

# Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

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

Deux-roues

## Planète moto : tendances 2024



REF. 2001162-0124



**COLLECTION**

**LES ANCIENNES FONT LE SHOW  
À RÉTROMOBILE**



**PLAISANCE**

**GRUPE BÉNÉTEAU : 140 ANS DE  
PASSION POUR LES BATEAUX**



**CAMPING-CAR**

**VACANCES NOMADES : CAP SUR  
LES NOUVELLES TENDANCES**

# Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

N°8 - janvier / mars 2024

Cap'Passion est édité par la société  
RUN Services  
3 boulevard des Bouvets,  
92000 Nanterre

#### Directeur éditorial :

Yannis Monnet : yannis.monnet@axa.fr

#### Rédactrice en chef :

Anne-Lise Parlant : annelise.parlant@axa.fr

#### Rédacteurs :

Igor Biétry, David Dumain, Mylène Jousserandot,  
Julie Leveugle, Stéphane Messer, Arnaud Nemet,  
Anne-Lise Parlant, Benjamin Pinier, Thierry Traccan.

#### Maquette et mise en page :

Jérémy Ratrimomananjara.

#### Pilotage du magazine :

Anne-Lise Parlant, Arnaud Nemet.

#### Remerciements :

Barbara Bidan, Jeff Bloyet, Julien Boshier, Julien Boucault, Didier Chamizo, Romain Grabowski, Christophe Pinon, Denis Huille, Ledru-Tinseau, Éric Leton, Blandine du Sun Flower Truck, Bertrand Hugot du Serpent d'Étoiles, Jean Luc de La Bulle de Poils, Véronique Furlani.

#### Crédits photos et visuels :

Youssef Larayedh, Yud Pourdiu Le Coz, David Dumain, DR, L'Aventure Peugeot Citroën DS, Dominique Fallot, Arnaud Nemet, Benjamin Pinier, SNSM, Maxime Huriez, Julien Mauceri, Dominique Féron, Luc Cividino, Dominique Fillonneau, Chloé Fournet, Arthur Mulier, Bénéteau, Tchao Tchao, Campinabulle, Hero Camper, Sun Flower Truck, Communication Évreux Portes de Normandie, Le Serpent d'Étoiles, La Bulle de Poils, Heritage Motor Center, Vintage Revival Monthéry, Pierre Perusseu / Rétromobile, Christophe Pinon, Alain Bouldouyre, Shutterstock, HH Services © Édouard Elias / INMA, Édouard Elias, INMA., Benjamin Pinier, Laurent Pecqueux, Mathis Decroux.

#### Impression :

Cap'Passion est imprimé en France par  
Imprimerie CIA GRAPHIC.

#### Président RUN Services / AXA Passion :

Éric Lemaire.



# ÉDITO

L'année 2023 vient de s'achever, laissant derrière elle son lot de découvertes, d'innovations, de rencontres et d'histoires passionnantes. Un appel au voyage qui s'applique parfaitement à chacun de nos univers, que ce soit en deux-roues, en véhicule de loisirs ou de collection, ou en bateau. Car là où il y a de l'évasion, il y a de la Passion.

Nous entendons bien vous faire voyager au travers de ce nouveau numéro de *Cap'Passion*. Vous sillonnerez les routes du Lot et de la Dordogne avec un road trip inédit « Art & Moto » ; vous découvrirez les tendances et nouveautés deux-roues ; vous explorerez les secrets des collections uniques de l'Aventure Citroën et de la prochaine édition du salon Rétromobile ; vous plongerez au cœur des actualités plaisance avec les 140 ans de la célèbre marque de bateaux Bénéteau et partirez à la rencontre des bénévoles de la SNSM ; vous découvrirez enfin les nouvelles habitudes de voyage et les nouveaux métiers itinérants en van ou en camping-car aménagé.

Par ailleurs, pour cette année à venir, nous vous préparons de nombreuses nouveautés et de belles surprises, pour faire en sorte que la passion demeure encore et toujours au centre de nos vies. Vous en saurez plus très prochainement...

Succès, créativité, évasion et Passion : en route pour 2024 !

Je vous souhaite, à tous, mes meilleurs vœux.

**Éric Lemaire**

Président de RUN Services / AXA Passion

# SOMMAIRE

## DEUX-ROUES

- 4 **DOSSIER** : Planète moto : les tendances 2024
- 10 **ROAD TRIP** : Balade artistique entre Lot et Dordogne
- 20 **AGENDA** : Les prochains événements Deux-roues



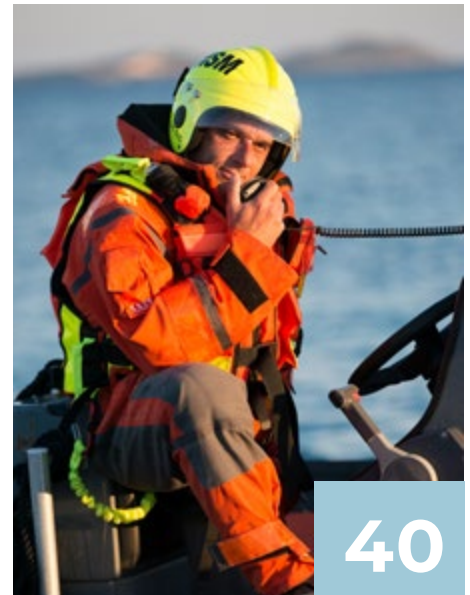
4

## COLLECTION

- 22 **RENCONTRE** : Les anciennes font le show à Rétromobile
- 28 **DOSSIER** : Plongez dans l'Aventure Citroën
- 35 **AGENDA** : Les prochains événements Collection



22



40

## PLAISANCE

- 36 **SAGA** : Groupe Bénéteau : 140 ans de passion pour les bateaux
- 40 **DOSSIER** : La SNSM, anges gardiens de la plage jusqu'au large
- 47 **AGENDA** : Les prochains événements Plaisance



64

## CAMPING-CAR

- 48 **DOSSIER** : Vacances nomades : cap sur les nouvelles tendances
- 54 **RENCONTRES** : Les métiers itinérants en véhicules aménagés



48

## AXA PASSION

- 64 **VOUS ET VOTRE PASSION** : Vincent Chamon
- 68 **INTERVIEW** : À la rencontre de Laurent Pecqueur, agent AXA Passion
- 71 L'actu AXA Passion



Honda CBR 600 RR.

## Dossier

# Planète moto : les tendances 2024

**L'**EICMA a dévoilé les nouveautés motos, scooters et nouvelles mobilités 2024. Des motos baignées de lumière sur les podiums d'un salon et des gens qui défilent devant elles, les yeux rivés dessus et la tête déjà ailleurs... plus loin, plus vite, avec un large sourire. Un visage qui sait déjà tout ce que ces belles charrièrèrent comme émotions supplémentaires quand elles se mettront en mouvement, les sens dessus dessous.

Par **Thierry Traccan**  
Visuels : **Photos DR**

## Défilé haute couture : un monde à l'envers

Quand on aime les deux-roues motorisés, on est heureux d'être européen. En tout cas, on se doit de l'être. Déjà, parce que l'on y organise les plus beaux salons du monde, l'EICMA de Milan en tête, qui s'est tenu au début du mois de novembre dernier. Le rendez-vous incontournable des nouveautés de l'année à venir, sans oublier Cologne, de retour l'an passé et le salon de la moto de Lyon en mars prochain.

Un salon aux allées passionnées et passionnantes, où seront bien sûr exposées les nouveautés 2024. Mais aussi un endroit qui va une nouvelle fois bien au-delà du « simple » produit pour embrasser 100% de l'univers du motorcycle, offrant des expériences immersives, participatives, traversant l'Histoire. Un lieu de rencontres et d'échanges, une bouffée d'air frais, matinée d'effluves de parfums de cette huile qui, immanquablement, enivre nos narines. Une chance immense, donc, que l'on nous amène sur plusieurs plateaux.

L'autre chance, c'est la densité des modèles présentés sur ces salons. Une quantité incroyable de machines qui n'a pourtant rien de naturel, en tout cas rien de vraiment cartésien. Il n'y a qu'à regarder le volume des ventes de deux-roues motorisés réalisées en Europe, qui ne devrait représenter pour cette année 2023 qu'environ 1,2 million d'unités (ce qui est un très bon millésime pour l'Europe), alors que sur la même période, en Asie, il s'en sera écoulé 30 fois plus !

Plus de 30 millions de modèles vendus et pourtant un catalogue famélique comparé à celui que les constructeurs nous offrent en Europe. Qu'ils soient japonais, européens et même désormais chinois, les catalogues des marques débordent de modèles. Là où le volume en Asie se fait sur quelques modèles, la palette qui nous est proposée chez nous est riche de plus de mille nuances.

## « L'EUROPE, ET PLUS GÉNÉRALEMENT L'OCCIDENT, C'EST UNE VITRINE POUR TOUTES CES ENTREPRISES. »

Un volume tellement important que c'est d'abord là-bas que les entreprises gagnent de l'argent. Et il faut mesurer cette chance que l'on a d'être aussi bien considérés en Europe alors, qu'encore une fois, on ne pèse rien comparé au marché asiatique, et peu face au marché américain et sud-américain. L'Europe, et plus généralement l'Occident, c'est une vitrine pour toutes ces entreprises. Le continent choisi pour étaler sa puissance, montrer son savoir-faire, son champ des possibles, et capitaliser sur l'image pour renforcer sa marque et inonder le reste de la planète de modèles estampillés du même blason,

mais pas avec les mêmes caractéristiques techniques.

Et pour 2024, les constructeurs ont encore pensé à nous. Une année qui s'annonce riche en nouveautés, en tendances aussi, avec des orientations assez marquées, comme en témoignent les lignes qui suivent.

## L'Aventure à portée de roues

Oui, on parle bien ici d'Aventure avec un grand « A ». Parce que l'aventure, vu à quel point les constructeurs lui accordent de l'attention, est vraiment majuscule. Une envie qui se traduit dans notre milieu par cette explosion du trail, qui permet de continuer son chemin là où s'arrête la route. Un trail « couteau suisse » dont beaucoup d'interprétations s'inspirent de l'esprit originel, proposant un maximum de polyvalence,



Une chaîne de fabrication en Inde.



Usine de motos en Inde.



Atelier de fabrication de deux-roues en Chine, loin devant l'Europe en termes de volumes de ventes moto.



à l'image de cette nouvelle déclinaison de Yamaha Ténéré. Une version appelée Extrême qui devient modèle de série après avoir été série spéciale en 2023. Au menu, plus de débattement, toujours autant de simplicité (pas d'électronique embarquée ici, tout se gère depuis la seule rotation de la poignée de gaz) et un excellent équilibre. Une sixième déclinaison de Ténéré proposée au catalogue 2024, une offre à l'image d'une communauté qui s'est emparée de ce modèle pour en faire bien plus qu'une moto, un étendard de liberté.

Dans un registre un peu différent, plus de cylindrée et de technologie (avec un prix qui augmente aussi en conséquence), les nouvelles Africa Twin, dont la version standard joue la carte du tout-terrain, quand l'Adventure Sports se destine plutôt à la route. Un peu à l'image de la nouvelle BMW 1300 GS, la référence absolue et meilleure vente du marché 2023 (ce qui montre à quel point cette moto est magique puisqu'elle démarre à un prix de vente supérieur à 20 000 €).

D'ordinaire, les motos qui font le marché, en tout cas celles qui le dominent, sont des machines qui offrent un excellent rapport qualités / image / performances / prix. Là, les trois premiers critères sont remplis, mais pas le dernier, loin de là... Pourtant, il est à parier que ce modèle 2024 qui tranche radicalement avec le précédent, sera une réussite commerciale. La GS emporte avec elle une image forte, très forte, et pour certains, elle fait partie de ces codes que l'on se doit de posséder quand on souhaite affirmer sa position sociale. Un objet

**« D'ORDINAIRE, LES MOTOS QUI FONT LE MARCHÉ, EN TOUT CAS CELLES QUI LE DOMINENT, SONT DES MACHINES QUI OFFRENT UN EXCELLENT RAPPORT QUALITÉS / IMAGE / PERFORMANCES / PRIX. »**

statutaire qui, dynamiquement, se montre à la hauteur de ce qu'elle exige. Une BMW 1300 GS, comme l'était la 1250, c'est un modèle d'équilibre, de performance et de plaisir.

