pour les monoplaces, il s'agit de répliques de voitures qui ont été championnes du monde de Formule 1, grâce à d'illustres pilotes comme Jacky Ickx ou Jim Clark. Le fabricant a mis un point d'honneur à se rapprocher au mieux des voitures d'origine. Les monoplaces sont toutes fabriquées sur la même base, seule la décoration change d'un modèle à l'autre. Deux modèles sont dotés d'un aileron arrière et nous proposons également la décoration Gulf, avec une décoration bleue et une bande orange, très demandée, même si celle-ci n'a bien sûr jamais existé en Formule 1.

* Parade lors du Mans Classic, ouverte aux enfants de 7 à 12 ans au volant de voitures à moteur thermique ou électrique, répliques miniatures des modèles qui ont fait les belles heures des 24 Heures du Mans. Aucun classement n'est établi à l'issue de la course.

** Mitjet Series : l'objectif est de permettre à un large public de participer des courses automobiles à moindre coût.

*** Legends Cars Cup : compétitions auxquelles participent des hot rods aux looks des années 1930/40.



Plusieurs marques de junior cars sont alignées au départ du «Little Big Mans», lors du Mans Classic.
Pas de compétition, mais des sensations fortes pour les jeunes conducteurs.

LES PREMIÈRES JUNIOR CARS

La Bugatti Baby

L'industriel et inventeur **Ettore Bugatti** crée en 1925 pour son fils **la Bugatti Baby**, une véritable Bugatti pour enfant à échelle 1:2. Présentée pour la première fois au salon de Milan en 1927, le modèle sera par la suite proposé aux enfants des clients de la marque, souvent des têtes couronnées et des célébrités.

Dotée d'un moteur électrique alimenté par une batterie 12 volts et relié à l'essieu arrière par une couronne dentée, la «Baby» pouvait atteindre une vitesse d'un peu plus de 15 km/h. Elle sera produite en petite série, à seulement 500 exemplaires environ. Très prisés, ces modèles font aujourd'hui l'objet d'un véritable engouement de la part des collectionneurs qui se les arrachent souvent à plus de 100 000 € aux enchères...

De La Chapelle

Les Automobiles De La Chapelle construisent leurs premières junior cars en 1979, des reproductions pour les enfants, à l'échelle 6:10, de modèles des marques mythiques Bugatti, BMW ou Ferrari. Les voitures, uniques et numérotées, sont entièrement réalisées à la main, de manière artisanale.

La cote de ces véhicules ne cesse de grimper aux enchères. Si en 2018, une De La Chapelle Junior châssis n°125 était vendue plus de 33 000 € par Bonhams, l'exemplaire châssis n°28 de la même série atteignait en 2021 les 120 000 €, sous le marteau de RM Sotheby's...

Ces voitures ont tout d'une grande... Quelles sont leurs caractéristiques techniques ?

Ces modèles sont dotés d'équipements dignes des vraies voitures de course de l'époque : des suspensions réglables, un réglage de chasse et de l'angle de carrossage, un volant extractible, un pédalier réglable en profondeur, des freins à disques... Les intérieurs sont en cuir, certains volants en bakélite... Nous bridons les modèles que nous commercialisons en Europe à 20 km/h, par mesure de sécurité. Elles peuvent être conduites par des enfants à partir de 8 ans, ou par des adultes.

Nous importons uniquement des modèles à motorisation thermique pour le moment (moteur 4 temps), avec un embrayage automatique et 3 vitesses.

« CERTAINS ACHETEURS PRÉFÈRENT ACCROCHER LES VOITURES AU MUR, COMME DES ŒUVRES D'ART, D'AUTRES LES EXPOSENT DANS LE HALL DE LEUR SOCIÉTÉ. »

Nous avons privilégié ce type de motorisation pour plusieurs raisons : importer des modèles électriques en Europe supposerait d'obtenir diverses homologations. Et l'avantage des moteurs thermiques est de pouvoir démarrer très facilement, même lorsqu'ils n'ont pas été utilisés pendant longtemps. À la différence des batteries électriques qui peuvent se dégrader et, pour les batteries au lithium, présenter certains risques potentiels...

Comment sont fabriquées les voitures ?

Les voitures sont fabriquées au Vietnam, à la main. Ce sont des voitures en métal, comme les modèles authentiques. Toutes les pièces sont fabriquées sur-mesure, avec un niveau de finition impressionnant, afin qu'elles ressemblent autant que possible aux modèles mythiques qu'elles évoquent. James MacLachlan, un ancien pilote britannique aujourd'hui à la tête de la division Junior Cars du groupe Harrington, y attache la plus grande attention. Harrington était au départ spécialisé dans les pare-chocs de voitures de collection. Ils ont un atelier polyester, un autre pour la mécanique, un pour la carrosserie... L'usine ne produit pas plus de 8 à 10 voitures par mois, c'est pourquoi il faut souvent attendre plus d'un an avant d'être livré.



Daytona.

Quel est le prix de vente de ces véhicules ? Comment expliquez-vous qu'ils soient aussi recherchés ?

Les monoplaces sont vendues en moyenne autour de 14 900€ HT et les berlines autour de 17 500€ HT. Comme les capacités de production des ateliers n'augmenteront pas, ce sont des modèles rares et dont la cote restera élevée en cas de revente.

En achetant ces véhicules, nos clients réalisent aussi un investissement. Un exemplaire inspiré d'un modèle très recherché d'une ancienne Britannique, a ainsi été vendu récemment par RM Sotheby's près de deux fois son prix d'acquisition.

Des personnalisations sont-elles possibles ?

Oui, mais cela rallonge le délai de livraison... Le client peut en effet choisir la couleur des sièges intérieurs et la couleur extérieure de la carrosserie.

Commercialisez-vous des séries limitées ?

Harrington a sorti une réplique d'une voiture britannique rendue célèbre par *James Bond*, en série limitée, à 33 exemplaires. Nous avons réussi à en avoir 3 ou 4 pour l'Europe.

Existe-t-il une possibilité de changer une pièce ou des pneus si besoin ?

Oui. Les voitures sont garanties un an et toutes les pièces sont disponibles en stock en cas de besoin, à un coût raisonnable.

Les voitures sont-elles soumises à des normes en Europe ?

Non, nous n'y sommes pas soumis, tout comme les véhicules de karting, par exemple. Cependant, nous avons déposé un dossier d'agrément afin d'obtenir la norme CE pour nos véhicules.

Quel est le profil de vos clients ?

Il faut reconnaître que ces voitures sont avant tout des jouets pour les adultes... En réalité, les enfants ne sont finalement bien souvent qu'un prétexte pour les acheteurs !

La plupart sont des collectionneurs d'anciennes et il n'est pas rare qu'ils achètent à la fois une berline et une monoplace. Certains d'entre eux possèdent un exemplaire de la voiture d'origine, notamment pour les berlines, et achètent en plus un modèle à l'échelle pour les disposer toutes deux côte à côte dans leur collection ! Nous comptons également parmi nos clients des pilotes de sports automobiles.

Nous avons aussi été contactés par des collections privées et des musées. Les acheteurs français représentent 20 à 30% de nos clients en Europe. Nous avons beaucoup d'acheteurs dans le nord de l'Europe (Belgique, Luxembourg...), en Allemagne et un peu en Angleterre.

Certains clients utilisent finalement très peu les voitures qu'ils ont achetées ?

En effet. Les monoplaces sont la plupart du temps stockées et roulent peu. Certains acheteurs préfèrent accrocher les voitures au mur, comme des œuvres d'art, d'autres les exposent dans le hall de leur société. Ceci explique pourquoi nous n'avons pour le moment jamais eu de réparations à effectuer en après-vente.

Sur quels événements peut-on voir vos voitures ?

Nos voitures ont roulé lors d'événements comme le Chantilly Arts & Elegance Richard Mille, le Pau Classic Grand Prix ou Le Mans Classic.

Peut-on essayer les voitures, avant de s'en porter acquéreur ?

Nous avons quelques modèles en stock, essentiellement pour nos besoins en communication/marketing. Mais aucun acheteur n'a pour le moment demandé d'essayer les modèles à l'achat. La plupart se décide en quelques secondes, sur un coup de cœur, et se penche assez peu sur les détails techniques de l'engin qu'ils achètent...

Envisagez-vous d'élargir votre catalogue ?

Harrington travaille sur le développement d'un nouveau modèle, mais il faut savoir que la création d'une nouvelle référence demande un investissement minimum de 35 000 à 40 000 €. Cela explique pourquoi le groupe en propose aussi peu.

Découvrez en vidéo la Parade Little Big Mans / Peter Auto :



HK 120.



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.

⁽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 - 92127 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. 969205-A 06/2022 - Crédit photo: Y. LARAYEDH - Ryan McVay/Gettyimages.



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



COUPES AUTO LÉGENDE DE LINAS-MONTLHÉRY

DU 14 AU 15 OCTOBRE

Rencontre inédite pour les passionnés d'automobiles de collection, les Coupes Auto Légende auront lieu cette année sur le circuit de Linas-Montlhéry, les 14 et 15 octobre 2023.

L'événement propose 6 plateaux par jour dédiés aux voitures classiques : les avant-guerres, les automobiles populaires des années 1950/70, les grandes classiques, les sportives, les GT et Prestige et les Porsche 911. L'occasion rêvée de prendre le volant et de s'adonner aux joies de la piste en ancienne.



ÉPOQU'AUTO À LYON

DU 10 AU 12 NOVEMBRE

La 44^e édition du salon Époqu'auto mettra les voitures anciennes à l'honneur à Eurexpo Lyon, du 10 au 12 novembre 2023. Organisé depuis 1979 par les adhérents du Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes, l'événement a attiré plus de 84 000 visiteurs l'an dernier.

Plus de 600 exposants, marchands et restaurateurs professionnels de voitures et de motos, seront présents pour cette nouvelle édition, ainsi que 180 clubs auto. Les marques françaises seront à l'honneur, avec Peugeot, Peugeot Sport et Talbot (même si cette dernière était à l'origine anglaise). On retrouvera aussi les légendaires Cadillac et côté 2-roues, les motos vintage Dollar et la Saga des 50 cc. Plus inhabituel, plusieurs modèles de camions anciens seront également exposés.

Nos Agents AXA Passion seront présents pour vous conseiller. Venez nous rencontrer !



SALON MOTO LÉGENDE

DU 24 AU 26 NOVEMBRE

Organisé depuis plus de vingt ans au Parc Floral de Paris Vincennes, le Salon Moto Légende investira du 24 au 26 novembre 2023 un nouvel écrin, plus vaste, plus confortable et accessible : le parc des expositions de Paris Nord Villepinte.

Depuis plus de 20 ans, le salon Moto Légende est l'événement dédié aux motos anciennes de collection, youngtimers et néo-rétros. De nombreuses animations, dédicaces et expositions sont prévues tout au long du week-end, sans oublier bien entendu les clubs (60 clubs seront présents), partenaires et professionnels.



Class40 Volvo.

Dossier

Transat Jacques Vabre, 30 ans de course au large

La Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre fête cette année son 30^e anniversaire. Lors de cette transatlantique mythique, les skippers s'affrontent en double sur les routes du café entre l'Europe et l'Amérique Latine. La prochaine édition de la transat s'élancera le 29 octobre prochain du port du Havre pour rejoindre la baie de Fort-de-France, en Martinique. Une édition du trentenaire très attendue et qui s'annonce déjà exceptionnelle.

Par Arnaud Nemet et Benjamin Pinier

Visuels : Jean-Marie Liot et Vincent Curutchet/Alea -

Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre

Créée en 1993 avec le soutien financier des cafés Jacques Vabre, la transat du même nom rend hommage au parcours des grands voiliers du XVII^e siècle, utilisés pour importer le café. Au départ du Havre, premier port importateur de café en France depuis 1815, la course au large retrace tous les deux ans les routes du café entre l'Europe et l'Amérique Latine.

Initialement établi entre Le Havre et Carthage (Colombie) jusqu'en 1999, le parcours évoluera au fil du temps pour rallier le Brésil (Salvador de Bahia de 2001 à 2007 et de 2017 à 2019 et Itajaí de 2013 à 2015), le Costa Rica (Puerto Limón de 2009 à 2011) puis depuis 2021, la baie de Fort-de-France, en Martinique. Gildas Gautier, directeur général de la Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre, nous explique la raison de ce choix historique : « La Martinique est le point d'arrivée du café en Amérique du Sud et en Amérique centrale depuis l'importation au début du XVIII^e siècle des premiers plants par Gabriel de Clieu, un capitaine d'infanterie français. Depuis lors, une véritable culture du café s'y est développée, qui s'est ensuite étendue sur le reste du continent ».

La Transat Jacques Vabre a la particularité de se courir en double depuis sa deuxième édition. Cette volonté du responsable de course de l'époque, un officier de la marine marchande pour qui le double équipage était synonyme de sécurité, perdure encore aujourd'hui. « Il y a aussi un rapport humain dans la course en double, un partage d'histoires et d'émotions qui, au-delà de l'intérêt sécuritaire, nous tient particulièrement à cœur », précise Gildas Gautier.