Dans la catégorie, on peut aussi citer la Ducati DesertX Rally qui embarque avec ses équipements toujours plus d'aventure. Une ode aux pionnières qui ont ouvert la voie sur le sol africain, au début des années 80, avec le phénomène Dakar. Un esprit qui perdure toujours, même si le côté course est moins présent, l'évocation de la découverte reste ce terreau fertile où naissent des produits et des envies. Une constante qui pousse les Chinois nouveaux entrants, comme CFMoto, Kove, Voge à emprunter les mêmes sentiers pour espérer trouver la voie du succès. Toutes les marques ont désormais à minima un trail dans leur catalogue.

Même Harley-Davidson s'y est mis, sur un segment pourvoyeur d'image et de volume. Un volume qui s'étoffe encore par les déclinaisons apportées à ce genre, avec des spécificités bien plus routières qu'off-road : Moto Guzzi cette année

avec sa Stelvio ou sa V85 Strada, Kawasaki et sa Versys 1000, Suzuki avec sa V-Strom 800 SE et surtout sa GSXS 1000 GX. Un segment du trail routier qui a remplacé celui des GT. Aux Honda Pan European, Yamaha FJR 1300 qui ont disparu des radars sans être remplacées, les trails routiers ont pris le relais, emportant les mêmes qualités dynamiques, un confort au moins similaire et une meilleure position en prime : un dos bien droit, et cette sensation de dominer son environnement, sans oublier cette capacité à faire quelques incartades dans des chemins blancs, même sans les roues ni les pneus vraiment adéquats.

## Des moyennes cylindrées en vogue

Jusqu'à peu, quand on parlait de moyennes cylindrées, on évoquait des 600 cm<sup>3</sup>, puis des 650 et des 700 cm<sup>3</sup>. La catégorie 300 qui a débarqué il y a quelques années dans le catalogue de quelques constructeurs était si peu fréquentée qu'on ne prenait même pas la peine de vraiment la qualifier. C'était la classe « 300 ». Sauf que la classe s'est bien remplie depuis, avec des cylindrées là aussi en hausse et désormais plutôt comprises entre 400 et 500 cm<sup>3</sup>.

L'industrie réinvestit massivement ce créneau qui mériterait d'être appelé celui des vraies moyennes cylindrées. Que ce soit dans le genre roadster, trail, sport ou custom, on en trouve partout. Des européennes avec par exemple Aprilia (sportive RS 457), BMW, KTM (roadster 390 Duke et trail 390 Adven-

ture), Triumph (les néo-rétro 400 Speed et Scrambler), mais aussi des japonaises comme Honda (NX 500, CB 500 Hornet et CBR 500 R), Kawasaki (ZX-4RR, Z 500), ou des chinoises à l'image de CFMoto (450 NK et MT), de Voage, de Zontes.

Une vraie percée, en tout cas quant à l'offre. Reste à savoir si la demande sera au rendez-vous. Mais ces cylindrées offrent bien des qualités : un prix d'achat contenu, comme le sont l'entretien ou la prime d'assurance, des performances largement suffisantes dans une majorité d'utilisation, une évidence à l'usage (poids / maniabilité) qui en font des motos peu fatigantes et adaptées à bien des publics, masculins comme féminins.

## Les sportives reprennent du poil de la bête

Et pourtant il n'en restait pas beaucoup... de bêtes. Vitrines technologiques des marques dans les années 1990 / 2000, le genre sportif a commencé à décliner au moment où les contrôles de vitesse se renforçaient sur nos routes. Plus les radars automatiques garnissaient nos bas-côtés, moins les sportives les fréquentaient. Il est vrai qu'avec des limitations sur les routes secondaires oscillant entre 80 et 90 km/h, les performances des sportives se sont vite retrouvées en décalage complet. Pour rappel, une 1000 hypersport actuelle de plus de 200 chevaux, c'est presque 150 km/h (voire plus) sur le premier rapport... Et des rapports, il en reste



Kawasaki Ninja ZX-4RR.



Suzuki GSX-8R.



Yamaha XSR 900 GP.



Honda CB 500 HORNET.

## « ON NOTE LA PERCÉE D'UNE NOUVELLE DÉCLINAISON DE SPORTIVES, PLUS RAISONNABLE, PLUS POLYVALENTE. »

cing à passer ensuite. Un vrai décalage, même sur autoroute...

Mais désormais, la pratique s'est exportée. De la route on est passé petit à petit au circuit, et pas forcément en compétition, juste pour des track days, des journées sur pistes que l'on partage entre amis. Un calendrier de plus en plus fourni et de nombreuses possibilités pour partir se défouler sur les circuits hexagonaux ou européens.

Pour cette année 2024, c'est le grand retour dans la classe Supersport, des Honda CBR 600 RR et Kawasaki ZX-636R, mais aussi la nouvelle évolution de la Honda CBR 1000 RR-R. Avec les italiennes Ducati ou MV Agusta qui y vont de leur série spéciale, la palette de propositions sur le segment du sport extrême reprend des couleurs.

Mais il est une autre déclinaison de sportives qui se développe, plus raisonnable, plus polyvalente, permettant une utilisation sur circuit mais

ayant été imaginée avant tout pour la route : Suzuki avec sa GSX-8R, Triumph avec une future Daytona, ou encore Yamaha et sa XSR 900 GP... Des motos qui garantissent plus de confort, une position de conduite moins radicale, et des performances plus en phase avec ce que nous impose à la fois la réalité du code de la route, comme celle de nos chaussées. Il est à parier que ces trois modèles rencontreront leur public au cours de cette année 2024.

### La Chine s'est éveillée

On peut vous l'assurer, la Chine s'est éveillée. Et dans le monde de la moto, on le mesure chaque année un peu plus. Oublié le schéma du salon de Milan d'il y a une grosse dizaine d'années, où les constructeurs chinois présents s'entassaient dans de petits espaces. Désormais, les marques chinoises sont passées à une occupation du sol aux formats japonais.

Et si la profondeur de l'offre n'est à ce jour en rien comparable à celle des constructeurs japonais, et dans une moindre mesure à celle des européens, le chemin emprunté en peu de temps montre qu'ils seront demain un acteur incontournable sur le marché mondial. Déjà rois dans leur royaume, avec Yadea, Haojue, Lifan, Loncin, CFMoto ou encore Zhongshen en Chine, où les volumes se mesurent en millions d'unités, les marques s'exportent désormais aussi à l'international. Et ce sont le plus souvent les constructeurs européens ou japonais qui sollicitent de nouveaux accords, des joint-ventures qui s'établissent pour contourner des taxes douanières, et pénétrer à leur tour de nouveaux marchés, l'Asie se dévoilant comme une sorte d'eldorado pour les marques « historiques ».

Parfois, ce sont aussi les Chinois qui signent des accords avec d'ex-marques européennes, comme Zongshen avec



LimeWire S2 Del Mar.

Norton, mais parfois aussi une réalité industrielle, comme ça a été le cas avec les marques italiennes Benelli (propriété de Qianjiang) et Moto Morini (appartient à Zhongneng)\*.

## Court-circuit dans l'électrique ?

Pas de débarquement de nouveautés à attendre pour cette année 2024. L'électrique se cantonne à ce jour dans notre pays à une utilisation urbaine et périurbaine encouragée la plupart du temps par les politiques de certaines mairies qui ont décidé de la promouvoir pour partie, mais surtout de faire la chasse aux véhicules thermiques. Une technologie qui, reconnaissons-le, se montre loin d'être aboutie et peu adaptée quand on envisage la moto autrement que pour une utilisation boulot-dodo.

Lors du dernier salon de Milan, on a vu de l'électrique, mais finalement dans les mêmes proportions que lors des années précédentes, à la réserve près de Kawasaki qui se lance avec une certaine implication sur le créneau, testant plusieurs technologies (hybride, 100 % électrique et même bientôt hydrogène). Là où Honda et Yamaha avancent à petits pas, investissant le petit véhicule urbain, voire le vélo électrique (Yamaha) ou le motocross (Honda), Kawasaki va nette-

ment plus loin. Plus loin mais avec des modèles dont la fiche technique n'est pas figée, dont on ne connaît ni le prix, ni la dispo. Une équation à pas mal d'inconnues en somme.

Zero Motorcycle, pure player dans la catégorie, avance en territoire connu, la marque californienne produisant depuis toujours du 100% électrique. Et cette année, les modèles phares de sa gamme évoluent au niveau du style, mais aussi de la gestion électronique ou des équipements, avec des prix en baisse. Des prix qui freinent très souvent l'acte d'achat, les Zero restant des motos chères : de 13895€ pour la FX à 26720 € pour la DSR/X et limitées dans leur exploitation (autonomie/gestion de la recharge hors du domicile). Une technologie des batteries qui progresse à pas (très) lents, et freine logiquement son expansion commerciale, puisque n'offrant que peu de polyvalence à ces modèles.

L'électrique, au-delà du vœu pieux de rayonner un peu partout, c'est d'abord pour la ville, et le succès du scooter BMW CE-04 en atteste. Reste à voir comment sera accueillie la nouvelle LimeWire (entité dont Harley-Davidson est actionnaire principal) qui a fait peau neuve, perdant beaucoup de poids, et réclamant moins d'euros aussi (18690 €). Elle pourrait être une jolie surprise, à l'échelle actuelle des ventes de ces modèles électriques.

**« L'ÉLECTRIQUE, AU-DELÀ DU VŒU PIEUX DE RAYONNER UN PEU PARTOUT, C'EST D'ABORD POUR LA VILLE »**

## Du côté des scooters

L'année 2024 propose de nombreuses nouveautés dans la famille scooter. Un marché toujours très dynamique qui n'hésite pas à explorer différents horizons, avec la plupart du temps un fil d'Ariane accompagnant le développement de chaque modèle, qui vise à offrir un maximum d'aspects pratiques. Du pratique mais aussi du fun, à l'image du genre Aventure qui se répand toujours un peu plus chez les fabricants de scooters, tel que les marques Sym, avec ses ADX 300 et ADX TG 400, Keeway avec le Vieste 300 XDV ou encore Kymco qui présentait son robuste CV-L6.

Le trail s'envisage aussi chez les scooters, même si leur conception ne permettra jamais de faire les mêmes choses qu'avec une moto. Ce n'est pas parce qu'on monte des pneus à sculptures et que l'on augmente les débattements, que l'on gagne ses galons d'aventuriers. Dans l'esprit oui, dans les faits...

Plus classiques, en tout cas plus conventionnels, Honda renouvelle son SH, comme Voge avec son SR16. On aime bien aussi ce grand écart entre un Yamaha RayZR développé pour se montrer économe et un Italjet Dragster 599 Twin, imaginé pour ceux qui rêvent d'une sportive, mais en scooter... Les excès exacerbent souvent la passion, alors quand certains scooters jouent cette carte à fond (à la manière de l'Aprilia SR GT), vous serez d'accord avec nous pour dire que c'est heureux, non ?

\* Entreprise britannique, Norton a été rachetée en 2020 par le géant indien TVS. Grâce à un accord avec Norton, l'entreprise chinoise Zongshen a développé depuis 2021 ses propres moteurs à partir du moteur 650cc bicylindre Norton, présentés sous marque Zongshen et Cyclone.





Suivez le guide ! L'artiste Didier Chamizo, prêt à sillonner les routes du Lot au guidon de sa V-Max.

## Road trip

# Balade artistique entre Lot et Dordogne

**P**lus encore que l'art de la table et des bons vins, les départements du Lot et de la Dordogne sont depuis toujours une terre prisée des artistes. C'est un précurseur du street art, Didier Chamizo, qui nous guide sur ses terres natales, à la découverte d'un artiste à l'autre, au guidon d'une Yamaha V-Max ayant appartenu à Coluche. Une balade envoûtante...

**Par David Dumain et Mylène Jousserandot**

**Visuels : Yud Pourdieu Le Coz et David Dumain**

De son passage dans le département du Lot, Didier Chamizo a laissé plusieurs empreintes notables. D'une œuvre discrète à l'Impasse de Nadaillac à Cahors, où il a vu le jour, à l'immense fresque sur le thème du vin dans la ville voisine de Douelle (*sur les bords du cours d'eau qui a donné son nom au département, NDLR*), le peintre contemporain aujourd'hui exposé dans le monde entier, n'a pas oublié ses racines, malgré un parcours mouvementé. L'artiste aujourd'hui âgé de 72 ans a passé ses jeunes années en prison après plusieurs braquages, qui l'ont vu devenir l'un des précurseurs du street art, notamment en couvrant de peintures certains de ses lieux de détention, aujourd'hui visités lors des Journées du Patrimoine.

Ami de nombreux artistes, Chamizo a côtoyé Coluche, qui lui a laissé une Yamaha V-Max en souvenir, que Chamizo conservait chez son ami Pio Radocchia, concessionnaire de Cahors dont il n'a pu s'empêcher de peindre une Ferrari. Laquelle s'est évidemment retrouvée exposée au Musée Ferrari en Italie, avant de revenir dans le Lot. C'est là, non loin du splendide Pont Valentré, joyau de la préfecture du Lot que nous avons retrouvé Chamizo avec sa V-Max.

## Jour 1

# Le Lot et les Causses du Quercy (250 km)

Par Cahors et Saint-Cirq-Lapopie : fresque murale et V-Max sculpturale avec Ferré, Breton, Colette, Sagan, Zadkine...



## J1 : LES ÉTAPES

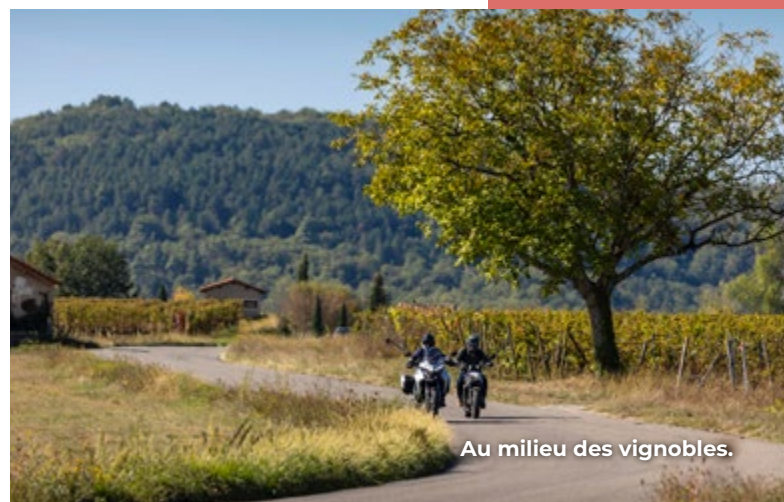
-  Gourdon
-  Château de Pechrigal
-  Parc naturel Régional des Causses du Quercy
-  Cajarc
-  Saint-Cirq-Lapopie
-  Mur de Douelle
-  Château de Mercuès
-  Communes de Touzac & Fumel
-  Musée Zadkine aux Arques

Découvrez le récit complet du jour 1



**N**ous partons de Gourdon pour rejoindre la maison de Françoise Sagan à Cajarc, en traversant le somptueux Parc naturel Régional des Causses du Quercy. Première pause devant la maison habitée jadis par le précurseur du surréalisme André Breton, avant de rejoindre le fameux mur de Douelle, peint par Chamizo... Séances photos sur les rives du Lot devant l'immense fresque contemporaine avant de rejoindre le château de Mercuès par les vignobles. Nous continuons notre parcours via le village de Touzac où Colette trouva l'inspiration pour certains de ses romans, puis Fumel, lieu de naissance de l'architecte Jean Nouvel et du peintre Guillaume Dulac. Après un passage au village des Arques, où le sculpteur cubiste Ossip Zadkine, a créé nombre de ses œuvres, nous rentrons la tête pleine de formes et d'images, en plus des paysages merveilleux du Lot.

**« PAUSE DEVANT LA MAISON D'ANDRÉ BRETON, AVANT DE REJOINDRE LE FAMEUX MUR DE DOUELLE... »**





Musée Zadkine, village des Arques.



Le « Mur 2 Douelle », fresque monumentale signée Chamizo, au bord du Lot.



Les motos sur le départ, lors de la première journée.

## Jour 2

# Vallée du Lot et villages médiévaux (160 km)

**Par Rocamadour et Souillac : à l'assaut des villages médiévaux jusqu'à l'atelier de Costa.**



Devant le château de Fénelon, forteresse bâtie au XII<sup>e</sup> siècle.

L'arrivée sur Rocamadour par les falaises du Sud laisse apparaître progressivement les contours de la fabuleuse cité religieuse accrochée à la montagne. Plusieurs restaurants offrent un panorama féérique, tel que le Théâtre du Rocher de Corinne Delpech, motarde et amie du peintre Didier Chamizo qui accompagne notre road trip. Nous traversons le Causse du Gramat qui mène à l'exceptionnel Gouffre de Padirac via le village thermal d'Alvignac. Puis direction Martel, haut lieu du commerce de la truffe et de la noix, où la pieuse Edith Piaf venait se recueillir et où le peintre et sculpteur André Galle passait une partie de l'année. Après une pause au Château de Fénelon, où Ridley Scott tourna le film *Le Dernier Duel*, nous rejoignons l'atelier du sculpteur-soudeur Fernando Costa, à Calviac-en Périgord, où son ami Chamizo est le bienvenu à toute heure...

**IL EST TEMPS  
POUR LES TRAILS,  
ROADSTERS,  
CUSTOMS ET  
ROUTIÈRES DU  
GROUPE DE LONGER  
LA DORDOGNE...**



## J2 : LES ÉTAPES

-  Courdon
-  Rocamadour
-  Alvignac
-  Gouffre de Padirac
-  Autoire
-  Martel
-  Villages de Creysse, Saint-Sozy, Meyronnes et Lacave
-  Château de Fénelon
-  Calviac-en-Périgord

**Découvrez le récit complet du jour 2**





Grottes calcaires de Lacave, datées du Jurassique.



Rocamadour.



Le village médiéval de Carennac.



Didier Chamizo (à d.) dans l'atelier du sculpteur-soudeur Fernando Costa.

**Jour 3**

## La Dordogne et le Périgord Noir (140 km)

**Du Belvédère de Domme à Sarlat, des maisons troglodytes au château de Joséphine Baker.**



Vue sur la Domme.

**N**ous arrivons sur l'époustouflante terrasse panoramique de Domme, puis rejoignons le village troglodyte de La-Roque-Gageac et les jardins de Marqueyssac, haut point touristique du Périgord Noir. Difficile de choisir entre les somptueux châteaux alentour, comme celui de Beynac-et-Cazenac connu pour avoir été le décor du film *Les Visiteurs*, celui de Castelnaud-la-Chapelle qui abrite un exceptionnel musée de la guerre au Moyen Âge ou celui des Milandes et son spectacle de fauconnerie. C'est là que la chanteuse, danseuse et résistante Joséphine Baker y passa ses dernières années en compagnie de ses douze enfants adoptés.

**« NOUS RETENONS LE SPLENDIDE HÔTEL PARTICULIER STYLE RENAISSANCE QUI A VU NAÎTRE ÉTIENNE DE LA BOÉTIE, POÈTE ET AMI DE MONTAIGNE. »**



Le château de Castelnaud.

**J3 : LES ÉTAPES**

-  Courdon
-  Croléjac
-  Domme
-  La-Roque-Gageac
-  Jardins de Marqueyssac
-  Château des Milandes
-  Belvès
-  Siorac-en-Périgord
-  Eyzies-de-Tayac
-  Sarlat-la-Canéda
-  Vitrac
-  Grottes de Cougnac

**Découvrez le récit complet du jour 3**





Maison La Boétie à  
Sarlat-la-Canéda,  
capitale du Périgord noir.





## Interview

# 3 questions à Didier Chamizo

**S**i les œuvres de Didier Chamizo sont exposées dans le monde entier, c'est bien dans le département du Lot que tout a commencé. C'est là où il a grandi et où il nous ramène, le temps d'un road trip à moto, sur les traces d'autres artistes. À 72 ans, il conserve une énergie et un franc-parler qui a égayé chaque pause lors de notre périple. Nous en avons profité pour l'interviewer...

**Propos recueillis par David Dumain  
Visuels : Yud Pourdieu Le Coz**

**Tu reviens d'un week-end dans le Lot où tu as sillonné la région de ton enfance au guidon de l'ancienne V-Max de ton ami Coluche. Comment cette moto a-t-elle fini dans ton garage ?**

Elle a fini dans mon garage de manière un peu bizarre. C'est toute une histoire qui commence en 1986. À ce moment-là, Coluche, qui était pote avec Jean-Luc Lahaye, veut s'acheter une V-Max. Ils se rendent alors ensemble chez Yamaha et ressortent de la concession avec une V-Max chacun ! Coluche est persuadé que celle de Jean-Luc marche mieux que la sienne et se barre avec sa moto...

Jean-Luc quant à lui, a donc gardé celle de Coluche pendant des années, et je l'ai récupérée il y a quatre ou cinq ans. Bon, y'avait du boulot dessus. Il a fallu refaire l'huile dans la fourche, restaurer les carburateurs. Enfin, tout un tas de trucs. Et c'est un mécano hors pair qui s'en est chargé, Max Palmier, mécano du « Château du Sud-Ouest » à Cahors, la concession de mon pote Pio Raddocchia.

**En plus de la V-Max des années 80, il y avait une flotte de Yamaha mythiques lors de ce week-end : une TDM 850 des années 90, une Supermotard XT 600 des années 2000, une Tracer 900 de la génération suivante et deux Yamaha 700 de la gamme actuelle, ainsi qu'une Ténéré et une XSR. Tu les as toutes essayées. Avec laquelle t'es-tu le plus amusé ?**

Avec la Supermotard, je me suis absolument bien marré ! Avec la Tracer 900 aussi, remarque. La Ténéré, c'est sympa mais bon, contrairement à pas mal de gens, je n'ai pas des grandes jambes.

Moi tu me mets sur n'importe quelle bécane qui a des roues, tant que ça roule, ça va, mais à l'arrêt, c'est plus compliqué pour manœuvrer des trucs de 300 kilos maintenant.

J'ai aussi essayé la petite, la XSR, un diamant sur ces petites routes du Lot : j'ai pu envoyer un peu. Ça freine parfaitement bien, ça tient la route, ça passe où tu veux, c'est super cool. Mais si je dois en retenir une, c'est la XT. Ouais. Une légende !



Œuvre de Chamizo et casques customisés par l'artiste.



Une Ferrari 400i revisitée par Chamizo.

« DANS MA VIE, IL Y A BEAUCOUP DE CHOSES, BEAUCOUP D'ŒUVRES QUI FONT RÉFÉRENCE À L'UNIVERS DE LA MOTO. »

ça envoie! Tu vois, une belle courbe à grande vitesse, c'est comme un beau trait sur une toile blanche.

En fait, quand j'y réfléchis, la moto a accompagné tous les moments de ma vie. Enfin, tous les moments où j'ai pu posséder une moto, parce qu'il y a des moments où je n'en avais pas! La moto, c'est à la fois l'expression d'une liberté et le plaisir de l'adrénaline que ça procure. C'est une vraie sensation. Et puis la moto, ça se partage! Mais ce que je retiens surtout de ce week-end, ce sont les moments forts, les amitiés. On en a besoin. Le bruit des chars est devenu trop assourdissant dans ce monde.