Une édition de tous les records

La 16^e édition partira le 29 octobre prochain du Havre. Après une transat 2021 marquée par le retour des maxitrimarans de la catégorie Ultim, cette édition du trentenaire sera celle de tous les records.

À ce jour, plus de 100 bateaux sont ainsi attendus sur la ligne de départ, soit déjà 23 navires de plus que lors de la dernière édition en 2021 : 47 bateaux en Class40 (monocoques), 7 Ocean Fifty (multicoques de 50 pieds / 15 m), 5 Ultim (maxi trimarans longs de 32mètres et d'une

largeur de 23 mètres, parfois équipés de foils, ce sont les bateaux les plus rapides) et 43 Imocas (monocoques de 60 pieds / 18 m, les bateaux du Vendée Globe...)

Une édition qui voit cette année les choses en grand, à l'image de son parcours qui sera le plus long jamais proposé dans l'histoire de la Transat. Comme lors de la dernière édition, en 2021, un tracé différent sera proposé pour chaque classe, afin de permettre une égalité des temps de parcours entre les différentes catégories.

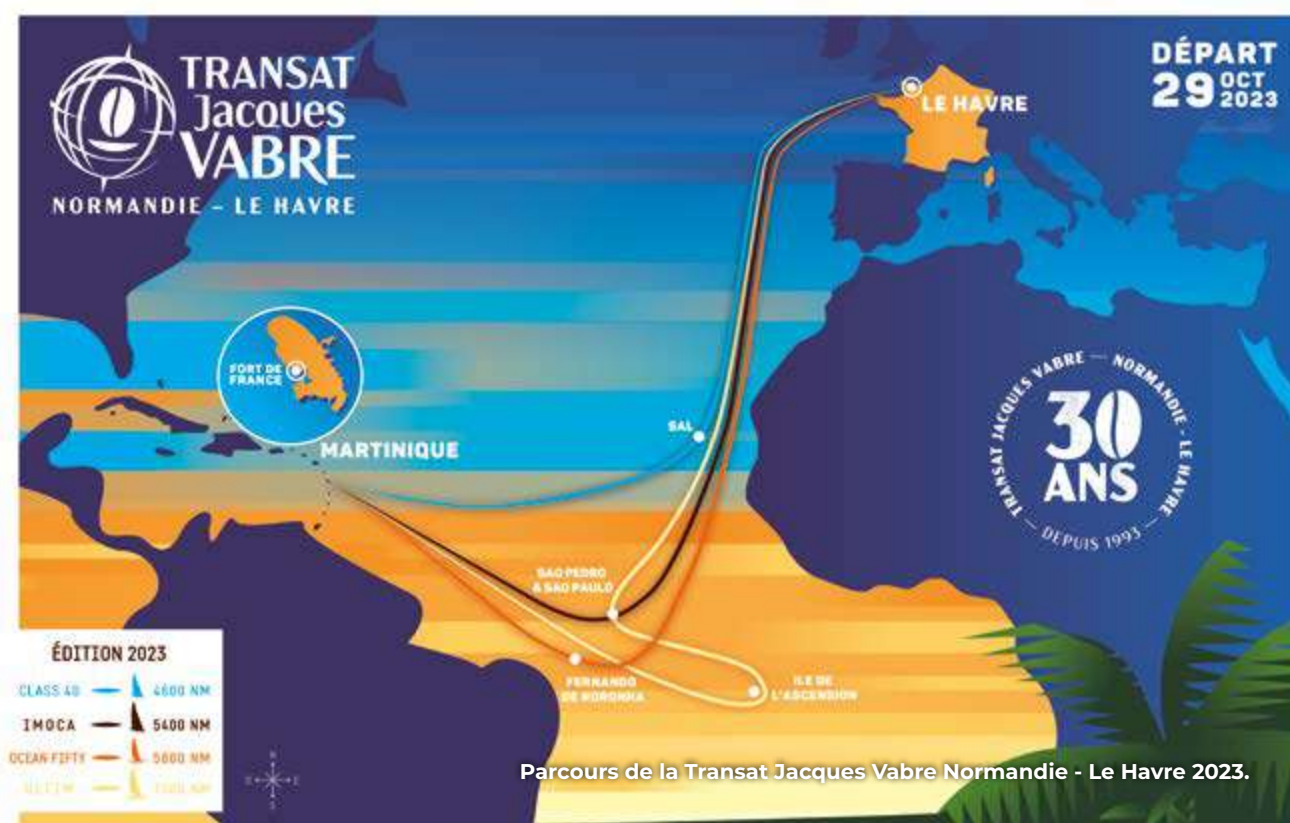
Cette nouvelle route ne fera cependant pas l'impasse sur les marqueurs qui caractérisent la Transat Jacques Vabre depuis 1993. Les skippers devront une fois encore passer l'Équateur et traverser le redouté « Pot au noir » (zone intertropicale de convergence caractérisée par de basses pressions et des vents faibles, parfois nuls).

Les favoris au rendez-vous

Côté participants, beaucoup de grands noms ont répondu présents pour cette édition anniversaire. Sur Imoca, Thomas Ruyant, vainqueur de la dernière

« IL Y A AUSSI UN RAPPORT HUMAIN DANS LA COURSE EN DOUBLE, UN PARTAGE D'HISTOIRES ET D'ÉMOTIONS QUI, AU-DELÀ DE L'INTÉRÊT SÉCURITAIRE, NOUS TIENT À CŒUR. »

édition devrait ainsi être de retour avec son partenaire Morgan Lagravière, tout comme Charlie Dalin, deuxième en 2021, qui fera cette année équipe avec le Basque Pascal Bidégorry. Les deux équipages pourront compter sur de toutes nouvelles embarcations, mises au point en vue du Vendée Globe 2024. En classe Ultim, la plupart des favoris sont également de retour. Charles Caudrelier, vainqueur en 2021, fera ainsi cette année la paire avec Erwan Israël à bord du *Edmond de Rothschild*, vainqueur de la Route du Rhum 2022. François Gabart et Tom Laperche seront aussi de la partie, à l'instar de Thomas Coville et Thomas Rouxel.



Une première pour deux jeunes navigatrices

Initié avec succès en 2021, le programme « Cap pour Elles » vise à permettre à un équipage féminin de participer à une première transatlantique. « Pour l'édition 2023, nous avons sélectionné un duo franco-irlandais, Tiphaine Ragueneau (30 ans) et Pamela Lee (34 ans). Toutes les deux souhaitent devenir professionnelles de la course au large et nous sommes ravis de les accompagner dans ce projet », nous précise Gildas Gautier.

Pour cela, l'organisation de la course fournit aux deux navigatrices un partenaire média, de l'aide dans la recherche d'un partenaire titre, un programme de production de contenus vidéo autour de leur sélection et de leur préparation, ainsi qu'un accompagnement financier à hauteur de 40 000 euros.

De la transat virtuelle au réel

Autre équipage qui sera sans doute particulièrement scruté, celui de Kieran Le Borgne et du néo-skipper Basile Buisson, issu du programme « Du Virtuel au Réel ».* Né d'un part-



Le 11th Hour Racing, aligné sur la Transat Jacques Vabre 2021 en classe Imoca.

nariat avec le jeu vidéo Virtual Regatta, ce concours a vu le jour au cours de la précédente édition de la transat.

« En 2021, nous avons fait une proposition aux 360 000 participants de la version virtuelle de la Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre. Nous leur avons demandé s'ils souhaitent prendre part à l'édition suivante, cette fois-ci en situation réelle, en mer, et 10 000 d'entre eux nous

ont fait part de leur intérêt », explique Gildas Gautier.

Au final, un passionné de course virtuelle a été retenu parmi 10 finalistes pour participer grandeur nature à la Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre : il s'agit de Basile Buisson, officier de marine et passionné de voile depuis son plus jeune âge. Il aura l'opportunité d'embarquer au côté du skipper Kieran Le Borgne à bord d'un Class40.

* voir encadré page 37.

QUELQUES SKIPPERS QUI ONT MARQUÉ LA TRANSAT JACQUES VABRE NORMANDIE LE HAVRE

Laurent Bourgnon : vainqueur en 1997 avec son frère Yvan en multicoque.

Franck Cammas : 2^e en 1999 puis 1^{er} en 2001 (avec Steve Ravussin), 2003, 2007 (avec S. Ravussin en multicoque) et 2021 en Ultim.

Charlie Dalin : le Havrais remporte l'édition 2019 avec Yann Eliès sur Imoca.

Michel Dejoyeux : vainqueur en 2007 avec Emmanuel Le Borgne en monocoque.

Jean-Pierre Dick : vainqueur en 2003, 2005, 2011 et 2017 en Imoca.

Franck-Yves Escoffier : 1^{er} en 2005, 2007 (avec Karine Fauconnier) et 2009 en multicoque 50.

Yves Parlier : vainqueur de la première édition en 1993 et en 1997 avec Éric Tabarly en monocoque.

Loïck Peyron : vainqueur en 1999 et 2005 (avec Jean-Pierre Dick) en monocoque et multicoque.

Paul Vatine : gagne les deux 1^{res} éditions en 1993 et 1995 en multicoque aux côtés de Roland Jourdain. Le skipper disparaît tragiquement dans l'océan Atlantique à l'âge de 42 ans, à bord de son trimaran, lors de l'édition 1999 de la Transat Jacques Vabre. Seul son équipier Jean Maurel sera retrouvé et secouru.



Ocean Fifty de Leyton Sailing Team.



Départ de la Transat 2021. Les skippers remontent la côte normande entre Le Havre et Étretat, avant de mettre le cap sur Fort-de-France (Martinique).

Interview

Gildas Gautier, directeur de la Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre

À l'occasion du 30^e anniversaire de la Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre, à quelques jours d'une édition qui devrait battre des records, le Directeur général de l'épreuve Gildas Gautier nous a accordé une interview exclusive.

Visuels : Jean-Marie Liot et Vincent Curutchet/Alea - Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre

Quelles sont les nouveautés attendues sur cette édition 2023 ?

Nous avons fait d'importants investissements afin de créer un nouveau modèle de départ innovant, une nouveauté parmi les grandes courses au large. Jusqu'à aujourd'hui, nous avions un départ commun pour toutes les classes de bateaux. Cela faisait de très belles images de voile, mais nous n'avions pas la narration sportive d'un départ de course. Pour remédier à cela, il y aura désormais 4 départs cadencés à 10 minutes d'intervalle, un par classe.

Cela permettra au spectateur de se concentrer sur chaque classe spécifique pendant ces courtes périodes, afin de mieux aborder ses points forts, ses défis et ses enjeux. Nous avons aussi disposé plusieurs bouées sur la première partie du parcours entre Le Havre et Étretat afin de recueillir un maximum de data, retransmises en temps réel : écarts, classements... Plutôt que d'avoir de belles images de voile, devant lesquelles commentateurs et spectateurs sont parfois un

peu perdus, nous pourrions maintenant raconter une histoire et parler en détail des enjeux sportifs.

Quel est le budget de cette Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre ?

Le budget de l'édition 2023 va dépasser les 5,5 millions d'euros. Le chiffre est en augmentation depuis plusieurs éditions, notamment grâce à la croissance de l'événement en termes de notoriété et d'impact média. Nos investissements se concentrent notamment sur le renforcement des capacités d'amarrage du bassin Paul Vatine et du bassin de l'Eure (*où seront notamment amarrés les Ultim, NDLR*), qui accueillent la totalité de la flotte, et sur le départ diffusé en direct.

La dernière édition avait été plutôt clémente avec assez peu d'abandons, à l'inverse de celle de 2015. Comment abordez-vous cet aspect de la course en tant que Directeur général ?

Sur ce sujet, chaque année a sa propre vérité. Les conditions météorologiques sont évidemment détermi-



nantes, c'est un véritable juge de paix sur chaque édition et c'est aussi ce qui fait la magie de la course au large. On ne maîtrise jamais tous les paramètres et il appartient aux marins et à la machine de placer le curseur au bon endroit, entre la performance et la sauvegarde du matériel.

La Transat Jacques Vabre a été pionnière en termes d'écoresponsabilité. Par quoi cela se traduit-il aujourd'hui ?

Nous avons entamé une transition vers davantage d'écoresponsabilité dès 2007. C'était à l'époque la première course à développer une charte de développement durable, à destination des exposants et des cou-

reurs. Au début des années 2010, un travail de fond a été effectué avec l'ADEME (Agence de la transition écologique) pour concevoir un référentiel des événements éco-conçus, éco-gérés et éco-pensés.

Cette démarche écoresponsable se traduit à tous les niveaux. Nous avons des employés qui se consacrent à 100% à la partie RSE (responsabilité sociale des entreprises) dans nos équipes opérationnelles. Ils ont une stratégie 360 degrés pour essayer, dès la conception, de diminuer notre impact environnemental. Nous effectuons bien évidemment un bilan carbone à la fin de chaque édition et nous essayons de l'améliorer d'année en année.

Quelles actions concrètes avez-vous engagées pour diminuer l'empreinte carbone de la course ?

Nous savons que la venue des visiteurs sur le village départ du Havre représente presque 80 % de notre empreinte carbone. En conséquence, nous développons, avec la SNCF et la région Normandie notamment, des solutions alternatives et plus écoresponsables leur permettant de se rendre sur le lieu de départ. Nous avons aussi créé un ticket vert, qui offre une expérience unique sur le village de la transat, sur présentation d'une preuve d'utilisation d'un moyen de transport de mobilité douce (vélo, trottinette...). Les visiteurs venant par un de ces moyens pourront participer à un tirage au sort qui leur permettra de remporter des lots.

Comment se traduit cette approche écoresponsable au niveau des bateaux ?

Du côté des bateaux, nous avons ajouté une annexe environnementale au contrat signé par les participants. Cette annexe contient un tronc commun obligatoire qui leur impose de revenir à la voile plutôt qu'en cargo, d'avoir conservé 100 % de leurs déchets à bord à l'arrivée, ainsi qu'une quinzaine d'autres engagements. Chaque participant doit en cocher 7 lors de la première participation à la Transat, puis 10 lors de la suivante, etc.



L'innovation dans le secteur de la course au large progresse à une vitesse folle. À quelles nouveautés peut-on s'attendre, notamment au niveau des bateaux ?

Les innovations à venir ne sont évidemment pas des éléments sur lesquels communiquent les participants ou les propriétaires des bateaux engagés, mais les réflexions s'axent notamment sur la RSE et les nouveaux matériaux. Cela ne vise pas nécessairement la recherche de performance, mais ce sont des discussions tout aussi importantes.

Plusieurs entreprises explorent aujourd'hui de nouvelles pistes au niveau des systèmes ou des matériaux. Le skipper Roland Jourdain a, par exemple, préféré la fibre de lin au carbone pour la construction de son dernier catamaran, *We Explore* (avec lequel il s'est hissé à la 2^e place lors de la dernière Route du Rhum en 2022, NDLR).

En trente ans d'existence, les noms de plusieurs grands navigateurs restent étroitement associés à l'histoire de la Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre. Quels sont ceux qui vous ont le plus marqué ?

Jean-Pierre Dick et Franck Cammas, recordmen de l'épreuve avec quatre victoires chacun, ont tous deux bien sûr marqué l'histoire de la course. Franck Cammas prendra d'ailleurs

« LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES SONT DÉTERMINANTES, C'EST UN JUGE DE PAIX ET CE QUI FAIT LA MAGIE DE LA COURSE AU LARGE. »

à nouveau le départ de la Transat Jacques Vabre cette année en tant que co-skipper de Jérémie Beyou sur *Charal*, en Imoca. Yann Eliès, qui compte déjà trois victoires au compteur, sera un sérieux challenger sur cette édition. On peut également citer les noms de Michel Desjoyeaux, Loïck Peyron, Yves Parlier, Laurent Bourgnon ou d'Alain Gautier.

L'histoire de la Transat Jacques Vabre est aussi étroitement associée à la mémoire de Paul Vatin, un grand navigateur havrais qui a gagné les deux premières éditions en 1993 et 1995 avant de disparaître tragiquement en mer à bord de son trimaran lors de l'édition 1999. Son équipier Jean Maurel, rescapé, est devenu quelques années plus tard directeur de la course.



Thomas Gauthier, directeur des opérations de Virtual Regatta.

Interview

Virtual Regatta, la course de voile au large depuis son canapé

Vous pensiez que les grandes courses au large, telles que La Route du Rhum, la Transat Jacques Vabre ou encore le Vendée Globe, étaient réservées aux skippers professionnels ? Et bien, détrompez-vous. Avec Virtual Regatta, vous pouvez participer aux plus grandes courses de voile... du moins virtuellement ! Ce jeu de simulation de régate en ligne permet à tout un chacun de s'immerger dans les plus belles compétitions de voile, et ce, dans des conditions au plus proche du réel. Explications avec Thomas Gauthier, directeur des opérations.

Par Anne-Lise Parlant et Arnaud Nemet

Visuels : Virtual Regatta, Nicolas Touzé

Votre passion de la voile est sans doute la raison première de votre implication dans le développement de Virtual Regatta. Comment a démarré l'aventure V.R. pour vous ?

Je suis un voileux depuis tout petit. Je passais mes week-ends et mes vacances sur le bateau à voile de mes parents. Depuis la Bretagne, on partait vers divers pays d'Europe. Ça m'a donné envie de continuer, j'ai donc commencé à faire un peu de régate avec des copains quand j'étais ado. On a acheté des bateaux à plusieurs, avec lesquels on a fait des circuits Coupe de France, Championnat du monde... Après des études pour être architecte naval, j'ai poursuivi dans une école de marine marchande à l'étranger et je suis finalement rentré en France, où j'ai rejoint la Marine Nationale, dans les sous-marins nucléaires d'attaque.

Pendant ce temps, j'ai continué de naviguer avec des copains. J'ai intégré l'équipage d'un bateau de course-croisière avec lequel nous participions à des courses comme la Rolex Fastnet Race ou la Middle Sea Race. C'est là que j'ai rencontré Philippe Guigné, le fonda-



teur de Virtual Regatta (V.R.), qui m'a proposé de rejoindre sa société en tant que community manager à l'époque. J'ai donc participé à la construction de V.R. et j'ai évolué dans l'entreprise jusqu'à devenir directeur des opérations en 2021.

Pouvez-vous revenir rapidement sur la création du jeu ?

Philippe Guigné, un ancien régatier professionnel et passionné de voile, a fondé V.R. en 2006, qui s'appelait « Many Players » à l'époque : une entreprise de jeux multisports et multijoueur en ligne possédant de nombreuses licences comme les jeux officiels du Tour de France Cycliste, du Paris-Dakar, des 24 Heures du Mans... Mais depuis

le premier jeu de la Route du Rhum en 2006, puis avec le Vendée Globe en 2009, Virtual Regatta a eu pas mal de succès et a gagné en importance. En même temps, avec un passionné de voile aux commandes, c'était un peu le sens de l'Histoire ! En 2012, l'activité sur les jeux multisports s'est donc arrêtée pour devenir Virtual Regatta. Avec ce nouveau nom, nous prenions le parti de nous concentrer exclusivement sur la voile avec un seul objectif : proposer la meilleure simulation possible d'une course au large et ce, accessible à tous. L'idée du jeu étant que le spectateur d'un événement devienne lui-même acteur et participant à la course.

Et c'est un peu ce qu'on arrive à faire maintenant avec nos partenaires de

courses au large majeures telles que la Transat Jacques-Vabre, le Vendée Globe, la Route du Rhum, et bien d'autres. Nous travaillons aujourd'hui avec quasiment tous les gros organisateurs. Le jeu est donc ouvert seulement sur certaines périodes, dans le même temps que les courses réelles. Après, nous créons également des courses virtuelles, comme la course de Pâques ou de Halloween : des formats d'environ une semaine de jeu, pour qu'il puisse y avoir une stratégie météo sur du moyen terme.

Les gagnants des courses reçoivent des lots qui varient en fonction des événements. Cela peut être des goodies (vestes, casquettes...), des équipements nautiques (jumelles...) mais aussi des

lots plus importants comme des montres de marque, une belle voiture sur l'événement Volvo Ocean Race, ou encore un chèque de 10 000 dollars sur le eSailing World Championship.

Qu'a apporté le rachat de V.R. par 52 Entertainment en 2021 ?

Nous sommes restés une petite équipe d'une dizaine de personnes jusqu'en 2021, mais nous arrivions à un stade de l'évolution de l'entreprise où l'on n'avait plus la capacité de pouvoir nous développer seuls. Nous avions besoin de plus d'investissements et de ressources humaines pour structurer l'entreprise de manière plus solide.

Le défi était d'essayer de faire évoluer le jeu tout en restant un jeu très simple et accessible à tous. Mais pour cela, on a eu besoin d'experts. Donc en rejoignant l'équipe de 52 Entertainment, un leader du marché du jeu de cartes en ligne, nous sommes rentrés dans un environnement plus structuré, avec davantage d'indicateurs de performance et des capacités techniques supplémentaires.

Aujourd'hui, nous sommes donc une petite vingtaine, et on continue d'embaucher des profils techniques pour faire évoluer le jeu et le mettre au niveau des standards des jeux vidéo actuels.

Quelles sont les dernières grosses innovations du jeu ?

Pour l'instant, il n'y a pas grand-chose de visible, on a essentiellement travaillé sur le back-office du jeu, la refonte globale de l'interface d'administration et la gestion du jeu. Des évolutions majeures sont aussi en cours de développement, pour s'approcher des standards du jeu vidéo actuel.

VIRTUAL REGATTA EN QUELQUES CHIFFRES

1 500 000

de joueurs actifs

.....

1 million

de joueurs connectés lors du Vendée Globe en 2020

.....

193

pays représentés

.....

13

classes de bateaux

Aujourd'hui, si la dimension de compétition (événements, classement, outils communautaires etc.) est bien présente dans V.R., nous n'avons pas encore la dimension de management qu'on retrouve par exemple dans des jeux de voiture, où un joueur peut gérer son parc de voiture avec son garage, se doter de nouveaux équipements... On s'inspire donc de ce modèle en travaillant sur une marina, qui sera le port de base du joueur, dans lequel il pourra être propriétaire de son ou ses bateaux, les équiper, changer les voiles, participer à plusieurs courses ou encore échanger ses bateaux avec d'autres joueurs.

Autre évolution notable cette année : notre système est désormais capable d'avaler des fichiers météo beaucoup plus précis qu'avant, avec un maillage beaucoup plus fin. Cette finesse météo rend le jeu plus intéressant car le calcul de déplacement des bateaux devient plus tactique. Et cela nous permet de proposer des parcours beaucoup plus courts, plus proches des côtes, et nous amène donc à créer de nouveaux partenariats pour faire des courses qui durent un week-end sur de courtes distances. Cela nous permet de diversifier notre offre et de nous challenger un peu.

Est-ce que cela veut dire qu'avec ces options, on va aller plus vers le payant ?

L'idée de départ de Virtual Regatta est gratuite. On peut participer à une course et la terminer en étant classé, sans avoir besoin de dépenser le moindre centime. Après, comme dans tous les jeux qui utilisent ce modèle-là, nous allons de plus en plus vers un modèle « freemium ». Donc un joueur fidèle qui joue régulièrement pourra cumuler une monnaie virtuelle au fil des courses, mais un joueur débutant qui veut arriver rapidement à un niveau avancé du jeu devra faire appel aux options payantes du jeu. Sur le dernier Vendée Globe par exemple, qui a duré trois mois, il y avait 3 joueurs dans les 20 premiers arrivés qui n'ont jamais dépensé un centime pour gagner.



« DU VIRTUEL AU RÉEL » : QUAND LES JOUEURS DEVIENNENT SKIPPERS



En début d'année, l'opération inédite « Du Virtuel au Réel » proposait des compétitions de sélection parmi la communauté de V.R., afin que le gagnant participe à la vraie Transat Jacques Vabre. Partie d'une idée un peu folle sur un coin de table entre Philippe Guigné et les orga-

nisateurs de la Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre, cet événement a d'emblée généré de l'engouement, avec 10 000 candidats inscrits.

Après un premier gros tri des candidatures, 1000 profils ont participé à une course de test virtuelle, dont 300 ont ensuite été sélectionnés sur dossier. Les 70 compétiteurs restants devaient présenter une vidéo de motivation, 10 d'entre elles ont été retenues. Les candidats sélectionnés ont alors participé à un stage d'une semaine au Havre, sur un vrai bateau, avec des tests physiques et des tests de navigation en mer. Ils ont notamment

navigué en binôme (skipper et équipier) sur des J/80, des régates de 8 mètres assez simples, ainsi que sur le bateau Class40 de Kieran Le Borgne, un skipper associé au projet.

À l'issue de quelques jours, trois profils se sont démarqués et ont effectué une traversée de la Manche en 24 heures, en compagnie de Kieran Le Borgne, un skipper aguerri qui a déjà participé à une Transat Jacques Vabre avec son père. Au terme de cette navigation, c'est Basile Buisson qui a été retenu pour participer à la prochaine Jacques Vabre, ainsi qu'un suppléant. Son interview est à retrouver en **p.40**.

Votre équipe intervient-elle durant les courses ?

Pendant une course, on essaie de se rapprocher des joueurs pour donner un peu d'actualité et s'adapter au mieux à ce qui se passe dans la compétition réelle. On est parfois amenés à modifier des parcours en fonction de ce qui se passe dans la vraie course : en fonction des conditions météo, il peut y avoir des modifications de parcours pour que les participants puissent arriver à l'heure dans le port d'arrivée par exemple. Mais ce n'est pas toujours le cas. Par exemple, le parcours de la dernière étape de la Solitaire du Figaro, en septembre, a été modifié dans la vraie vie mais nous sommes restés sur le parcours initialement prévu, car c'était plus confortable pour la communauté de ne pas changer au dernier moment. Sinon, une fois les premiers participants arrivés, nous intervenons dans le jeu pour les mettre sur le podium, leur transmettre des lots...

Le nombre de pratiquants a explosé ces dernières années. Comment expliquez-vous ce succès ?