**Tu es à la fois peintre et motard. Comment on combine les deux ? Qu'est-ce qui nourrit quoi ? Est-ce qu'il existe un lien entre ces activités ?**

Dans ma vie, il y a beaucoup de choses, beaucoup d'œuvres qui font référence à l'univers de la moto. Avant tout parce qu'elle fait partie de mon univers, donc parfois elle se retrouve dans

mes tableaux. Pourquoi? Parce que j'aime bien ça! Aussi bien quand je fais des balades, avec juste la route et un gros rétroviseur dans lequel t'as les images qui défilent. Mais aussi le cul sur une moto sur un circuit où je me demande comment je vais faire pour ne pas me casser les jambes à l'arrivée. Quand tu as une machine de 200 chevaux et que tu ouvres les gaz,



## SALON DU 2-ROUES, LYON

**DU 7 AU 10 MARS**

Programmé du 7 au 10 mars, on ne peut que vous encourager à vous rendre du côté du côté d'Eurexpo, en périphérie de Lyon, et de venir arpenter les 130000 m<sup>2</sup> d'exposition, dont chaque centimètre carré respirera, une fois encore, la passion du deux-roues motorisés. Un salon dont le succès s'explique année après année par une règle de trois savamment mise au point par le maître de cérémonie, Jack Monchanin, et scrupuleusement respectée par ses équipes, à savoir : un tiers de commerce, un tiers d'exposition, un tiers de show. Un triptyque gagnant salué en 2023 par plus de 110 000 visiteurs. Un salon qui lance la saison au sortir de l'hiver, et un endroit qui fait du bien, où l'on aime se retrouver, découvrir, partager et échanger. Cette année, vous retrouverez aussi l'Espace Mobility, l'univers 100% électrique du Salon du 2-Roues qui dévoilera entre autres les dernières innovations en termes de mobilité électrique.

## SALON DE LA MOTO, METZ

**DU 2 AU 3 MARS**



Le 11<sup>e</sup> Salon de la moto du Grand Est ouvrira ses portes les 2 et 3 mars au Parc des Expositions de Metz. Un événement qui réunit l'ensemble des acteurs et passionnés du monde du deux-roues. Seront présents de nombreux concessionnaires et revendeurs, des collectionneurs, équipementiers et accessoiristes, mais également des véhicules d'occasions et des miniatures, des assurances et des voyageurs, des moto-écoles et des clubs moto, ou encore des artistes recyclant des pièces de motos et des peintres.

## SALON DE LA MOTO, DU VÉLO ET DU SCOOTER, MARSEILLE

**DU 15 AU 17 MARS**

« On the Road », le Salon de la moto, du vélo et du scooter, se déroulera du 15 au 17 mars 2024 au Parc Chanot de Marseille, dans le Hall 3. Tout au long du week-end, vous pourrez découvrir, essayer et piloter les nombreux modèles mis à disposition pour cet événement très attendu par les passionnés de deux-roues. Plus de 800 modèles seront mis à l'honneur sur 20000 m<sup>2</sup> d'exposition, pour plus de 25000 visiteurs attendus. Au programme, vous retrouverez des offres exclusives, des expositions originales, un village essais constructeurs, mais également des innovations, des sensations et des expériences inédites.

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



Passion

# Économisez sur le tarif, pas sur la protection



Assurance Moto  
jusqu'à 25 %<sup>(1)</sup>  
de réduction



Rendez-vous en agence et sur [passion.axa.fr](https://passion.axa.fr)

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

**AXA France IARD** - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • **AXA Assurances IARD Mutuelle** - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • AXA France IARD est mandataire exclusif en opérations de banque d'AXA Banque - N° ORIAS 13004246 (orias.fr) • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • **AXA Assistance France Assurances** - S.A. de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451392724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • **Juridica** - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France, S.A. au capital de 14 627 854,68 € - 572 079 150 RCS Versailles, Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marlyle-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • **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](https://axa.fr).





Romain Grabowski, directeur du salon Rétromobile.

## Rencontre

# Les anciennes font le show à Rétromobile

**R**encontre avec Romain Grabowski, qui se confie sur sa passion pour les belles automobiles et les anciennes. Le directeur de Rétromobile nous présente également l'édition 2024 du salon, qui se met à l'heure britannique avec le centenaire de la prestigieuse marque britannique MG. Autres temps forts du salon, des expositions seront consacrées aux grandes heures de l'autodrome UTAC Linas-Montlhéry et du Paris-Dakar. Et pour la première fois, un espace sera spécialement dédié aux 2-roues.

Par Arnaud Nemet et Benjamin Pinier

Visuels : Heritage Motor Centre, Pierre Perusseu / Rétromobile, HH Services © Édouard Elias / INMA

**Avant de devenir directeur de Rétromobile, vous avez effectué une grande partie de votre carrière dans le milieu automobile ?**

En effet, j'ai commencé chez Désertours (organisateur du 4L Trophy) puis chez Luc Alphand Aventures, avant de rejoindre Motul. En tant que Responsable de la communication internationale, j'ai notamment mis en place des partenariats avec le Dakar, les 24 Heures du Mans, le Superbike et le MotoGP. Toujours pour Motul, j'ai par la suite, créé un département de stratégie de marque avant de rejoindre Comexposium comme directeur de Rétromobile en 2022.

**Comment est née votre passion pour les voitures anciennes ?**

Mon père avait une concession Fiat, Alfa Romeo et Lancia, dans laquelle je

**« CHAQUE FOIS QUE  
L'ON RENCONTRE  
LE PROPRIÉTAIRE  
D'UNE VOITURE  
ANCIENNE,  
IL Y A TOUTE  
UNE HISTOIRE  
DERRIÈRE... »**



La Metro 6R4, modèle de rallye conçu en 1984 par Austin Rover et MG.

me rendais parfois avec lui le samedi. Les vieilles voitures reprises pour la prime à la casse, notamment des 2CV, étaient entreposées dans l'arrière-cour. Je grimpais à l'intérieur et j'y passais des heures : j'adorais notamment y humer le parfum des vieux cuirs. Puis au gré des rencontres, j'ai découvert l'univers des voitures de collection et c'est devenu une passion.

J'ai d'abord acheté une 2CV, puis d'autres modèles par la suite. Je consacre mes week-ends à les restaurer ou à les conduire. Rouler au volant de ces belles anciennes, c'est un vrai bonheur ! J'ai actuellement dans mon garage une Renault Rodéo en pièces détachées : un puzzle géant. Je stocke aussi un pick-up Estafette, un modèle devenu rare sur le marché, que je compte remettre en état, à côté d'une Fiat 850 coupée de 1966. J'ai restauré une 304 Cabriolet pendant le confinement.

**Êtes-vous attaché à certaines marques ou modèles en particulier ?**

Je suis amoureux de la Jaguar Type E depuis de nombreuses années mais je suis très éclectique dans mes goûts et je ne me focalise pas sur une marque en particulier. Je fonctionne au coup de cœur. C'est d'ailleurs ce qui fait tout le charme de l'univers de l'automobile de collection : même aujourd'hui, alors que c'est devenu mon métier, je

continue d'apprendre tous les jours, à l'exemple des carrosseries spéciales... C'est cette diversité que je trouve fascinante. Chaque fois que l'on rencontre le propriétaire d'une voiture ancienne, il y a toute une histoire derrière...

**Participez-vous à des rallyes de régularité ou à d'autres événements en anciennes ?**

J'ai participé à plusieurs rallyes de régularité au volant d'une Mini Cooper S. Grâce à mon meilleur ami Hugo Baldy, j'ai eu la chance de faire le Tour Auto en 2020 à bord d'une Pichon

Parat Dolomites. Nous sommes partis en tête avec le dossard n°1 : un souvenir extraordinaire ! J'ai participé aussi à deux éditions du Mans Classic, toujours grâce à Hugo. La première fois, alors que je roulais dans une barquette Panhard qui plafonnait péniblement à 120 km/h, une Jaguar Type D m'a doublé à plus de 200 km/h... Cette année, j'ai participé à l'édition du Centenaire sur une Delahaye, en plateau « avant-guerre ». La ligne des Hunaudières en pleine nuit, quel souvenir magique !

J'ai également la chance de participer régulièrement aux 24 Heures Tout-ter-



Une des curiosités du salon 2024 : la MG EX 181, qui fut chronométrée à 410,5 km/h en 1959.

rain de France et en 2022, j'ai réalisé un rêve de gosse : participer au Dakar Classic ! Mon père s'était engagé dans l'épreuve en 1982, 1984 et en 1985 avec un Lada Niva, dont nous avons depuis perdu la trace. En 2018, alors que je suivais le Dakar au Pérou en tant que partenaire avec Motul, j'ai enfin déniché un Lada Niva sur Leboncoin ! Il m'a fallu un an pour le transformer à l'identique du véhicule qu'avait piloté mon père. Grâce à une équipe de bénévoles formidables, malgré quelques inévitables ennuis mécaniques, nous avons pu aller jusqu'au bout du rallye !

**Qu'est-ce qui fait la singularité et le succès de Rétromobile, d'après vous ?**

Rétromobile, c'est le plus beau garage éphémère du monde ! Les collectionneurs du monde entier apprécient la manière dont sont présentées et mises en valeur les voitures sur le salon, et le fait qu'ils peuvent y retrouver les plus

belles voitures de la planète. Nous ne visons pas la quantité, mais la qualité de la présentation, avec des stands vastes, soigneusement éclairés, avec de la moquette au sol... Nous attirons des marchands internationaux qui présentent des modèles à plusieurs millions d'euros et nous travaillons avec les constructeurs en plus de tout le reste, c'est ce qui nous distingue des autres salons.

**Êtes-vous confiant sur le succès de cette nouvelle édition du salon ?**

Oui, car la conjoncture est bonne et les autres salons organisés en 2023 ont attiré beaucoup de monde. Je bénéficie du travail de mes prédécesseurs : aujourd'hui, Rétromobile jouit d'une notoriété formidable. Le salon est plus que jamais apprécié par les visiteurs et prisé par les professionnels qui y trouvent un outil très efficace pour rentrer en contact avec une communauté de passionnés.

Il y aura cette année plus de 50 nouveaux exposants avec une belle diversité : marchands d'automobiles de collection, vendeurs de pièces détachées, artistes, horlogers, musées, clubs... En partenariat avec Richard Mille, Ferrari Classiche<sup>(1)</sup> exposera de magnifiques bolides. Le groupe Volkswagen sera aussi présent avec 3 marques, ainsi que Renault, Mercedes-Benz via leur branche Heritage, ou encore Porsche pour célébrer les 50 ans du Turbo...

**Quelles seront les spécificités et nouveautés de cette édition 2024 ?**

Deux speakers assureront l'ambiance et l'animation. Comme les années précédentes, dans le hall 1 nous retrouverons les grands marchands, les artistes, les horlogers, l'Automobilia, les miniatures et les constructeurs. Le hall 2, quant à lui, sera réservé à la vente Artcurial et à la nouvelle zone moto de 2000 m<sup>2</sup>. Enfin, les visiteurs découvriront plus de 100 véhicules en



Debra Alfa Romeo Le Mans.



Œuvre d'Antoine Dufilho.



2017 Nissan V8 VK 50.



2017 Nissan V8 VK 50.



Un nouvel espace sera dédié aux savoir-faire à la française et aux métiers de la restauration automobile.

## « RÉTROMOBILE, C'EST LE PLUS BEAU GARAGE ÉPHÉMÈRE DU MONDE ! »

vente à moins de 25000€, les clubs ainsi qu'une offre étoffée en matière de pièces détachées.

Par ailleurs, dans le cadre d'un nouveau partenariat avec l'Institut National des Métiers d'Art (INMA), une dizaine d'entreprises seront mises à l'honneur dans une nouvelle zone

située dans le hall 1 réservée aux Entreprises du Patrimoine Vivant (EPV).<sup>(2)</sup> Pour la première fois également, la nocturne du mercredi soir sera le théâtre de la remise du Trophée de la Préservation qui viendra récompenser le propriétaire du véhicule le plus proche de son état d'origine.

### Quelles seront les expositions à ne pas manquer cette année ?

Plusieurs belles expositions sont programmées, dont une consacrée à l'emblématique marque automobile britannique MG qui célèbre son centenaire. D'autres expositions seront dédiées à l'autodrome UTAC Linas-Montlhéry

et au Dakar, avec des rencontres prévues avec Jacky Ickx, Claude Marreau, Cyril Neveu et bien d'autres. Ces deux expositions permettront de revenir sur de grands moments d'histoire de l'automobile et de la moto, que nous souhaitons désormais également mettre à l'honneur à Rétromobile. C'est pourquoi nous avons choisi de lui consacrer une zone spécifique pour la première fois.