C'est vrai que le jeu connaît un réel engouement, après il ne faut pas

oublier qu'il s'agit d'un jeu événementiel, donc le nombre de joueurs va dépendre des périodes et des événements. En termes de joueurs journaliers actifs, un mois de janvier sera très différent d'un mois de novembre avec un départ de Vendée Globe, par exemple. Je pense que ce qui fonctionne, c'est justement le fait d'être accessible à tous, sans forcément être navigateur. Notre volonté de partager notre passion de la voile avec le plus

grand nombre a toujours été au cœur du jeu. Pour cela, il faut qu'on soit le plus simple et didactique possible. Nous avons quelques petits concurrents qui proposent un accès au jeu un peu compliqué, même pour des marins comme moi qui ont de bonnes notions de navigation. Sur V.R., nous essayons de rendre les choses le plus simple et accessible possible, comme le changement de direction du bateau, l'automatisation des voiles, l'accès à des



« DES SKIPPERS PROFESSIONNELS JOUENT DE FAÇON PLUS OU MOINS ANONYMES : LOÏCK PEYRON, ARMEL LE CLÉAC'H... »

tutoriels, une interface très basique... Notre but est que des personnes qui ne sont pas familières avec les outils informatiques ou qui ne sont pas des gamers, puissent jouer facilement. C'est l'ADN de ce jeu et c'est pour cela qu'il marche aussi bien.

Si l'on compte un bon nombre de passionnés parmi vos joueurs, sont-ils pour autant tous navigateurs ?

Environ la moitié de nos joueurs sont pratiquants d'activités nautiques au sens large (pêche, surf, paddle, kite, voile...). La cible est différente en ce qui concerne Virtual Regatta Inshore qui n'est pas un jeu de course au large mais un jeu de régates, donc beaucoup moins accessible : environ 80 % des joueurs sont des régatiers.



Parmi les joueurs en ligne de V.R. Offshore, on retrouve aussi des skippers aguerris ?

Oui, il y a des skippers professionnels qui jouent ou qui ont joué de façon plus ou moins anonymes. Loïck Peyron ou Armel Le Cléac'h jouent de temps en temps, mais aussi François Gabart ou Samantha Davies parmi les plus renommés.

Quand on les repère dans le jeu, on leur propose le statut de joueur certifié (un peu comme sur les réseaux sociaux), avec un macaron bleu pour

confirmer leur identité derrière leur écran. Sur la dernière Solitaire du Figaro, le skipper Romain Bouyard, qui n'a pas pu prendre le départ suite à une côte cassée, a fait sa Solitaire sur V.R. et a partagé sa course en direct sur les réseaux sociaux.

Autre belle histoire, en 2020, la Transat AG2R, qui devait partir au moment du confinement, a été annulée pour raisons sanitaires. L'événement a quand même eu lieu, exclusivement en virtuel. Les coureurs professionnels de la transat AG2R ont fait leur course dans un classement spécifique.



LE SAVIEZ-VOUS?

Ce n'est pas la première fois qu'un passionné de jeux vidéo se retrouve propulsé en situation réelle.

Dans l'univers de la course automobile, un concours télévisé organisé par Nissan, PlayStation® et Polyphony Digital a offert entre 2008 et 2016 aux meilleurs joueurs du jeu « Gran Turismo » l'opportunité de s'affronter pour devenir pilote professionnel. Avec à la clé une place au sein de l'équi-

pe de course Nissan. Les joueurs sélectionnés ont pour cela reçu une formation.

Le film américain *Gran Turismo*, sorti récemment, retrace l'aventure de ces apprentis pilotes. Réalisé par Neill Blomkamp, il est inspiré de l'histoire de Jann Mardenborough, un jeune joueur britannique issu de la classe ouvrière, devenu pilote professionnel par le biais de la GT Academy en 2011.



Passion

Naviguez l'esprit libre

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

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

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

Rencontre

Basile Buisson, de la transat virtuelle à la course au large

Basile Buisson est le premier navigateur virtuel de Virtual Regatta sélectionné pour prendre part à une course au large en conditions réelles, la Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre. Après une préparation de cinq mois, cet officier de marine marchande s'apprête à réaliser son rêve en tandem avec Kieran Le Borgne, un skipper aguerri qui a déjà participé à une Transat Jacques Vabre. À quelques jours du départ, nous avons demandé à Basile Buisson comment il appréhendait ce grand moment.

Par Arnaud Nemet / Visuels : Nicolas Touzé



Basile Buisson (à gauche)
et son co-skipper Kieran Le Borgne.

Comment se sont déroulées vos premières épreuves de sélection en mer ?

À l'issue des différentes épreuves, nous n'étions plus que trois candidats en lice. J'ai été confirmé comme co-skipper de Kieran Le Borgne à l'issue d'une traversée de la Manche à ses côtés de près de 24 heures, aller et retour, vers l'Île de Wight. Avec un vent de 20-25 nœuds et des quarts de nuit, cela a constitué une bonne mise en jambe.

Un mois après, j'ai participé avec Kieran à la 4 Vents Cup, à Brest. Puis nous avons disputé en juillet une épreuve de qualification, la Rolex Fastnet Race, dans des conditions dantesques, au départ de Cowes (Royaume-Uni). Sur 400 bateaux, il y a eu 160 abandons avec au moins un naufrage, dont la plupart dès les premières 48 heures de course...

Nous avons eu de la casse sur le bateau, dont une petite voile d'avant et notre radar, mais nous avons terminé la course ! Une fierté car

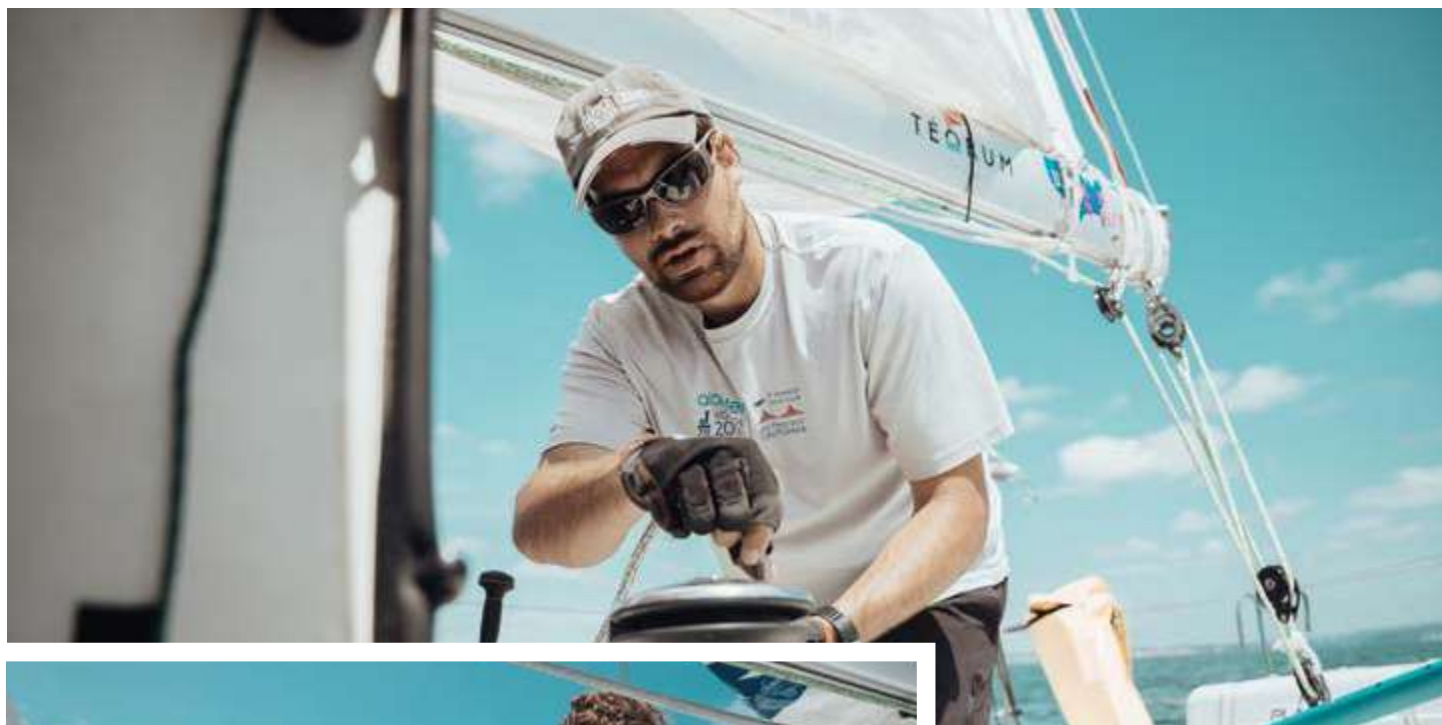


c'était ma première régate au large et ma première course de plus de deux jours... J'ai également dû passer des tests médicaux comme un test d'effort, par exemple, et effectuer un stage de survie, obligatoire pour tout skipper faisant des courses au large. D'ailleurs ce stage ouvert à tout le monde est vraiment super pour toute personne qui voudrait partir au large avec son bateau.

Quels sont vos sentiments à la veille de la course ?

Il y a beaucoup d'excitation, j'ai hâte d'être au départ et de vivre ce grand moment ! Passer de la régate virtuelle au réel, c'est complètement fou...

J'ai néanmoins encore du travail de préparation à effectuer sur l'eau pour être vraiment à l'aise.



Basile Buisson et Kieran Le Borgne ont multiplié les navigations ces dernières semaines.

« PASSER DE LA RÉGATE VIRTUELLE AU RÉEL, C'EST COMPLÈTEMENT FOU... J'AI NÉANMOINS ENCORE DU TRAVAIL DE PRÉPARATION À EFFECTUER SUR L'EAU POUR ÊTRE VRAIMENT À L'AISE. »

Pouvez-vous nous présenter Eärwen, le bateau de Kieran Le Borgne ?

Avec Eärwen, qui lui appartient, Kieran a déjà participé à la Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre et à la Route du Rhum. Il s'agit d'un monocoque Class40, équipé très sommairement, pour être le plus léger possible. Il n'y a pas de toilettes à bord, très peu d'équipements...

Comment allez-vous financer cette aventure ?

Nous cherchons toujours à boucler notre budget de 250 000 € qui comprend la location du bateau et l'assurance, le salaire de Kieran, l'entretien, la communication... Nous avons aussi fait en partie appel au crowdfunding, pour associer des gens au projet pour un montant de 10 000 € qui a été atteint !

Votre expérience d'officier de marine constitue certainement un atout pour cette aventure ?

Je suis lieutenant sur un remorqueur d'assistance en Méditerranée. Mon expérience de la mer me sera en effet très utile, en particulier pour la navigation de nuit, très délicate. En revanche, la course au large est un univers totalement nouveau pour moi. Je suis donc

très attentif à bien retenir les précieux conseils de Kieran.

Pouvez-vous nous dire quelques mots sur votre pratique de joueur sur Virtual Regatta ?

Depuis le Vendée Globe 2020, je participais à environ 4 courses par mois. Je joue moins depuis la naissance de mon fils, il y a un an. Virtual Regatta permet de vivre des courses de l'intérieur, comme les coureurs : on subit les vents, on regarde quelle stratégie adoptent les skippers réels sur mer... C'est génial pour ceux qui aiment la mer, mais Virtual Regatta est également accessible aux novices.

On peut inventer des parcours complètement inédits, par exemple en allant chercher des routes jusqu'en Laponie en hiver, ce qui n'est pas possible dans la réalité, à cause des consignes de sécurité données par les organisateurs de course. On peut aussi naviguer dans des mers où les questions de vents sont peu communes, en mer Baltique par exemple.

L'an dernier, j'ai participé à la Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre en virtuel dans les 4 catégories de bateaux en même temps ! Et c'est d'ailleurs en Class40 que j'ai obtenu le meilleur résultat, 58^e sur plus de 55 000 participants.



SALON NAUTIK DE BANDOL

DU 5 AU 8 OCTOBRE 2023

L'édition 2023 du Salon Nautik de Bandol a eu lieu du 5 au 8 octobre, organisé par le club Kiwanis Bandol-Sanary. De nombreux constructeurs de bateaux étaient présents et ont présenté leurs dernières nouveautés à terre comme à flot. L'endroit idéal pour repérer et dénicher votre futur bateau ou jet-ski.

Plusieurs dizaines d'exposants étaient ainsi présents, dans différents domaines de l'univers nautique : location de bateau, sorties en mer, accessoires, sellerie, mais aussi clubs modélistes...



LE MILLE SABORDS AU PORT DU CROUESTY

DU 26 AU 29 OCTOBRE

Le premier salon européen du bateau d'occasion est de retour du 26 au 29 octobre sur le Port du Croesty à Arzon, dans le Morbihan, pour une 39^e édition qui compte plusieurs nouveautés. Le Mille Sabords se diversifie cette année, en accueillant pour la toute première fois également des bateaux neufs.