<sup>(1)</sup> **Ferrari Classiche** : ce département, créé en 2006 par le constructeur italien, délivre un certificat d'authenticité aux voitures de route Ferrari de plus de 20 ans, ainsi qu'aux Ferrari F1, sport et sport-prototypes. Il accompagne aussi les propriétaires de Ferrari dans l'entretien de leurs voitures et lorsque des restaurations complexes sont envisagées.

<sup>(2)</sup> **L'INMA** décerne notamment le label « Entreprise du Patrimoine Vivant » (EPV), attribué pour une durée de cinq ans aux entreprises françaises qui concilient innovation et tradition.



**Christophe Pinon, spécialiste du 2-roues et consultant moto pour Rétromobile.**

## Interview

# Rétromobile 2024, la moto sur les chapeaux de roues

**P**our concevoir son nouvel espace dédié à la moto (2 000 m<sup>2</sup>), Rétromobile a fait appel à une personnalité du monde du 2-roues, Christophe Pinon. L'ex-directeur publicité et marketing de *Moto Journal* nous en dit plus sur ce nouveau « Village Moto » : présence de grands constructeurs, espace réservé aux revendeurs et aux particuliers, ambiance rock'n'roll...

**Visuels: Christophe Pinon, Alain Bouldouyre, Vintage Revival Montlhéry.**

### Pourquoi avoir créé un nouvel espace dédié à la moto à Rétromobile ?

C'est une évolution logique du salon, de mon point de vue, car les passionnés d'anciennes sont avant tout des passionnés de vieilles mécaniques et s'intéressent aussi bien souvent aux 2-roues. J'ai beaucoup de points communs avec Romain Grabowski (le directeur de Rétromobile). Comme le sien, mon père a fait le Dakar et était passionné d'automobiles de collection. Lorsque nous avons fait connaissance, par l'intermédiaire d'un ami commun, le projet a vite germé de créer ensemble ce nouvel espace 2-roues.

La moto a toute sa place à Rétromobile. Les visiteurs veulent avant tout voir de belles machines, qu'elles soient à deux ou quatre roues. Il ne faut pas oublier que les premiers pneumatiques modernes mis au point par Dunlop ont d'abord été destinés à des vélos

**« LA MOTO A  
TOUTE SA PLACE  
À RÉTROMOBILE.  
LES VISITEURS  
VEULENT AVANT  
TOUT VOIR DE  
BELLES MACHINES,  
QU'ELLES SOIENT  
À DEUX OU QUATRE  
ROUES. »**



puis à des motos, avant d'être déclinés pour les automobiles...

**Les grandes marques ont-elles répondu présentes ?**

Oui, plusieurs des marques les plus prestigieuses seront au rendez-vous sur le salon, comme BMW Motorrad, Ducati, Harley-Davidson, Indian Motorcycle, Yamaha, Triumph et Brough Superior. Au total, une centaine de motos seront présentées dans ce nouvel espace.

Nous sommes très attentifs à ce que présenteront les fabricants: nous ne voulons pas faire un salon de la moto où ils présenteraient uniquement leurs nouveautés. Nous préférons que le visiteur soit plongé dans

l'histoire de chaque marque. Ce nouvel espace 2-roues doit rester fidèle à l'ADN de Rétromobile : exposer des véhicules d'hier pour éclairer ceux d'aujourd'hui et de demain.

**Que pourra découvrir le visiteur sur ce nouvel espace ?**

Une exposition de 200 m<sup>2</sup> sera consacrée à la famille Monneret qui s'est illustrée à partir des années 1930 avec le père Georges. Philippe Monneret sera présent sur le salon pour présenter une vingtaine de 2-roues emblématiques ayant accompagnés les trois générations de la saga Monneret. Une fois encore, les mots d'ordre seront exclusivité et diversité avec au programme des motos de records, des monstres

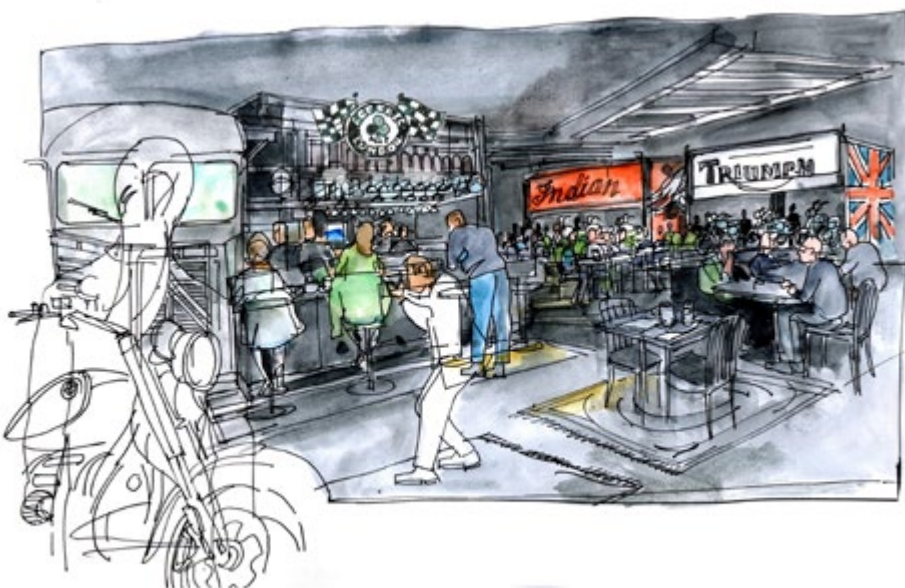
de vitesse engagés aux 24 Heures du Mans et... des mobylettes !

Du côté des exposants, les visiteurs pourront également rencontrer des équipementiers, des accessoiristes ou encore le spécialiste des road trips organisés à moto : Vintage Rides. Enfin, une trentaine de motos de collection seront aussi proposées à la vente.

**Le légendaire Ace Café londonien devrait assurer l'ambiance ?**

C'est la première fois que l'Ace Café débarque à Paris ! Il s'agit d'un lieu mythique qui a été le pôle d'attraction de tous les motards anglais, qui roulaient en BSA, Triumph, Norton... Situé au cœur de la zone moto, ce café sera à la fois un lieu de détente, d'échange et aussi un voyage dans le Londres des années 1950 pour le visiteur, avec les Mods, les Rockers... Sans oublier le patron, Mark Wilsmore, qui sera présent pour raconter l'histoire de ce lieu iconique de la moto anglaise.<sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> En 1994, Mark Wilsmore, membre du Triumph Owner's Motor Cycle Club et passionné de motos et de rock'n'roll, organise la première réunion de l'Ace Café pour marquer sa fermeture vingt-cinq ans plus tôt. L'événement attire 12 000 personnes, dont de nombreux anciens habitués. Forte de son succès, la réunion a été répétée chaque année depuis cette date.





## Dossier

# Plongez dans l'Aventure... Citroën

**L**e Conservatoire Citroën est une véritable caverne d'Ali Baba. Avec près de 240 modèles historiques, c'est tout le patrimoine centenaire de la marque aux chevrons qui est conservé et exposé à Aulnay-sous-Bois: Traction Avant, prototypes, modèles iconiques, mais aussi voitures de rallye, concept cars ou véhicules présidentiels... Visite du Conservatoire en compagnie de Denis Huille, responsable des événements de L'Aventure Peugeot Citroën DS et d'Éric Leton, directeur de l'après-vente et chef d'atelier.

Par Igor Biétry

Visuels: L'Aventure Peugeot Citroën DS, Dominique Fallot, Arnaud Nemet

Petit retour en arrière. C'est en 1919 que commence la grande aventure Citroën, avec le lancement de la Type A, premier véhicule européen construit en grande série par André Citroën. Ce pionnier de l'industrie automobile conservera par la suite dans sa collection le premier exemplaire de cette automobile, ainsi que les véhicules utilisés lors des croisières jaune et noire.\* Fin 1934, la société est reprise par Michelin qui la sauve de la faillite et la remet sur pied. La Seconde Guerre mondiale se profilant, quelques voitures sont remisées dans les sous-sols de l'usine Citroën de Javel, à Paris.

C'est Jacques Wolgensinger, alors directeur des relations publiques de la marque aux chevrons, qui suggère au patron de Citroën dans les années 60: « Nous avons très peu de voitures qui représentent l'histoire de notre marque dans nos collections. Il faut commencer à racheter des modèles qui constituent notre patrimoine. » Les véhicules sont entreposés à différents endroits: à Javel, au centre d'essais de La Ferté-Vidame, puis dans des sous-sols de la rue Vasco de Gama, dans le 15<sup>e</sup> arrondissement de Paris.

Le service du patrimoine, rattaché à la direction de la Communication et des relations publiques de Citroën, va être pris en mains par Gérard Lorieux, puis Marcel Allard avec l'aide de Jean-Paul Cardinal. « Le service fonctionne de la sorte jusqu'au milieu des années 90 », relate Denis Huille. « Puis, à l'occasion d'un salon Rétromobile, le grand patron du groupe PSA, Jean-Martin Folz, visite nos deux stands. Jean-Paul Cardinal en profite pour lui glisser que, à l'instar de Peugeot qui dispose de son musée depuis 1988, la marque Citroën mériterait à son tour d'avoir le sien. »

## La création d'un espace dédié

Rendez-vous est pris rue Vasco de Gama avec la direction pour la recherche d'un espace dédié, mais force est de constater que le site ne se prête pas à ce genre d'activité. Avec l'appui de Pierre Peugeot, président du conseil de surveillance du groupe et de Claude Satinet, directeur général de Citroën, Jean-Paul Cardinal et la direction décident alors en 1998 de créer un Conservatoire digne de ce nom qui sera installé sur le site de l'usine à Aulnay-sous-Bois, d'une superficie de 180 hectares, où il reste encore de la place pour installer une telle structure.

Des crédits sont débloqués pour construire un vaste entrepôt à même



d'accueillir toute une collection auparavant éparpillée sur plusieurs sites, notamment à Paris et à La Ferté-Vidame. Une fois toutes les voitures rapatriées, le Conservatoire est officiellement inauguré le 28 novembre 2001. Les collectionneurs de Citroën et les passionnés de la marque demandent à pouvoir visiter la collection réunie. Charles Herval, qui est alors directeur de la collection, fait donc habiliter le bâtiment afin qu'il puisse recevoir des visites privées.

Puis Citroën constate qu'il existe encore beaucoup de modèles stockés dans certaines de ses filiales européennes. Plus de quarante voitures seront ainsi récupérées

**« L'AVENTURE PEUGEOT CITROËN DS : UNE ASSOCIATION DONT L'OBJET EST DE PRÉSERVER, DÉVELOPPER ET FAIRE RAYONNER LE PATRIMOINE DES MARQUES AUTOMOBILES. »**

en Espagne, au Portugal ou en Angleterre, et quelques-unes au Danemark. La collection constituée par Auguste Génovèse, patron des usines Citroën de Rennes de 1980 à 1996, est elle aussi rapatriée à Aulnay en 2008.

Denis Huille nous explique : « M. Génovèse avait décidé de garder un exemplaire de chaque modèle produit dans ses usines. Il avait constitué une petite équipe dans un bâtiment à part, dans lequel des bénévoles entretenaient les voitures. Les gars de l'équipe avaient même le droit de rentrer chez eux avec les voitures s'il faisait beau ! Cela permettait aux voitures de rouler, ce qui reste le meilleur moyen d'éviter qu'elles ne s'abîment. Du coup, nous avons récupéré les voitures de Rennes en très bon état. »



Commercialisée à partir de 1961 et carrossée par Flaminio Bertoni, l'AMI 6 sera la voiture la plus vendue en France.

Ils récupèrent également des concept-cars (via le département Style Citroën), plus la fin du programme ZX Rallye Raid (via Citroën Sport), soit dix-neuf véhicules au total.

Bilan des opérations : le nombre de véhicules conservés explose. Toutes les voitures ne peuvent pas rentrer dans le bâtiment principal d'Aulnay. Une partie d'entre elles sont stockées dans un bâtiment adjacent dans un premier temps, puis dans le bâtiment «01» de l'usine, dans lequel on réalisait la sellerie des CX – à l'époque tout était fait sur place !