Le salon mise également sur la vague des sports nautiques et met à l'honneur les supports à foils, le catamaran de plage, le dériveur ou le paddle. Autre nouveauté, le salon lance le Mille Sabord Fishing, un challenge de pêche sportive qui aura pour but de mettre en avant certaines valeurs (respect de la maille biologique pour toutes les espèces, sensibilisation aux prélèvements raisonnés, découverte de la diversité piscicole locale). AXA Passion sera présent, venez nous retrouver sur notre stand !



SALON NAUTIQUE D'AUTOMNE DU CAP D'AGDE

DU 28 OCTOBRE AU 1^{ER} NOVEMBRE

Le Salon Nautique d'Automne du Cap d'Agde est de retour du 28 octobre au 1^{er} novembre. Cette année encore, ce ne sont pas moins de 50 000 personnes, 500 bateaux et 200 exposants qui sont attendus sur la zone technique du port du Cap d'Agde. Seront au programme : de nombreuses conférences sur les thèmes de la mer, de la sécurité et de l'innovation et un large choix de bateaux à moteur, voiliers ou catamaran à la vente.

Cette 24^e édition sera parrainée par le champion olympique 1996 de saut à la perche Jean Galfione. Reconverti dans la navigation à la voile depuis 2005, l'athlète tricolore donnera quatre conférences afin de partager son expérience et parler de sa reconversion.

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



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.





Hervé Gautier, Délégué Général de l'UNI VDL.



Interview

Véhicules de loisirs : un marché qui garde la cote

À l'occasion de la 57^e édition du Salon Des Véhicules De Loisirs, qui aura lieu cette année au Parc des Expositions de Villepinte, du 7 au 15 octobre 2023, Hervé Gautier, Délégué Général de l'UNI VDL (syndicat des Véhicules de Loisirs) fait le point sur le marché des camping-cars, vans et fourgons.

Par Yannis Monnet, Arnaud Nemet et Anne-Lise Parlant
Visuels : ©Formatprod

Êtes-vous un adepte du camping-car, à titre personnel ?

J'ai voyagé de nombreuses années en camping-car, en France et à l'étranger. Le gros avantage du voyage en camping-car c'est que mes enfants étaient bien plus calmes lors des trajets (*Rires*). Certes, ils continuaient de se chamailler, mais étant donné que le véhicule est plus haut qu'une voiture, ils avaient davantage de visibilité et ça les occupait bien. On entendait donc moins souvent la ritournelle : « Papa, quand est-ce qu'on arrive ...? ». Pour moi, le voyage en camping-car était une vraie semaine de vacances. C'est plus facile de voyager ainsi et cela reste des moments inoubliables pour toute la famille : c'est ce qui rend le camping-car assez magique.

Concernant le marché des véhicules de loisirs (VDL), si l'après-Covid a entraîné une explosion des ventes, le nombre d'immatriculations est en baisse depuis deux ans. Comment expliquez-vous cela ?

Pour bien analyser la tendance des immatriculations, il faut prendre un peu de recul et se placer sur le temps long. Effectivement, le

Covid a bouleversé les statistiques, mais si l'on prend la période 2015-2022, on compte tout de même plus de 40% de camping-cars neufs immatriculés, ce qui fait en moyenne +5 % d'immatriculations de camping-cars neufs par an. L'année 2021 était exceptionnelle, avec 30 000 VDL vendus. Un engouement qui s'explique par la recherche de liberté et de sécurité sanitaire lors de la période post-Covid. Mais finalement, on reste sur une tendance positive, car si on fait abstraction de l'année 2021, la progression des ventes est bien réelle sur la période récente, entre 2020 et 2022. Donc on voit que l'intérêt du camping-car progresse en France et en Europe, et ce pour le marché du neuf et de l'occasion.

Selon vous, est-ce que l'inflation des prix des VDL est à l'origine de la baisse des ventes ?

Depuis le Covid, l'inflation progresse et le prix de vente des véhicules neufs a augmenté. L'achat d'un camping-car n'est pas anodin, en termes de budget, il constitue la deuxième plus grosse dépense effectuée par les familles après le logement. Malgré les évolutions de prix des véhicules neufs, une gamme de véhicules d'occasion récente permet de répondre aux différents besoins et à tous budgets. Ainsi, nous avons enregistré, entre les années 2020 et 2021, 15 % d'augmentation des immatriculations de camping-car d'occasion en une année. Le marché reste donc très dynamique.

Néanmoins, la France est-elle toujours le deuxième marché du VDL derrière l'Allemagne ?

Depuis quelques années, l'Allemagne représente presque la moitié des VDL vendus neufs en Europe, avec environ



70 000 camping-cars neufs immatriculés à l'année. S'ils sont très demandeurs de ces véhicules, les Allemands rencontrent toutefois un problème d'utilisation, car chez eux, le stationnement n'est pas libre comme en France. Le pays étudie d'ailleurs la création de places de parking pour les camping-cars. La France reste toujours le deuxième marché du VDL mais demeure, il faut le souligner, la première destination des camping-caristes en Europe. Nous avons un pays suffisamment vaste, avec des infrastructures intéressantes pour l'accueil des VDL.

Il y aurait donc suffisamment de parkings pour les VDL en France ?

De nombreux gros spots touristiques, comme le Mont-Saint-Michel, sont souvent assez bien organisés pour les camping-cars. La France a d'ailleurs le plus grand nombre d'aires de camping-cars en Europe. Le camping-car est considéré en France comme une voiture particulière, donc son stationnement est généralement autorisé, à l'exception de quelques localités. Les villes ont d'ailleurs tout intérêt à offrir ce genre de services car les touristes camping-

caristes ont un pouvoir d'achat non négligeable. D'après l'une de nos études, ils dépensent environ 38,50€ par équipage et par jour (2 personnes environ), hors carburant et péage.

Quels sont les principaux critères d'achat d'un VDL ?

Plusieurs types d'acheteurs existent : certains recherchent le confort, d'autres plutôt l'autonomie. Les camping-caristes sont des seniors actifs, d'environ une soixantaine d'années, qui recherchent une plus grande facilité de déplacement sur de longues distances. Les acheteurs de fourgons ou de vans sont généralement plus jeunes. Ils utilisent souvent leur van ou fourgon comme deuxième véhicule de la famille. Le van a un espace plus réduit, avec une réserve d'eau et de gaz réduite. Il est donc privilégié pour des trajets courts, pour environ une dizaine de sorties week-ends par an.

Le marché du van devient-il plus important que le camping-car ?

En France, le mot « van » englobe la catégorie van et fourgon (à l'origine,

Immatriculations CC Total/année (neuf et occasion)



(source : UNI VDL)



« van » a été choisi pour faciliter les échanges avec nos confrères étrangers). Les vans représentent aujourd'hui 50% de la totalité des immatriculations en France, alors qu'il y a 5 ou 6 ans, c'était plutôt 20%. Autre phénomène, on constate que de plus en plus de Français partent moins loin, à environ 100 ou 150 km de chez eux, en court séjour. Les principales immatriculations s'effectuent dans l'Ouest et la première destination de France, c'est la Bretagne.

Donc nous sommes plutôt sur une découverte de tourisme local et responsable. Ces voyageurs pratiquent le « tourisme durable », car ils voyagent à proximité, à moindres frais, et consomment peu de ressources naturelles (eau et gaz) au quotidien.

On voit aussi émerger d'autres modes comme les tentes de toit pour voitures. Diriez-vous que ce phénomène fait de l'ombre aux VDL ?

Ces véhicules dits « habitables » ne sont pas homologués comme des camping-cars et nécessitent différents équipements. C'est plutôt un produit

d'appel, car ce n'est pas très confortable de dormir dans une toile de tente. Beaucoup de gens recherchent plus de confort et se dirigent donc plus vers des fourgons ou camping-cars.

Là où la cohabitation avec les camping-cars pourrait poser problème, c'est pour le stationnement près du littoral par exemple, durant les zones de tension estivales. Mais à ma connaissance, une grande majorité des camping-caristes évitent ces zones-là durant l'été.

Êtes-vous confronté aux contestations écologiques ?

Le camping-car est un moyen de voyager qui est excessivement durable si l'on considère son utilisation dans son ensemble. Le camping-car ne peut pas être comparé à un simple véhicule puisqu'il est utilisé à 80 % comme une maison. Donc à ce titre, certes, pendant les 20 % de son utilisation en mode de circulation, il est plus polluant qu'une voiture particulière ou qu'un train. Mais pendant le reste du temps d'utilisation, un séjour en camping-car est nettement moins polluant que des

LE SALON DES VÉHICULES DE LOISIRS 2023 EN QUELQUES CHIFFRES

Il s'agit de la plus grande vitrine de véhicules de loisirs en France :

52 000 m²
d'exposition

.....

85 000 m²
de parking

.....

160
exposants

.....

91 000
visiteurs en 2022

**« LES VANS
REPRÉSENTENT
AUJOURD'HUI
50 % DE LA TOTALITÉ
DES IMMATRICULA-
TIONS EN FRANCE.
IL Y A 5 OU 6 ANS
C'ÉTAIT PLUTÔT 20 %. »**

vacances dans une maison particulière, puisque le peu de réserves d'eau et de gaz disponibles limite la consommation.

Votre communication sur le camping-car citoyen est-elle indispensable pour contribuer à ce que l'image de ce type de véhicule reste positive ?

Le camping-cariste est un peu de l'image de la société, avec des bons et des mauvais utilisateurs de ce véhicule. C'est pourquoi nous avons développé il y a une quinzaine d'années la charte « RESPECT » (Respecter la nature, Éviter les regroupements, Stationner dans des lieux appropriés, Privilégier le commerce local, Être courtois et discret, Communiquer avec autrui, Tenir tous ces engagements), qui essaie de promouvoir un tourisme durable auprès des utilisateurs, avec des autocollants à mettre sur les véhicules.

Nous rappelons ainsi tout simplement que lors des voyages en camping-car, on doit respecter l'environnement (ne pas jeter ses déchets n'importe où, ne pas faire trop de bruit, acheter local...). C'est tout un état d'esprit citoyen qu'on essaie de promouvoir pour que ça se passe au mieux pour tout le monde : le territoire qui accueille et les gens qui s'y rendent.

En ce qui concerne la conduite, les camping-caristes ont généralement un comportement plutôt prudent et responsable, avec des véhicules relativement sûrs car bien entretenus par leurs propriétaires.



Le Salon des VDL a accueilli +10% de fréquentation en 2022. Comment s'annonce cette édition 2023 ?

Le Salon était présent au Bourget depuis 1966. Pour cette édition 2023, en raison d'un événement sportif international qui se tiendra à Paris l'an prochain, nous avons dû déménager à Villepinte et repousser les dates du salon. Par la même occasion, nous augmentons les surfaces d'exposition de parking, afin de pouvoir accueillir un plus large public. Et nous retrouverons des acteurs européens réputés qui font leur grand retour sur le Salon cette année.

La grande particularité de notre salon est que vous pouvez tester en dynamique les véhicules neufs, qui sont mis à disposition des futurs acheteurs pour des tests routiers. Nous organisons aussi des soirées pour les camping-caristes qui restent le soir. Historiquement on a des visiteurs qui viennent de toute la France. Les animaux de compagnie sont aussi accueillis, on essaie de faire un peu comme à la maison.

Quelles sont les nouvelles tendances ?

Ce qui est formidable avec le marché du VDL, c'est qu'on retrouve des évolutions chaque année. Des implantations optimisées sont introduites pour faciliter la vie à bord. Pour les VDL, des évolutions de puissances et d'agré-

ments de conduites (présence d'aides à la conduite) sont régulièrement proposées. Grâce à toutes ces évolutions, on se rapproche de plus en plus du véhicule particulier en termes de confort de conduite.

Ensuite, on a une recherche perpétuelle de confort de vie à l'intérieur du véhicule, avec de nouveaux équipements intégrés, des réfrigérateurs plus performants... On note aussi des évolutions visant à réduire l'impact environnemental des utilisateurs de VDL.

Comme les véhicules particuliers, le secteur des VDL est également concerné par l'électrique ?

Les châssis avec motorisation électrique ne remplissent pas encore tous les besoins des camping-caristes. Une autonomie améliorée, une miniaturisation des batteries permettront dans un proche avenir de voir circuler des camping-cars électriques.

Des infrastructures, des bornes de recharge à destination devront aussi être facilement disponibles. Nous avons bon espoir que d'ici cinq ans, une offre de camping-cars électriques puisse être proposée.



Dossier

Tout savoir sur les tiny houses

Phénomène venu des États-Unis et popularisé depuis quelques années dans les médias français, la tiny house est en plein boom dans l'Hexagone. Plus petite et plus sobre qu'une maison classique, la tiny fait la synthèse entre respect de l'environnement et budget maîtrisé. Comme pour les adeptes de camping-car ou de van, c'est une véritable alternative pour une vie au plus proche de la nature. Alors, phénomène de société ou simple mode passagère ? On vous dit tout sur les tiny houses.

Par Arnaud Nemet

Visuels : Shutterstock, ©Ty Village, Mobihouse.fr

Un retour à l'essentiel

Les « tiny houses », ces petites maisons en bois mobiles, construites en grande partie avec des matériaux durables, séduisent de plus en plus de Français. À mi-chemin entre une roulotte et une maison, ces drôles d'habitations sur remorques ont une surface au sol réduite, généralement comprise entre 10 et 20 m². Les espaces y sont optimisés, le but étant d'y vivre avec le strict nécessaire. Ce style de vie minimaliste a gagné en popularité aux États-Unis, suite au passage de l'ouragan Katrina en 2005, puis à la crise économique des subprimes en 2008. Des milliers d'Américains se retrouvent alors sans logement et se tournent vers ces petites maisons qui peuvent être remorquées facilement. Grâce aux tiny houses, les habitants peuvent se déplacer au gré des besoins.

Le mouvement des tiny houses a depuis essaimé dans de nombreux pays, notamment au Canada où elles sont très populaires.



Ces petites maisons peuvent être facilement remorquées par un van ou un 4x4.



Tout l'espace intérieur est optimisé au maximum, comme dans un van ou un camping-car.

En France le mouvement a pris de l'ampleur récemment, suite à la récente pandémie de Covid, auprès de personnes soucieuses de changer leur mode de vie. « Lorsque nous avons commencé à construire des tiny houses en 2017, personne n'était intéressé, se rappelle André Daniel, gérant du fabricant constructeur Euro Tiny House.* La tendance a vraiment démarré en France suite au confinement, après le printemps 2020. »

Leurs habitants y voient également une façon de vivre proche de leurs convictions, plus proche de l'environnement, en se débarrassant du superflu et en mettant fin à la surconsommation. En effet, avec une superficie intérieure limitée, entre 10 et 45 m², place à l'essentiel ! Une philosophie inspirée notamment du best-seller de Marie Kondo, *Ranger : l'étincelle du bonheur*.

Pour gagner en surface de vie, beaucoup d'habitants optent pour une mezzanine, réservée la plupart du

temps aux espaces de couchage. Et comme dans un van ou un camping-car aménagé, l'espace intérieur est optimisé au maximum : coin cuisine, salon (convertible ou non), table repliable, rangements malins...

Ces habitations sont conçues pour être habitées à l'année, à la différence des mobil-homes. « Construites en grande partie en bois, les tiny houses se dégradent donc beaucoup moins vite que des mobil-homes qui sont conçus essentiellement en aluminium », affirme ainsi André Daniel, gérant d'Euro Tiny House. Autre différence notable : l'isolation y est très soignée, avec des cloisons d'environ 15 cm d'épaisseur.

Déménager au gré de ses envies

Le gros avantage, pour les propriétaires de tiny house, est de pouvoir changer de terrain à l'envi : près d'un terrain boisé, à la campagne, à la montagne... ou près de son nouveau lieu de travail en

cas de nécessité de mobilité géographique professionnelle. Une mobilité qui convient aussi parfaitement aux digital nomads (photographes, graphistes, développeurs...), qui travaillent à distance et n'ont besoin que d'un ordinateur et d'une connexion Wi-Fi pour travailler.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Avant d'être popularisée aux États-Unis dans les années 2000, **la première tiny house a été réalisée par Charles Miller en 1929**. Cet Américain construisit sa première tiny house sur roues à Ogden, dans l'Utah, sur la base d'une Ford Model T. Cette minuscule habitation en bois ne disposait ni d'eau, ni d'électricité. Elle était en revanche dotée d'un porche, d'une porte et de fenêtres surdimensionnées. Un véritable habitat nomade avec lequel Charles Miller parcouru plus de 300 000 km à travers les États-Unis.

Installées sur remorque, ces mini-maisons peuvent aisément être livrées par la route à leurs heureux acquéreurs. Ce que nous confirme André Daniel, d'Euro Tiny House : « Pour mes livraisons de tiny houses, je prends à chaque fois l'autoroute ! ». Ne soyez donc pas étonnés si vous croisez une maison sur la route lorsque vous partez en vacances... Pour emprunter les routes françaises, les tiny houses doivent néanmoins respecter certaines normes : ne pas dépasser de 2,50m de large, 6,50m de long et 4,10m de hauteur. Leur poids ne doit pas excéder les 3,5 tonnes.

Où peut-on installer sa tiny house ?

En France, il n'existe pas encore de législation spécifique pour les tiny houses qui sont considérées comme des remorques immatriculées. Elles peuvent par conséquent être installées sur n'importe quel terrain, à condition d'en être propriétaire ou d'avoir l'autorisation du propriétaire de s'y installer.

Attention, en cas d'installation d'une tiny house sur un terrain privé : même si en théorie, la mairie ou la préfecture ne peuvent l'interdire, cette installation peut se heurter à plusieurs obstacles. En premier lieu, les règlements de copropriété de certains lotissements qui interdisent la présence de car-

vanes et de tiny houses. Par ailleurs, la principale difficulté consiste à relier sa tiny house au réseau d'électricité et l'évacuation des eaux usées au tout-à-l'égout. Le dépôt d'une demande préalable de raccordement auprès de la mairie sera dans ce cas nécessaire.

Des démarches administratives que n'auront pas à effectuer les propriétaires de tiny houses qui ont choisi de privilégier la vie en autonomie, avec des panneaux solaires, un système de récupération des eaux de pluie filtrées, des toilettes sèches et un système de filtration propre des eaux usées. Celui-ci consiste à filtrer les eaux grises (eaux de vaisselle, douche) grâce à la phytoépuration, généralement assurée par deux bassins de filtration, notamment grâce à des roseaux. Une telle installation doit ensuite en principe être contrôlée et validée par la mairie. De manière générale, les démarches sont facilitées pour les propriétaires, en cas d'installation de leur tiny house à proximité de leur maison, sur leur propre terrain.

Quel est le prix d'une tiny house ?

Le principal avantage d'une tiny house tient à son coût réduit, par rapport à une maison traditionnelle. Attention, cependant, car la flambée du coût du bois et des matériaux ont fait grimper

« LE GROS AVANTAGE, POUR LES PROPRIÉTAIRES DE TINY HOUSE, EST DE POUVOIR CHANGER DE TERRAIN À L'ENVI : PRÈS D'UN TERRAIN BOISÉ, À LA CAMPAGNE... »

les prix : si ce budget tournait autour de 30 000€ il y a encore quelques années, il faut désormais plutôt compter entre 60 000€ et 80 000€ pour une tiny house clé en main (avec salle de douche, cuisine, chambre en mezzanine...). « C'est vrai que les tiny houses sont devenues un peu moins accessibles qu'auparavant, notamment en raison des finitions intérieures qui sont désormais beaucoup plus soignées. », reconnaît ainsi André Daniel, d'Euro Tiny House. D'autres facteurs peuvent aussi faire grimper la facture, comme le choix des essences de bois, l'aménagement intérieur ou les équipements choisis : chauffage au gaz, panneaux solaires, pompes à chaleur, récupérateur d'eau de pluie...

Moins chères qu'une maison traditionnelle, les tiny houses séduisent différents types de publics ayant du mal à accéder au circuit traditionnel du logement, notamment les étudiants ou des personnes qui n'ont pas les moyens de se loger après un changement de vie plus ou moins brutal (comme une séparation matrimoniale ou un licenciement), mais aussi des personnes âgées. Dans ce cas, pas question de mezzanine : « Nous construisons actuellement pour un client âgé une tiny house entièrement de plain-pied, sur une remorque de 8,40m de long. », nous informe ainsi André Daniel, d'Euro Tiny House. Verra-t-on bientôt l'arrivée de villages du troisième âge en tiny house ? En attendant, un premier village pour étudiants a déjà vu le jour.



L'isolation des tiny house est généralement plus soignée que celle des mobil-homes et permet de passer l'hiver au chaud. (Ici, une maison Mobi House).



Les tiny houses de Rezé, près de Nantes, une expérimentation menée sur plusieurs années par la municipalité.

Le Ty Village

Inauguré en septembre 2019 à côté de Saint-Brieuc (22), le Ty Village a été le premier village de tiny houses à voir le jour en France. Une initiative inspirée des États-Unis, que l'on doit à Aurélie Moy, une jeune ingénieur environnemental spécialisée dans l'écologie.

« J'avais à ma disposition un terrain familial inoccupé de 3500m². En 2017, je me suis intéressé au mouvement des tiny houses. C'était quatre ans après la fabrication de la première tiny house française en baie du Mont-St-Michel. Je savais qu'à Saint-Brieux, la résidence du campus universitaire était pleine et j'ai tout de suite envisagé de faire un village de tiny houses destiné à la location pour les étudiants. », explique ainsi Aurélie. Le village accueille aujourd'hui 19 tiny houses, dont les deux tiers sont louées à l'année à des étudiants ou à des personnes qui cherchent à expérimenter ce mode de vie. Les autres résidents sont des jeunes actifs ou des retraités. L'été, les maisons laissées vacantes par les étudiants sont louées, moyennant des montants plus élevés, « ce qui nous permet de garder des loyers raisonnables pendant l'année », explique Aurélie Moy.

L'installation du village a demandé des efforts soutenus à Aurélie : « Pour faire aboutir le projet, il a fallu convaincre les services d'urbanisme de la mairie de Saint-Brieuc. Ce n'était pas évident.

J'ai réussi à les convaincre en insistant sur la pertinence du projet, qui allie logement et écologie. Nous avons dû effectuer des démarches administratives, déposer un permis d'aménager... Nous avons été accompagnés par un cabinet d'architectes pour l'aménagement du terrain. »

Les autres villages de tiny houses

Certaines villes expérimentent, encore à petite échelle, les villages de tiny houses. C'est le cas par exemple à Viennay (79), où trois familles regroupées en association ont installé leur tiny houses sur un terrain municipal, entre 2020 et 2021.

La ville de Rezé (44), a quant à elle choisi de dédier, à titre expérimental, un terrain d'une superficie totale de 3660m² à la réalisation d'un village de tiny houses. Situé aux portes de la métropole nantaise, cet espace accueille depuis l'an dernier quatre mini-maisons pour une durée de cinq à dix ans. « L'idée est de proposer un habitat alternatif ayant un impact plus faible sur l'environnement, explique Anne Bernardeau, responsable Projet foncier et patrimonial pour la mairie de Rezé. Ce projet a abouti après une recherche de terrains, une étude de faisabilité puis une concertation étroite avec les candidats. La ville a déposé un permis d'aménager le terrain, qui est aussi concerné par une autorisation de stationnement de résidence démontable. »

La municipalité a ensuite procédé à une sélection des candidats sur dossier : « Tous les résidents sélectionnés sont propriétaires de leur tiny house, avec une sensibilité environnementale affirmée. Ce sont des jeunes actifs (30 à 35 ans), qui souhaitent vivre proche de la nature. Les tiny houses sont situées sur un terrain boisé, non loin d'un quartier pavillonnaire. Ce village a valeur d'expérimentation, dont nous tirerons le bilan. » Les habitants ont conclu avec la mairie une convention limitée à 5 ans, renouvelable une fois,



Les tiny houses du Ty Village de Saint-Brieuc, en Bretagne, accueillent principalement des étudiants.

et doivent s'acquitter d'une redevance d'environ 230 € par mois.

Pour la mairie, qui ne souhaite pas accueillir d'autres tiny houses pour le moment, l'expérience a valeur de test. « Nous cherchons à développer les espaces communs, afin de favoriser la vie en communauté, notamment pour l'entretien des espaces communs (pelouse etc.). Nous voulions que ce type d'habitat soit bien intégré au quartier, cette expérience permettra de s'en assurer ». Chaque habitant dispose d'un emplacement de 100 m² par personne et d'un accès à des espaces communs : système de filtration des eaux, potager, composteur collectif... D'autres communes ont déjà fait part de leur intérêt pour ce type de village et l'initiative pourrait bien faire florès.

Un marché en plein essor

Du côté des constructeurs, les carnets de commande de tiny houses sont bien remplis. « Le marché est très dynamique. Il y a plus de demandes que de constructeurs », reconnaît ainsi Anthony Thomas, cogérant de l'entreprise Els'House, à Obernai (Alsace).**

On compterait aujourd'hui environ 150 entreprises dédiées à la construction de tiny houses en France (source : lafrenchlab.fr). « Mais seules une dizaine d'entre elles peuvent être considérées comme « sérieuses » selon moi, affirme André Daniel d' Euro Tiny House. Beaucoup de gens se disent autoconstructeurs et vendent des tiny houses à bas prix. Certains achètent une remorque homologuée, construisent leur tiny house et la revendent ensuite sur des sites de vente en ligne comme Leboncoin. Le résultat est souvent très aléatoire... »

Certains constructeurs procèdent de manière industrialisée, d'autres de façon plus artisanale, en ne produisant que quelques tiny houses par an. Ideal Tiny, née en novembre 2019, comptait l'an dernier 50 salariés.



Elle revendique un chiffre d'affaires de 3,5 millions d'euros en 2022 et livre une centaine de tiny houses par an (source: lafrenchlab.fr). L'entreprise Euro Tiny House produit quant à elle une quarantaine de maisons par an, « que nous construisons ou que nous faisons construire », affirme André Daniel, son président. « Nous travaillons avec une grosse société polonaise qui nous a donné l'exclusivité sur la France. » La société mise sur le développement de villages de tiny houses dans les prochaines années. Elle travaille actuellement pour des acteurs de l'événementiel, sur des tiny houses pouvant recevoir six personnes et qui seront installées pour des mariages, le temps d'un week-end.