Pour faire vivre le Conservatoire, sont organisées des visites privées et différents événements comme les 50 ans de la DS en 2005, le Jubilé Bob Neyret en 2007 ou les 60 ans de la 2 CV, en 2008. « Nous aimons également revenir à Montlhéry, souligne Denis Huille. Même si le circuit a été fermé à la compétition en 2004, nous avons participé à un événement avec plusieurs de nos véhicules en 2006 dans le cadre des Journées du patrimoine. Nous y allons régulièrement. »

Denis Huille revient sur l'évolution du statut de la structure en charge de la conservation des patrimoines des marques Citroën et Peugeot : « Pour ma part, je trouvais que le terme "service patrimoine" ne voulait pas dire grand-chose. En 2012, nous avons donc changé l'appellation au profit de " Citroën Heritage " .

En 2014, l'arrivée de Carlos Tavares à la tête de PSA, (*actuel directeur général du groupe Stellantis, NDLR*) s'accompagne de nombreux changements au sein du groupe. « Le nouveau patron a décidé d'externaliser différentes activités, se rappelle Denis Huille. Il a choisi de nous mettre dans le même contexte que Peugeot, de nous sortir du giron de la marque. En 1983, Pierre Peugeot avait en effet créé l'association L'Aventure Peugeot, afin de protéger le patrimoine de la marque parce qu'à l'époque, le groupe PSA qui n'allait pas très bien, était "opéable". Et en désolidarisant L'Aventure Peugeot du groupe, il n'y avait plus de risque que le patrimoine et les collections de Peugeot partent chez l'éventuel repreneur. »





Citroën ZX Rallye Raid, années 1990. Citroën Sport totalise avec la ZX Rallye Raid 5 Coupes du monde des Rallyes Tout-Terrain entre 1993 et 1997, dont Paris-Tripoli-Dakar en 1991 et Paris-Moscou-Pékin en 1992. L'équipage Pierre Lartigue et Michel Perin remporte 3 éditions consécutives du Dakar en 1994, 1995 et 1996.

L'Aventure Peugeot devient en 2015 « L'Aventure Peugeot Citroën DS », une association dont l'objet est de préserver, développer et faire rayonner le patrimoine des marques Peugeot, Citroën et DS Automobiles, en France et dans le monde. Depuis, 55 personnes travaillent sur les différents sites sous la bannière de cette association qui comprend le Conservatoire Citroën, le Musée Peugeot, le Centre d'archives de Terre Blanche (25), ainsi que la collection de l'Aventure Automobile à Poissy.

## Devoir de conservation à l'atelier

Des ateliers dédiés à l'entretien du patrimoine Peugeot et Citroën existaient déjà à Aulnay et à Sochaux avant même la création de l'association L'Aventure Peugeot Citroën DS. En 2015, il est décidé d'ouvrir l'atelier vers l'extérieur, afin de permettre à la nouvelle structure de constituer sa propre trésorerie. Éric Leton, à la tête de ces ateliers, précise : « Je suis sur Aulnay-sous-Bois pour ma part et j'ai un chef d'atelier à Sochaux ». Cette activité permet d'offrir un service complet d'entretien, de restauration

partielle ou totale définie avec un chef de projet qui va suivre le véhicule à l'atelier, notamment s'il faut faire appel à des prestataires extérieurs.

L'atelier Aulnay se spécialise plutôt dans la mécanique en raison de sa superficie relativement limitée, tandis qu'à Sochaux, l'atelier prend également en charge la carrosserie et la peinture. « L'intérêt de déposer sa Citroën ou sa Peugeot chez nous, c'est évidemment d'avoir affaire à de véritables passionnés de la marque disposant des savoir-faire et des archives qui nous permettent de travailler au plus près des préconisations du constructeur », souligne Éric Leton.

Les clients de l'atelier du Conservatoire sont dans un premier temps essentiellement des salariés du groupe, puis de plus en plus de collectionneurs, qui connaissent L'Aventure Citroën ou L'Aventure Peugeot, découvrent ce service. « Les équipes travaillent sur tous les types de modèles Citroën, indique Éric Leton. L'atelier prend en charge de l'entretien simple ou des interventions sur un problème de fonctionnement ou de réglages, jusqu'à des restaurations intégrales. »

## LE SAVIEZ-VOUS ?

Pour le service **pièces détachées**, le stock est basé à Sochaux, avec celui de Peugeot. Le service dispose de plus de 18 000 références à ce jour, pour Peugeot et Citroën. En cas de besoin, L'Aventure Citroën dispose également de « développeurs » qui se chargent de trouver des fournisseurs capables de refabriquer des pièces. « Ce qui est le plus compliqué pour nous, ce sont évidemment les demandes de pièces rares qui ont été produites à de très petites quantités. Heureusement, grâce à la 3D, nous pouvons recréer des pièces d'accastillage, mais évidemment pas des pièces dites "de sécurité", précise Denis Huille, avant de conclure : Et puis nous sommes revendeur officiel de la gamme Michelin Classic, ainsi que la gamme Elf de chez TotalEnergies, partenaire historique de Citroën. »

## ***RIEN QUE POUR VOS YEUX***

Une des 2 CV mises à la disposition du réalisateur Albert R. Broccoli pour le tournage du film des aventures de **James Bond 007**, *Rien que pour vos yeux*. Roger Moore et Carole Bouquet l'utilisent lors d'une folle course-poursuite en Espagne. Deux voitures furent utilisées pour la cascade et une troisième pour le tournage des scènes d'intérieurs.

La 2 CV utilisée pour le film est équipée d'un moteur de GS 1015 cm<sup>3</sup> (61 CV) et elle reçoit de nombreux renforts de sécurité : cage de sécurité, suspension durcie et renforcée... pour les cascades du tournages mises au point par le spécialiste français Rémy Julienne. Le modèle, commercialisé en série limitée, sérigraphié avec des impacts de balles et l'inscription « 007 », sera produit à 500 exemplaires.



Le responsable de l'atelier reconnaît que c'est parfois plus compliqué, dans certains cas. « Nous ne disposons pas forcément de toutes les pièces et il faut parfois les faire refabriquer. Cela demande du temps et un coût plus élevé, forcément. Pour les interventions mécaniques, c'est relativement facile d'établir un cahier des charges et un devis précis, mais pour la carrosserie, c'est plus compliqué et parfois très chronophage. »

L'atelier intervient essentiellement sur des voitures des années 60-70, mais il lui arrive aussi de prendre en main des Tractions ou des voitures plus anciennes. Le gros des troupes reste les DS chez Citroën et les 504 chez Peugeot, mais les youngtimers, et notamment la Xantia et les XM, commencent aussi à arriver. « Ce qui fait notre force à l'atelier, ce sont nos connaissances techniques sur ces voitures et notamment pour tout ce qui touche à l'hydraulique, précise Éric Leton. On constate aussi que le réseau n'a plus le savoir-faire. Quand les gens s'adressent directement au réseau, on leur préconise plutôt de s'adresser à nous. On nous envoie même des C5 et des C6 ! Et là, pour le coup, nous atteignons nos limites de compétence. Nous sommes moins formés sur ces voitures-là », déplore le responsable de l'atelier. « Côté formation, l'atelier travaille notamment avec le Conservatoire National Des Véhicules Anciens pour trouver des jeunes motivés susceptibles de prendre la relève. »

Rejoindre l'atelier de L'Aventure Citroën, c'est avant tout une question de motivation. Comme l'explique Éric Leton : « Pour travailler dans nos ateliers à Aulnay avec les Citroën ou à Sochaux avec les véhicules Peugeot, il faut être passionné par la marque, parce qu'il faut comprendre ce qu'on fait et pourquoi on le fait, retrouver l'état d'esprit qui fut celui des anciens lorsqu'ils ont créé ces voitures. Nous tenons beaucoup à cette connaissance de la marque et de la genèse des modèles, pour travailler en adéquation avec les attentes des clients, eux-mêmes passionnés. Nous avons une sorte de devoir moral par rapport à eux et à la marque que nous représentons. »



DS à l'atelier Citroën.

## Une présence terrain renforcée

Aujourd'hui, le Conservatoire expose 240 voitures dont des concept-cars, des voitures de série, des prototypes, des voitures d'aventure, de sport automobile, des utilitaires et les véhicules présidentiels, sans oublier l'hélicoptère Citroën. Les visites se font sur rendez-vous, à l'attention particulière des groupes. « Nous accentuons également la partie événementielle BtoB avec des soirées ou des journées privées, indique Denis Huille. Ce type d'évènement est devenu très important pour nous car le groupe souhaite que nous soyons de plus en plus autonomes et que nous ayons nos propres sources de financement. C'est aussi dans cet optique-là que nous avons créé le service des pièces de rechange et ouvert l'atelier de restauration. »

Il poursuit : « Pour faire connaître le Conservatoire et sa collection, nous n'hésitons pas à nous produire sur différents événements. Nous participons à Rétromobile, au salon Epoqu'auto à Lyon et nous effectuons pas mal de journées anniversaires autour des modèles de la marque, avec la complicité des clubs automobiles. Les 30 ans de la Xantia, les 75 ans de la 2 CV étaient ainsi au programme de l'année passée. Ce ne sont pas de très gros événements parce que nous n'avons pas la capacité d'accueillir des milliers de personnes, mais c'est un bon moyen de se faire connaître. En 2023, nous étions au Youngtimers Festival de Montlhéry et

nous serons présents pour le Centenaire de l'anneau en 2024. »

En 2024, les événements ne manqueront pas, avec notamment les 90 ans de la TrACTION Avant. « Lors du premier semestre, nous réunirons toutes nos Tractions que nous mettrons en valeur à l'entrée du Conservatoire, et puis au second semestre, ce sera la CX qui fêtera ses 50 ans, précise Denis Huille. Ce type de rendez-vous nous permet aussi de ressortir des photos, des témoignages autour du modèle concerné. Nous avons la chance d'avoir une histoire très riche, avec de nombreux modèles mythiques. » En 2025, ce sera au tour de la DS de fêter son 70<sup>e</sup> anniversaire.

« Nous avons aussi toute la partie course, ainsi que les archives publicitaires, ajoute Denis Huille. La "propagande", comme on disait à l'époque, est particulièrement fournie. Bref, nous avons toujours quelque chose à raconter autour de l'histoire de Citroën et même si ce n'est pas directement sur la marque, il y a toujours de nouveaux thèmes transversaux sur l'innovation et la technique à explorer ou à mettre en valeur. »

\* La croisière noire est une expédition automobile qui traversa le continent africain du nord au sud entre octobre 1924 et juin 1925. Elle est mise sur pied par André Citroën afin de mieux faire connaître sa marque et d'ouvrir une ligne régulière motorisée traversant le continent africain. La croisière jaune, quant à elle, est l'un des raids automobiles organisés par André Citroën, entre Beyrouth à Pékin, qui s'est déroulée du 4 avril 1931 au 12 février 1932.



## LA TRAVERSÉE DE PARIS

**14 JANVIER**

Comme à chaque début d'année, le parvis sud du château de Vincennes accueillera le dimanche 14 janvier prochain, le départ de La Traversée de Paris 2024. Organisée par l'association «Vincennes en Anciennes», cette grande fête des véhicules de collection devrait accueillir pas moins de 700 véhicules de plus de 30 ans pour un circuit dans les rues de Paris. Cette 24<sup>e</sup> édition propose un parcours différent des années précédentes, à l'exception du fameux passage à Montmartre et de sa Place du Tertre.



## RÉTROMOBILE

**DU 31 JANVIER AU 4 FÉVRIER**

Le rendez-vous incontournable pour les passionnés d'automobile est de retour ! Après le succès de l'édition 2023 avec près de 125 000 visiteurs, l'évènement se déroulera du côté du Parc des Expositions de la Porte de Versailles à Paris du 31 janvier au 4 février 2024.

Le visage de cette nouvelle édition est la MG EX 181 de 1957, véritable icône du design automobile britannique, qui a établi des records de vitesse légendaires. En célébrant les 100 ans de la marque MG, le salon offre une opportunité unique de découvrir des trésors mécaniques qui ont façonné une époque.