Beaucoup de fabricants de tiny houses adoptent une approche responsable. « L'important est d'utiliser un bois suffisamment dense. Nous proposons des essences locales comme le douglas, le mélèze ou de l'épicéa traité », affirme ainsi Anthony Thomas, cogérant de l'entreprise Els'House. « Les bardages extérieurs réalisés avec ce type d'essences peuvent facilement durer une quarantaine d'années », ajoute-t-il. La tendance est également à l'utilisation de matériaux biosourcés (bois, chanvre, paille, lin...) et résistants pour l'isolation, par exemple.

BIEN ASSURER SA TINY HOUSE

Bon à savoir : il existe deux façons d'assurer votre tiny house¹ chez AXA :

- Lorsque cette petite maison est à demeure, via un Contrat Mobil Home² ;

- Lorsque la tiny house peut être déplacée, via un Contrat Caravane². (pour un déménagement réalisé par vous-même par exemple)

¹ Construite par un professionnel et caractérisée par une surface au sol de 10 à 15 m².

² Voir détails et conditions sur axa.fr.

Bien penser son projet en amont

Vous aussi, vous souhaitez vous lancer dans la vie en tiny house ? Avant de sauter le pas, attention à réfléchir soigneusement à l'aménagement de votre maison et en particulier à l'optimisation de l'espace intérieur (disposition des différents éléments, rangements optimisés, choix des équipements...). Un point primordial, comme en camping-car ou en van aménagé, pour une vie paisible dans votre mini-maison. À noter que certains constructeurs proposent un plan avec simulation en 3D de votre futur intérieur.

Avant d'aménager et afin de vous préparer au mieux à un mode de vie plus minimaliste, il peut être bon d'envisager une étape de transition, en emménageant d'abord dans une maison de taille réduite (50 m² maximum par exemple), avant de franchir le pas vers la tiny house. Écologique, design, originale, avant-gardiste... Il est important de bien connaître ses attentes et ses besoins au moment de la conception de la maison. « Il faut par exemple bien prévoir le nombre de casseroles et de vêtements dont on va avoir besoin », témoigne Aurélie Moy du Ty Village. À vous de penser et dessiner la maison qui vous ressemble. Il ne vous restera plus ensuite qu'à trouver l'emplacement idéal !

* Euro Tiny House est une entreprise installée près de Tarbes (Hautes Pyrénées). Son gérant, issu du milieu de la construction, a découvert les tiny houses en 2017 à Tenerife (Îles des Canaries), où il a construit ses premières tiny houses. Aujourd'hui, il commercialise une quarantaine de mini-maisons par an, pour lesquelles il fait fabriquer des remorques en Pologne.

** Els'House est un constructeur alsacien de tiny houses « esthétiques, pratiques et éco-responsables ». Il réalise « des projets sur-mesure, qui associent étroitement le client à la conception, grâce à l'utilisation de la 3D ».





VOUS ET VOTRE PASSION

Vincent Ham

Assuré de longue date dans l'agence Nicolas Lafargue à Enghien-les-Bains, Vincent Ham est directeur commercial et associé du groupe HEROES MEDIA, groupe de presse indépendant qui édite les magazines *Auto Heroes*, *Moto Heroes*, *Boat Heroes*, *Road Trip*, *Combi*, *SUPER VW*, *Speedster* et *VSD*. Il se confie sur sa passion pour la moto et les mécaniques vintage.

Depuis combien de temps êtes-vous assuré chez AXA ?

Depuis toujours ! Je suis chez AXA depuis ma première moto, une Italjet 49.9cc que j'ai eue à l'âge de 13 ans. Nous avions une maison de campagne près de Paris où j'avais la chance, à l'époque, de pouvoir rouler en toute liberté avec mon père. Vu mon jeune âge, l'assurance était alors bien sûr à son nom. Ce dernier était ami avec Olivier Thevenin, qui était assureur AXA à Montmorency.

Je suis désormais assuré, ainsi que mes enfants et toute la famille, chez Nicolas Lafargue, qui a pris la suite d'Olivier Thevenin. J'apprécie beaucoup le côté humain, le contact sur le long terme, la disponibilité et l'efficacité de mon Agent – en particulier Isabelle, mon contact depuis plus de vingt ans – en cas de besoin.

Par Arnaud Nemet / Visuels : Heroes Media, DR



Une de mes premières motos, une Suzuki 125 TS avec ma petite sœur Aurélie.



Mes deux Honda : Dax et Pacific Coast PC800 (années 1990).



BMW GS Adventure 1150.

D'où vient votre passion pour les 2-roues ?

La moto, c'est une vraie passion que m'a transmise mon père lorsque j'avais 12 ans. J'ai eu une Yamaha 80 YZ motocross à l'âge de 15 ans, puis une Peugeot 103 (mobylette). À partir de l'âge de 18 ans, j'ai toujours travaillé pour pouvoir me payer les motos dont je rêvais. J'ai eu une 125 SL Honda, avant d'acheter ma première Yamaha 500 XT, une moto que j'ai adorée.

Aujourd'hui, je possède douze motos. J'ai toujours essayé de ne pas céder aux achats impulsifs, en m'efforçant de rester raisonnable. La moto la plus chère que j'ai achetée est une Harley XR Sportster 1200 que j'ai payée 7000 euros. Je les entretiens et j'essaie de toutes les faire rouler, autant que possible. J'en ai quatre qui sont entreposées chez mon meilleur ami à Bormes-Les-Mimosas, dans le Var. À partir du mois d'avril, je pars chaque mois pendant une dizaine de jours dans la région en virée avec

Aline, ma future épouse, qui est photographe. On roule dans les superbes paysages des alentours : les gorges du Verdon, Saint-Paul de Vence, la Corse...

En road trip, quel genre de motard êtes-vous ?

Je ne me considère pas comme un warrior, mais plutôt comme un « bobo » du road trip ! (*Rires*). J'aime prendre le temps, profiter du paysage, m'arrêter pour boire un verre etc. Ma devise : profitez et ridez !

Vous appréciez les mécaniques vintage et néo-vintage, que *Moto Heroes* met régulièrement en valeur. Pouvez-vous nous en parler ?

J'adore les motos anciennes, mais je ne suis pas du tout bricoleur ! J'ai notamment un Dax et un CY (Honda), une minimoto classique des années 1970. À la Baule, où je me trouve en ce moment, je viens justement de repérer un garage qui en vend plusieurs exemplaires magnifiques ! Je

viens aussi d'acheter une Suzuki T500 de 1971, j'adore ça !

Vous avez une affection particulière pour les États-Unis, je crois ?

J'ai découvert les États-Unis à moto lorsque j'avais 20 ans. J'y ai résidé deux fois pour mes études et j'y ai acheté ma première Harley Davidson vers 1995, un Sportster XLH 1200 que je possède toujours dans le Sud chez mon ami. Je travaillais comme serveur le soir à San Francisco, en plus de mes études, et c'est grâce aux pourboires que j'ai pu m'acheter ma première moto.

J'ai fait la connaissance sur place d'un Français passionné de Harley et qui était le Directeur de la CGM (Compagnie Générale Maritime). Il a facilité le transport de mes motos vers la France. À l'époque, il fallait simplement passer par Borie* pour l'importation et le passage au fichier Mines (gratuit en ce temps-là pour les motos !). Il suffisait ensuite de changer le

compteur pour le passer de miles en kilomètres, de changer quelques lumières et l'échappement bien sûr... J'ai ainsi rapporté deux motos que j'avais payées l'équivalent d'à peine 5000 euros. J'en ai revendu une et j'ai toujours l'autre, un Sportster 1200 de 1990, que j'adore.

Quel est votre meilleur souvenir dans ce pays ?

J'ai roulé de Los Angeles à San Diego sur la Highway 1, aller et retour, en passant par le parc naturel de Yosemite. Je roulais sans casque avec une amie, avec deux petites sacoches... C'était une sensation de liberté formidable : on se serait cru dans le film *Easy Rider* !

Le groupe Heroes Media a mis en place plusieurs collaborations moto. Pouvez-vous nous en parler ?

Il y a d'abord eu un partenariat entre le magazine *Moto Heroes* et BMW qui a débouché sur une édition limitée d'une BMW R nineT Pure revisitée, commercialisée dans les concessions BMW Motorrad à 30 exemplaires numérotés. Puis une collaboration avec BAAK a donné lieu à la commercialisation d'une moto dont un premier exemplaire a été vendu récemment à 28000 euros. Les prochains seront produits en petite série, au coup par coup, en fonction de la demande, car il s'agit d'une réalisation artisanale. Nous avons aussi mis en place des collaborations avec des marques de montres

et de vêtements (boots, blousons, foulards...) autour de la moto. Pour le choix des marques, nous fonctionnons uniquement au coup de cœur. Nous allons également essayer de développer les produits autour de la voiture de collection : bagagerie, vêtements...

À terme, nous réfléchissons à lancer notre propre ligne Heroes autour des vêtements ou de la bagagerie par exemple.

De quels événements vos titres sont-ils partenaires ? Quels sont vos projets dans ce secteur ?

Nous sommes trois associés au sein d'HEROES MEDIA. Pour ma part je m'occupe plus particulièrement des

« JE POSSÈDE DOUZE MOTOS QUE J'ENTRETIENS ET QUE J'ESSEYE DE FAIRE ROULER AUTANT QUE POSSIBLE. »



événements moto. J'étais au Salon du 2-Roues de Lyon, au Wheels & Waves et à l'Alpes Aventures Motofestival. Nous irons probablement aussi à l'EICMA en novembre. Les événements dans lesquels les spectateurs sont tous habillés de la même manière et un peu trop à fond dans leur trip, m'intéressent moins...

Avec notre magazine *Road Trip*, nous sommes partenaires de l'Alpes Aventure Motofestival et du Trophée Rose des Sables. Par ailleurs, nous réfléchissons à lancer un nouvel événement qui fédérerait nos quatre univers : l'auto, la moto, les bateaux et les montres.

Verra-t-on bientôt le lancement de nouveaux titres au sein du groupe Heroes Media ?

Nous envisageons le lancement d'un titre autour du vélo toujours sur le principe HEROES et d'un autre consacré aux avions. Par ailleurs, nous sommes très fiers de notre magazine *Road Trip*, que nous souhaiterions développer également en version 4-roues, sur le print et le digital.

Comment se porte le groupe aujourd'hui ?

Le groupe se porte bien même si nous avons beaucoup souffert de l'augmentation du coût du papier en 2022, de l'ordre de 70 %. Un poste clé, puisqu'il représente environ 65 % du coût de fabrication d'un magazine... Les prix du papier commencent heureusement à redescendre. En 2021, le groupe faisait environ 3 millions d'euros de CA, il faisait 5 millions d'euros après notre rachat en 2022 et suite au rachat de VSD, nous devrions passer à 6 ou



7 millions d'euros. Nous sommes passés en 2 ans de 1 500 abonnés à 4 000 abonnés en moyenne par magazine.

Pourquoi le groupe Heroes Media a-t-il racheté le site et la marque VSD et décidé de relancer le magazine : est-ce une volonté de diversification ?

Notre groupe est en pleine croissance depuis 2 ans et la reprise d'une marque mythique comme VSD, qui connaissait des difficultés, nous paraissait une opportunité intéressante. Notre projet de reprise a été retenu par le tribunal de commerce le 7 avril dernier. Nous avons relancé le magazine, qui tire en moyenne à plus de 105 000 exemplaires par numéro en kiosque, et créé une régie pub. Nous comptons également beaucoup sur l'affirmation de la présence de VSD sur le digital.

C'est un modèle important, vers lequel nous avons engagé HEROES MEDIA depuis notre arrivée, avec François Tauriac, et sur lequel nous souhaitons nous affirmer davantage.

Au niveau du rédactionnel, des passerelles sont bien sûr envisageables sur les sujets autos, motos, bateaux et montres. Nous venons ainsi de publier dans VSD un reportage sur Harley Davidson à Milwaukee, à l'occasion des 120 ans de la marque. Nous étudions aussi la possibilité de publier des essais auto-moto, des présentations de nouveaux produits. Nous parlerons également des événements auto-moto, à travers des reportages, par exemple.

* Michel Borie devient à partir de 1986 le représentant officiel de Harley-Davidson en France, notamment vis-à-vis des administrations françaises.



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. À vous de jouer !

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



Rencontre

Dominique Lecomte Agent AXA Passion

Visuels : D. Lecomte, Shutterstock, DR

Vous avez récemment participé à la campagne de communication AXA Passion...

Oui et j'en garde un excellent souvenir ! Les prises de vues se sont déroulées sur deux journées au milieu des volcans d'Auvergne, dans un paysage magnifique que j'affectionne. Mon épouse et ma fille étaient présentes.

Qu'est-ce qui vous a plongé dans l'univers du camping-car ?