Rétromobile 2024 fait également la part belle aux deux-roues de collection, avec un nouvel espace dédié de 2000 m<sup>2</sup> ! Les collectionneurs y auront notamment la possibilité d'acheter l'une des 50 motos de collection mises en vente pour l'occasion.



## HISTORIC AUTO

**DU 17 AU 18 FÉVRIER**

Le salon du véhicule de collection « Historic Auto » de Nantes revient les 17 et 18 février 2024 au parc de La Beaujoire à Nantes. Célébrant les 90 ans de la Citroën Traction, l'évènement mettra en lumière cette icône automobile, écoulée à plus de 700 000 exemplaires jusqu'à la fin des années 50.

Sur une surface d'exposition de 20 000 m<sup>2</sup>, près de 250 exposants présenteront une variété impressionnante de modèles, des véhicules d'avant-guerre aux youngtimers des années 80. D'autres grands anniversaires seront aussi à l'honneur avec notamment les 100 ans de MG, les 60 ans de la Mustang et les 40 ans de la 205 GTI. Grande nouveauté pour cette 4<sup>e</sup> édition : l'installation d'un tout nouveau village boursier dédié aux pièces et documentations techniques.



## Saga

# Groupe Bénéteau : 140 ans de passion pour les bateaux

Il y a cent quarante ans, Benjamin Bénéteau se lançait dans la construction de bateaux. À Saint-Gilles-Croix-de-Vie, en Vendée, l'architecte naval posait ainsi les premiers bordés d'une entreprise de construction de bateaux, sans se douter qu'elle deviendrait plus tard l'un des leaders mondiaux du secteur...

À l'origine de la saga Bénéteau, on trouve Benjamin, passionné par les navires. Ce dernier développe dès 1884, en Vendée, un chantier de construction de chalutiers à voile, à une période où la pêche professionnelle est une activité très importante. Les pêcheurs au thon ou à la sardine de la région lui font confiance pour la construction de leur embarcation, qui doit pouvoir les ramener au port avant les autres et ainsi leur permettre de vendre leur poisson plus cher. Benjamin répond à leur demande en construisant dès 1909 le premier sardinier à moteur, baptisé le « Vainqueur des Jaloux », rapidement suivi d'un deuxième. Le chantier Bénéteau se montre alors déjà précurseur. L'architecte naval œuvre au chantier pendant près de quarante-cinq ans.

Après le décès de Benjamin Bénéteau en 1928, c'est son fils André, lui aussi passionné par la mer, qui reprend la main sur l'entreprise et fera perdurer les activités du chantier. Il ne cesse d'innover dans la construction des bateaux. Il dessine et construit sa première pinasse (bateau utilisé pour la pratique de la pêche), aux lignes élégantes.

Par Julie Leveugle / Visuels : Bénéteau

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, André et son équipe œuvrent à la reconstruction de la flotte de pêche française. L'entreprise familiale prend de l'ampleur. Les navires sont toujours construits en bois, mais plusieurs d'entre eux possèdent désormais un moteur.

Au début des années 1960, l'industrie de la pêche s'essouffle. Les commandes se font plus rares et les dix-sept compagnons charpentiers du chantier sont désœuvrés. André Bénéteau, qui connaît le polyester (un matériau composite très résistant à base de pétrole), aura alors l'idée d'utiliser cette matière dans la construction de canots pour les sardiniers et crée dès 1963 les premières embarcations en polyester. Ce sont le *Guppy*, le *Flétan*, et l'*Ombrière*, qui font naître, du même coup, l'activité de pêche loisirs, également appelée « pêche promenade ».

À partir de 1972, le chantier Bénéteau se lance dans la construction semi-industrielle de bateaux. À la tête du chantier, André Bénéteau et sa sœur Annette Roux s'adaptent à une période où la plaisance se démocratise et où les grandes courses à la voile commencent à faire rêver le public. Les premiers voiliers de pêche promenade évoluent pour donner vie à des voiliers de croisière plus grands, plus confortables, où il est désormais possible de voir la mer depuis le carré



Les chantiers Bénéteau entre 1928 et 1964

(pièce interne principale du bateau). La gamme des bateaux à moteur, idéale pour l'activité de pêche loisirs en mer, s'étoffe également.

L'année 1976 marque un tournant dans l'histoire du chantier. Le premier voilier de la gamme « First » est présenté au Salon nautique de Paris et obtient un grand succès. À partir de là, Bénéteau s'ouvre à l'export et invente des unités pour les différentes catégories de bateaux et tous les programmes de navigation. Des filiales sont ouvertes, des contacts sont pris avec les sociétés

de location et les bateaux construits par le chantier ne cessent d'évoluer. André, Annette et leur frère Yvon, qui a rejoint l'aventure, assistent à l'essor de l'entreprise familiale.

Les gammes Flyer, les First Class 8, First Class 10 et First Class 12, puis Oceanis voient le jour, ainsi que le First 35, premier bateau doté de deux cabines arrières. En parallèle, le chantier Bénéteau participe activement à la promotion de la voile avec, dès la fin des années 80, la construction des monotypes pour la Solitaire du Figaro.



## BÉNÉTEAU FÊTE SES 140 ANS

Bénéteau célèbre cette année cent quarante ans d'expertise et d'innovations. « Pour les 140 ans du groupe, nous avons prévu un certain nombre d'événements qui sont tenus secrets et seront dévoilés courant février », annonce ainsi Barbara Bidan, en charge de la communication du Groupe. « Les événements seront élaborés autour de deux thématiques principales : les origines de Bénéteau et l'avenir du Groupe, autant pour se rappeler d'où l'on vient, que pour se projeter dans l'avenir.

L'idée est de fédérer nos collaborateurs, car même si le Groupe compte 9 marques bien différentes, toutes ont des valeurs communes que l'on souhaite mettre en lumière ». Côté nouveautés, une vingtaine de modèles de bateaux seront dévoilés, ainsi que de multiples innovations sur les voiliers et les bateaux à moteur.

**« 140 ANS PLUS TARD, ON PEUT DIRE QUE L'OBJECTIF DE BENJAMIN BÉNÉTEAU DE CRÉER UNE RÉFÉRENCE DE LA CONSTRUCTION NAVALE A ÉTÉ LARGEMENT DÉPASSÉ. »**



Premiers canots en bois et polyester Bénéteau, 1964.

Au début des années 90, Bénéteau est confronté à une baisse des ventes et fait face à une crise économique sans précédent. Mais l'entreprise tire son épingle du jeu et acquiert en 1992 la majorité des parts du capital du site CNB (Construction Navale de Bordeaux), qui réalise alors des catamarans de croisière. Le premier bateau à moteur sera construit en 1994.

En 1995, son concurrent vendéen Jeanneau est à son tour dans la tourmente et est placé en redressement judiciaire. Bénéteau est désigné par le tribunal de commerce pour reprendre les activités du chantier, donnant ainsi naissance au plus grand constructeur mondial de bateaux de plaisance.

Les vingt dernières années ont été marquées par une croissance exponentielle de celui qu'on appelle désormais le « Groupe Bénéteau ». Le chantier s'est développé, notamment grâce au rachat de plusieurs entreprises nautiques, comme les marques américaines de bateaux moteur Four Winns, Glastron, Wellcraft et Scarab, et produit des bateaux plébiscités par le public qui, bien souvent, en fait même des références.

Cent quarante ans plus tard, on peut dire que l'objectif de Benjamin Bénéteau de créer une référence de la construction navale a été largement dépassé. Avec plus de 150 modèles de bateaux, pour la plupart iconiques, sur

les neuf marques du groupe (Bénéteau, Jeanneau, Prestige, Lagoon, Excess, Delphia, Four Winns, Wellcraft et Scarab), Bénéteau est aujourd'hui leader mondial de la construction de voiliers et codelader de la construction de bateaux à moteur. Avec Bruno Thivoyon à sa tête depuis juin 2022, le groupe construit chaque année 9000 bateaux (à voiles ou à moteur) et crée une vingtaine de nouveaux modèles. En 2024, Bénéteau peut même se targuer d'être le seul chantier au monde à proposer une aussi large gamme de bateaux... et de services (achat-vente de bateaux d'occasion, financement, location, maintenance, personnalisation).

## Une entreprise internationale et écoresponsable

Avec près de 7500 collaborateurs répartis sur 15 sites de production en France (Pays de la Loire, Bordeaux) et 7 à l'étranger (États-Unis, Pologne, Portugal, Italie), le groupe est international. Il réalise d'ailleurs 85% de son chiffre d'affaires à l'étranger grâce à la division Bateau, à parts égales entre les voiliers et les bateaux à moteurs.

Depuis plus de dix ans, l'entreprise est également engagée dans une démarche RSE (responsabilité sociale des entreprises) avec des objectifs ambitieux, comme réduire ses émis-





**« LE GROUPE  
SOUHAITE DOTER  
PROGRESSIVEMENT  
SES BATEAUX DE  
MODES DE  
PROPULSION  
ALTERNATIFS PLUS  
RESPECTUEUX DE  
L'ENVIRONNEMENT,  
TELS QUE DES  
MOTORISATIONS  
HYBRIDES OU  
ÉLECTRIQUES. »**

sions de CO2 de 30% d'ici 2030. Le groupe Bénéteau s'est engagé à travailler avec les procédés et les matériaux de construction les plus respectueux de l'environnement. On parle alors d'éco-conception.\* Un souci particulier est apporté, depuis quelques

années, à la question de l'approvisionnement. Les éléments en bois de teck, par exemple, ont progressivement été remplacés par l'iroko, un bois exotique plus durable. Dans les prochaines années, le groupe souhaite de plus en plus favoriser les composants naturels comme le chanvre ou le lin, et les résines recyclables.

La modification de l'architecture des bateaux, elle aussi, devrait apporter de profonds changements : grâce à un design repensé, à des formes de carènes adaptées et à l'intégration de foils, les équipages de demain verront leur navigation optimisée et la consommation en énergie de leur bateau réduite.

« L'idée est de s'inspirer des expériences que nous avons eues dans la voile, en course au large. Retravailler par exemple le design de nos coques pour gagner en traînée d'eau et réduire les besoins en énergie. On peut gagner jusqu'à 20 à 30% d'utilisation de carburants », assure Barbara Bidan, Direc-

trice de la Communication Corporate du Groupe Bénéteau.

Enfin, le groupe souhaite également doter progressivement ses bateaux de modes de propulsion alternatifs plus respectueux de l'environnement, tels que des motorisations hybrides ou électriques. Les modèles de la gamme Delphia, destinés à la navigation fluviale, devraient par exemple tous être motorisés en électrique d'ici 2030.

\*L'éco-conception chez Bénéteau consiste à analyser le cycle de vie de leurs bateaux afin d'identifier et de mesurer les différents impacts environnementaux liés à leur conception, leur production, leur utilisation sur trente années et leur déconstruction. Cela permet ainsi au groupe de formuler des propositions d'éco-conception pour les modèles à venir.



## Dossier

# La SNSM, anges gardiens de la plage jusqu'au large

**O**n ne leur prête pas toujours attention, mais ils sont pourtant présents sur l'ensemble des littoraux français, métropolitains et ultramarins, pour porter assistance en cas de besoin, sur terre comme en mer. Les bénévoles de la SNSM sont les anges gardiens des plaisanciers et des vacanciers. Plus qu'un bénévolat, c'est un véritable engagement qui les implique dans ces missions de sauvetage, parfois au péril de leur vie.

Par Anne-Lise Parlant, Arnaud Nemet et Benjamin Pinier

Visuels : SNSM, Maxime Huriez, Julien Mauceri, Dominique Féron, Luc Cividino, Dominique Fillonneau, Chloé Fournet, Arthur Mulier

## Qu'est-ce que la SNSM ?

La SNSM est créée en 1967, de la fusion de deux structures de sauvetage préexistantes, La Société centrale de sauvetage des naufragés (SCSN) et les Hospitaliers sauveteurs bretons (HSB). La nouvelle structure doit répondre de manière plus efficace aux besoins sur l'ensemble du territoire français. Reconnue d'utilité publique\* dès 1970, la SNSM a pour vocation de secourir toute personne en danger en mer et sur les côtes, en France métropolitaine et en Outre-mer. Il s'agit de la seule structure capable d'intervenir 24 heures sur 24 et 365 jours par an sur l'ensemble du littoral français, depuis la plage jusqu'au large.