J'ai commencé à voyager seul très jeune. Et au Québec, où j'ai grandi, nous nous rendions souvent dans le chalet que possédaient mes parents, au bord d'un lac. Comme il n'y avait pas assez de couchages, je dormais dans une remorque dépliable, au confort élémentaire. Avec cette remorque, j'ai découvert une sensation de liberté incroyable : pouvoir dormir où l'on veut,

quand on veut et pouvoir fuir les spots trop fréquentés si on le souhaite.

J'ai beaucoup voyagé avec un sac à dos, en Asie, en Amérique du Sud... Avec les années, je recherchais un minimum de confort mais un maximum de liberté pour les escapades familiales, c'est pourquoi je me suis tourné vers le fourgon aménagé.

Après avoir loué, nous avons acheté il y a quatre ans un HYMER Grand Canyon S, un fourgon aménagé tout confort, avec eau chaude, chauffage...

Je rentre tout juste d'un séjour en Irlande. Grâce à notre véhicule 4x4, nous avons dormi à plusieurs occasions dans des endroits isolés auxquels les camping-cars et fourgons ne pouvaient pas accéder. Le fait d'être loin de tout, c'est primordial pour quelqu'un qui aime l'aventure !



Dans le parc naturel régional des Pyrénées Ariégeoises, en juin 2020.



OÙ RETROUVER DOMINIQUE LECOMTE ?

Agence AXA Issoire

Agence AXA Cournon-d'Auvergne

Agence AXA Vic-Le-Comte

Agence AXA Muroi

Agence AXA Brassac Les Mines



À Sancy, dans le Puy de Dôme.

Pourquoi appréciez-vous les séjours en fourgon aménagé ?

Avec le fourgon aménagé, nous avons découvert au fil de la route des endroits que nous n'aurions pas connus autrement et qui ne figurent souvent dans aucun guide touristique.

Une fois par exemple, nous devions rejoindre le bassin d'Arcachon. Nous nous sommes arrêtés en route dans une forêt pour déjeuner et, enchantés par l'endroit, nous sommes restés dans le secteur. Puis nous sommes passés par le Périgord où nous avons trouvé un emplacement magique au bord d'un lac. Nous n'avons jamais atteint notre destination initiale !

Le camping-car offre le luxe de pouvoir changer de destination au dernier moment, si la météo n'est pas bonne à un endroit, par exemple.

En Europe, nous nous sommes rendus en fourgon dans le Sud de la France, en Espagne et en Italie, notamment à San Pellegrino, un endroit magnifique. Nous échangeons souvent des photos avec d'autres amis qui voyagent en camping-car ou en fourgon aménagé.

« LE CAMPING-CAR OFFRE LE LUXE DE POUVOIR CHANGER DE DESTINATION AU DERNIER MOMENT, SI LA MÉTÉO N'EST PAS BONNE À UN ENDROIT, PAR EXEMPLE. »

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

Au Québec, je dirigeais une entreprise de distribution que j'avais créée et qui comptait 450 points de vente. Je devais gérer de très nombreux paramètres que je ne maîtrisais pas toujours au début. Cela m'a permis d'acquérir des compétences techniques et une polyvalence qui me sont bien utiles aujourd'hui dans mon métier d'Agent.



Vue au réveil depuis le fourgon sur les lacs du Connemara, en Irlande, en juillet dernier.



En pleine nature, dans l'Aubrac.



« LORSQUE DE NOUVEAUX CLIENTS VIENNENT NOUS VOIR, ON PARLE AVANT TOUT DE LEUR VÉHICULE, POUR SAVOIR POURQUOI ILS L'ONT CHOISI, D'OÙ IL VIENT, AVANT DE PARLER ASSURANCE. »

J'ai fait connaissance avec le monde de l'assurance après mon arrivée en France, par l'intermédiaire de mon ex-beau-père qui était Agent général AXA. J'avais fait des études de droit, formation initiale que j'ai décidé de compléter par une formation aux assurances. Je suis devenu Agent AXA en 2007, dans une petite agence à Vic-le-Comte (63). J'ai toujours voulu m'occuper exclusivement des professionnels et des entreprises, ce que je fais aujourd'hui dans mon agence de Cournon-d'Auvergne. Nous avons cinq agences dans le Puy-de-Dôme.

Outre le camping-car, vous êtes également très actif dans les univers de la voiture de collection et de la moto ?

En effet, nous participons régulièrement à des forums autour de la voiture de collection à Lyon, Montpellier ou Paris. Dans ce secteur, notre notoriété



se développe essentiellement grâce au bouche-à-oreille.

Un de mes collaborateurs est un vrai passionné d'anciennes. Les clients ne s'y trompent pas et lui font confiance. Nous organisons des journées d'expertise pour les voitures ou motos anciennes, lors desquelles nous offrons par exemple la rénovation des phares.

Nous invitons aussi nos assurés à des journées de prévention moto. Lorsque de nouveaux clients viennent nous voir, on parle avant tout de leur véhicule, pour savoir pourquoi ils l'ont choisi, d'où il vient, avant de parler assurance. Ce sont des temps d'échange très enrichissants qui donnent un sens à notre métier.

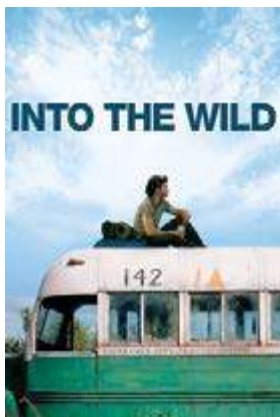
Avez-vous des anecdotes à nous raconter, en tant qu'agent AXA passion ?

Lorsqu'un client vient nous voir pour assurer une 2CV ou une Coccinelle, on découvre parfois, en échangeant avec lui, qu'il possède aussi des Jaguar ou des Porsche de grande valeur...

Cela n'est possible qu'à partir du moment où nous avons réussi à établir une relation de confiance avec le client. C'est particulièrement vrai en Auvergne, où les habitants sont souvent un peu craintifs quand il s'agit de parler de patrimoine ou d'argent.

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

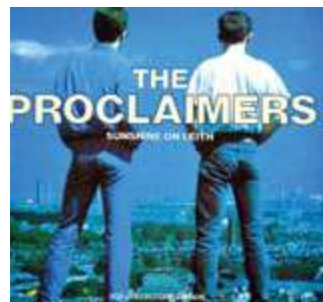
UN FILM :



« **Into the Wild** »
réalisé par Sean Penn

Au-delà des paysages magnifiques, ce que je retiens surtout du film, c'est la capacité de dépassement de soi. C'est important de savoir réagir face à l'imprévu. Lorsqu'on est confrontés à des situations compliquées, on réalise que nos facultés de réaction et d'adaptation sont bien supérieures à ce que l'on estimait.

UNE CHANSON :



« **I'm Gonna Be (500 Miles)** »
du groupe écossais
The Proclaimers

Les paroles racontent tout ce qu'un homme est prêt à faire pour sa femme... C'est une chanson que je chante souvent à mon épouse. Je lui ai fait écouter tous les jours pendant sa grossesse et je la fais maintenant entendre à ma fille.

UN FOURGON AMÉNAGÉ :



Le Hymer Grand Canyon S

Il s'agit d'un fourgon baroudeur aménagé sur un fourgon Mercedes. C'est un modèle 4x4 qui nous permet d'aller où nous le souhaitons, même dans des chemins escarpés où seuls les tracteurs peuvent passer. Avec ses vitesses lentes et ses roues tout terrain, rien ne lui fait peur ! Je prévois également d'installer une galerie pour mes vélos électriques, à l'arrière.

UN SPORT :



Le rugby

Je me suis intéressé au rugby lorsque je me suis installé en Auvergne, où le club de l'ASM est incontournable. On retrouve certaines similarités avec le hockey sur glace, sport national au Québec. Il y a aussi une certaine violence avec le ballon ovale, mais tandis que les bagarres sont autorisées dans le hockey, il existe au rugby un respect des règles et de l'adversaire. Après un match, on va souvent boire un verre avec son adversaire...

Les actus

AXA Passion

Retour en images sur nos dernières actualités



Découvrez la nouvelle campagne vidéo AXA Passion

Nos Agents vous ressemblent : comme vous, ils vivent pleinement leurs émotions, et ils aiment les partager. Et parce que la protection est leur métier, ils ont aussi à cœur de partager avec vous les solutions d'assurance les plus adaptées pour vous protéger, vous et vos passions.

En 2023, AXA Passion a donné la parole à 4 de ces Agents dans le cadre d'une campagne intitulée « Parler d'assurance n'empêche pas de parler Passion ».

Découvrez notre nouvelle campagne en vidéo :



Ben Blake et Julien Toniutti à l'Alpes Adventure Motofestival

La 7^e édition de l'Alpes Adventure Motofestival s'est déroulée du 8 au 10 septembre. Plus de 40 000 visiteurs ont participé cette année à cet événement référence du voyage à moto au cœur de Barcelonnette (04). AXA Passion était une nouvelle fois présent et nos Agents ont eu le plaisir d'échanger avec vous et de répondre à vos questions.

Le samedi, AXA Passion proposait à une cinquantaine de motards de partir à la découverte de la Vallée de l'Ubaye Serre-Ponçon. Après un brief du quintuple champion de France des rallyes routiers Julien Toniutti, le départ était donné pour une boucle de 175 km entre la France et l'Italie. À la mi-journée, les participants se sont retrouvés dans le petit village transalpin de Sambuco pour un moment d'échange et de convivialité, autour d'un repas traditionnel régional. L'après-midi était dédiée à une masterclass du réalisateur et créateur de contenu, spécialiste du road trip à moto, Ben Blake : « Comment bien raconter son périple à moto ? ». Les participants ont ainsi pu découvrir les astuces pour faire de sa balade une véritable aventure.

En fin de journée a eu lieu le Festival du film. Cinq candidats ont présenté leurs projets de voyage devant un jury présidé par Ben Blake, dont faisait partie AXA Passion, et devant un public de 250 personnes. C'est Laure Arbez qui a remporté le « Prix Adventure Motofestival » avec son projet : parcourir les routes enneigées de la Laponie finlandaise



au guidon de sa R 1250 GS. La lauréate bénéficiera d'un accompagnement, d'un soutien matériel et d'une visibilité média avec, on l'espère, une superbe vidéo et un récit de voyage à la clé, qui sera diffusé lors du Prix Adventure Motofestival 2024. Enfin, les participants ont assisté à une projection en avant-première de la 1^{re} partie du film de Ben Blake consacré à son roadtrip en Algérie : « Les Mystères de l'Oued ». Quarante minutes d'émotions, de paysages somptueux et de découverte.

Revivez les meilleurs moments du Moto Alpes Festival :



Découvrez le 2^e épisode de « J'ai tout quitté pour l'Algérie », de Ben Blake :



Le Bol d'Or 2023, une édition très rock'n'roll

Après une édition du centenaire exceptionnelle l'an passé, le Bol d'Or était de retour pour sa 86^e édition du 15 au 17 septembre, au cœur du Var, sur le circuit Paul Ricard du Castellet.

Comme à l'accoutumée, le village du Bol d'Or accueillait plus d'une centaine d'exposants du monde deux-roues (constructeurs, accessoiristes, équipementiers et voyageurs) venus présenter leurs dernières nouveautés. Plusieurs expositions étaient également au programme, dont une très attendue consacrée aux 100 ans de BMW Motorrad.

Côté animation, les traditionnels shows de stunt et essais moto étaient bien sûr de retour, mais c'est bien le concert du samedi soir qui a retenu toutes les attentions. Le groupe de rock Engine, composé d'acteurs du monde de la moto, a été rejoint sur scène par le pilote MotoGP Johann Zarco, à la guitare. Plus tôt dans la journée, le double champion de monde Moto2 était présent sur la grille de départ pour donner le coup d'envoi du Bol d'Or. Au terme d'une course aux multiples rebondissements, c'est le team français Yoshimura SERT Motul, de retour après un abandon en 2022, qui a été sacré. Partenaire du Bol d'Or, AXA Passion était bien entendu au rendez-vous et proposait à ses clients la traditionnelle parade sur le circuit du Castellet.



Grand Pavois, La Rochelle en fête



Du 20 au 25 septembre dernier se tenait la 81^e édition du Grand Pavois. Comme chaque année, le rendez-vous était donné sur le port de plaisance de La Rochelle pour cinq jours d'échanges et de partage autour de la plaisance.

En plus des traditionnels exposants venus présenter les dernières nouveautés du secteur, de multiples animations, rencontres, compétitions, démonstrations et ateliers ont rythmé cette semaine. Beau temps oblige, les essais en mer se sont enchaînés et vous êtes nombreux à avoir pu vous initier au kayak, au paddle ou à la pirogue.

Nos Agents Passion étaient, eux aussi, présents du côté de la Charente-Maritime et vous ont accueillis en nombre sur notre stand. **Rendez-vous désormais du 26 au 29 octobre prochain du côté du port du Crouesty** à Arzon (56), dans le golfe du Morbihan, pour **Le Mille Sabord**, premier salon européen du bateau d'occasion. AXA Passion sera présent sur l'événement. Nous sommes impatients d'échanger avec vous et nous vous attendons nombreux sur notre stand !



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 Bergher on Unsplash, Y. Larayedh - Graine du désert