Les Sauveteurs en Mer de la SNSM réunissent aujourd'hui pas moins de 9000 bénévoles. Il s'agit d'hommes et de femmes de plus en plus jeunes, majoritairement actifs, de moins en moins souvent issus des professions maritimes (environ la moitié) et désormais souvent enseignants, artisans ou encore professionnels de santé, qui se forment aux procédures de sauvetage. Les personnes bénéficiant de l'interven-

## « BEAUCOUP D'INCIDENTS L'ÉTÉ POURRAIENT ÊTRE ÉVITÉS EN RESTANT VIGILANT ET RESPECTUEUX DE LA RÉGLEMENTATION. »

tion des bénévoles sont principalement des pêcheurs, des plaisanciers, des pratiquants d'activités nautiques et des millions d'estivants.

### Trois axes d'intervention pour la SNSM

**Sauver des vies :** Les bénévoles interviennent de la plage jusqu'au large : la surveillance des plages et les missions de sécurité sont assurées par les nageurs sauveteurs et le sauvetage au large est réalisé par les sauveteurs embarqués, qui opèrent de plus en plus souvent de façon coordonnée.

**Former pour sauver :** En plus du compagnonnage toujours important, plus de 900 formateurs bénévoles forment les sauveteurs au Pôle national de formation (PNF) à Saint-Nazaire et dans les 32 centres de formation et d'interventions (CFI) basés partout en France.

**Prévenir les risques et sensibiliser :** La SNSM déploie de nombreuses



opérations de prévention et d'information auprès du grand public, sur les risques liés à la fréquentation du littoral et les bons gestes à adopter.

### Comment fonctionne la SNSM ?

#### Les Sauveteurs en Mer

Les Sauveteurs en Mer de la SNSM sont le premier maillon de la chaîne des secours en mer. Ils accomplissent plus de 50% des interventions au large, coordonnées par les CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage), les autres interventions étant assurées par les pompiers, la gendarmerie maritime et d'autres services de l'État.

En 2022, 14 000 personnes ont ainsi été soignées dans les postes de secours en été et près de 10 000 secourues en pleine mer.

#### Les sauveteurs embarqués assurent le sauvetage au large

Répartis dans 208 stations de sauvetage le long des littoraux, les sauveteurs embarqués interviennent en moins de 20 minutes, sur engagement des CROSS (centres opérationnels de surveillance et de sauvetage). Ils se tiennent prêts à porter secours 24h/24 et 7j/7, par tous les temps et le plus souvent jusqu'à 20 milles de la côte (environ 37 km).

#### Les nageurs sauveteurs

#### Les nageurs sauveteurs de la SNSM assurent le sauvetage sur le littoral

En été, les nageurs sauveteurs ont pour mission de surveiller les baignades dans la zone des 300 mètres à partir du littoral et de prodiguer les premiers soins

## LES ÉTAPES D'UN SAUVETAGE

### 1 / ALERTE DES SECOURS

Les plaisanciers ou vacanciers appellent le Canal 16 lorsqu'ils sont à bord d'un bateau disposant d'une radio VHF, ou composent le 196 par téléphone portable pour appeler les CROSS.

### 2 / DIFFUSION DE L'ALERTE PAR LES CROSS

Le CROSS contacte le patron du navire de sauvetage de la SNSM qui va mobiliser son équipage pour la mission. Le CROSS et la SNSM restent en lien jusqu'à la fin de l'intervention.

### 3 / INTERVENTION DE LA SNSM

Les plaisanciers ou vacanciers appellent le Canal 16 lorsqu'ils sont à bord d'un bateau disposant d'une radio VHF, ou composent le 196 par téléphone portable pour appeler les CROSS.

sur les plages. Durant toute l'année, ces bénévoles sont rattachés à un centre de formation et d'intervention afin de poursuivre leur formation continue et de participer à des missions de sécurité civile. Et lors de la période estivale, ils sont détachés auprès des municipalités qui les rémunèrent pour assurer la sécurité sur les plages.

## Des missions spectaculaires nécessitant un grand savoir-faire

Comme pour toute activité en lien avec la prévention et la sécurité, le sauvetage en mer n'est pas sans danger, en particulier en période de mauvais temps ou par mer agitée.

Et bien que les Sauveteurs en Mer n'aient que très rarement à déplorer d'incidents engageant la santé ou la vie de ses bénévoles, les interventions restent toujours un moment imposant la plus grande vigilance. Cette même vigilance à laquelle Bruno Wojciechowski, Responsable du CFI de Vendée,

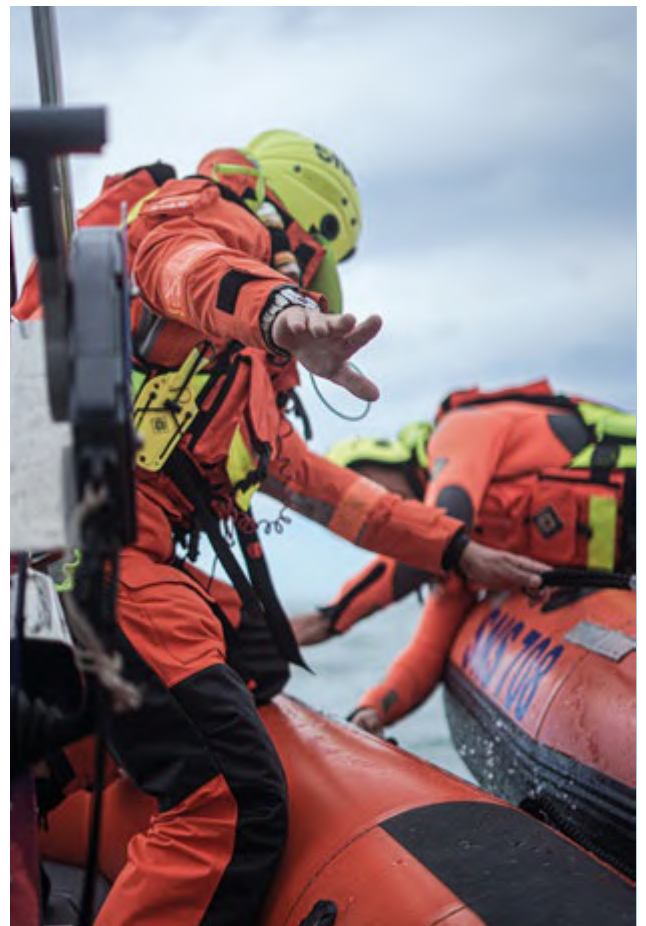
invite les vacanciers, même pendant le moment de détente des vacances : « L'été notamment, on s'aperçoit qu'il y a des relâchements sur le respect des vitesses réglementaires et des distances de sécurité dans les chenaux. La mer n'est pas une piscine. Il y a des courants, les fonds sont instables, de nombreuses activités différentes se pratiquent dans un espace commun, il faut être vraiment prudent et ne pas outrepasser sa compétence car on peut le payer cher. »

Il précise aussi : « Il y a beaucoup d'incidents l'été qui pourraient être évités en restant vigilant et respectueux de la réglementation. Quand on manœuvre des bateaux ou qu'on pratique de la bouée tractée, il y a des règles de base à respecter. Je pense au coupe-circuit notamment, qui stoppe automatiquement le moteur si le pilote tombe à l'eau. Si malheureusement, en mer, vous vous faites surprendre par une vague et que vous tombez à l'eau, sans coupe-circuit le moteur risque de vous passer dessus. »

Plusieurs sauvetages, parfois difficiles ou mouvementés, ont marqué l'histoire de la SNSM. On retiendra la solidarité des habitants de Dieppe en 1922 qui a permis de sauver la majorité des naufragés d'un harenguiers s'échouant à quelques centaines de mètres du port. Mais aussi le naufrage historique de La Mauvaise en 1968, où le canot de la SNSM sauve onze équipiers du Liberty ship panaméen Azuero dans l'estuaire de la Gironde.

### LE SAVIEZ-VOUS ?

Depuis son obtention du label de « Grande cause nationale » en 2017, la SNSM organise tous les ans, le dernier week-end de juin, les **Journées nationales des Sauveteurs en Mer**, afin de développer sa notoriété, faire de la prévention auprès de la population et fédérer les bénévoles avant la saison estivale.





## « LA STRUCTURE A BESOIN DU SOUTIEN DE TOUS POUR CONTINUER À ACCOMPLIR GRÂCE À SES BÉNÉVOLES UNE MISSION DE SERVICE PUBLIC AU BÉNÉFICE DE TOUS. »

### Comment est financée la SNSM ?

Si l'association ne cesse de se perfectionner et se professionnaliser, elle reste confrontée à de nombreux enjeux de modernisation et de développement, afin d'assurer la sécurité des sauveteurs et la pérennité du modèle bénévole. Son budget de fonc-

tionnement repose en grande partie sur des fonds privés (72% de ses ressources), provenant essentiellement de la générosité du public et des entreprises. Celles-ci participent à l'acquisition et à l'entretien de la flotte de sauvetage et des infrastructures, à la formation des sauveteurs ou encore à l'achat de leurs équipements et matériels. Le reste de ses ressources (28%) provient de subventions publiques.

À travers le projet « Cap 2030 », la SNSM entend améliorer la formation des sauveteurs, l'évolution des équipements de sécurité, le renforcement du soutien aux structures locales bénévoles, ainsi que la modernisation et le renouvellement de la flotte de sauvetage.

Pour cela, la structure a besoin du soutien de tous pour continuer à accomplir grâce à ses bénévoles une mission de service public au bénéfice de tous. Pour soutenir la SNSM, vous pouvez faire un don ou un legs (en partie déductibles de l'impôt sur le revenu), ou simplement acheter

des produits dérivés sur la boutique en ligne de la SNSM.

### CHIFFRES CLÉS 2022

**+ de 12 000**  
interventions

.....

**+ de 32 000**  
personnes prises en charge

.....

**+ de 1,1 million**  
d'heures de bénévolat

.....

**+ de 210 000**  
donateurs

Faire un don à la SNSM





## Rencontre

# À la découverte des Sauveteurs en Mer de la SNSM

**L**e travail des nageurs sauveteurs de la SNSM, facilement reconnaissables dans leur tenue orange sur les plages du littoral l'été, ne s'arrête pas après le départ des touristes. Déployés tout au long de l'année à l'occasion de rassemblements sportifs ou culturels, ils apportent les premiers secours aux participants, sur terre comme en mer. Bruno Wojciechowski, responsable du CFI Vendée (Centre de Formation et d'Intervention), nous en dit plus sur la mission de ces anges gardiens de la mer.

### **Pouvez-vous nous parler de votre parcours jusqu'à ce poste de responsable du CFI Vendée ?**

J'ai grandi en Seine-et-Marne, mais j'ai toujours été attiré par l'eau et la mer. À mes 17 ans, j'ai décidé de passer la formation de nageur sauveteur à la SNSM et j'ai commencé la surveillance des plages en 1990. Pendant l'été 93, j'ai surveillé la plage de Talmont-Saint-Hilaire en Vendée, et depuis, je n'ai plus quitté ce territoire.

Depuis plus de 10 ans, je suis responsable du CFI SNSM de Vendée. Mon activité à la SNSM est purement bénévole, comme pour tout le personnel dans les centres de formation et les stations. En dehors, je suis directeur des services techniques d'une collectivité en Vendée, à Venansault. Il y a certaines semaines où je suis plus présent à la SNSM qu'au travail. Mais cela reste une envie très forte, c'est un choix.



## « NOUS SOMMES RÉGULIÈREMENT DÉPLOYÉS POUR ASSURER LA SÉCURITÉ CIVILE D'ÉVÉNEMENTS SPORTIFS OU CULTURELS À TRAVERS DES DISPOSITIFS PRÉVISIONNELS DE SECOURS (DPS). »

### Quelle est la mission de ce CFI Vendée ?

Notre objectif est de former des nageurs sauveteurs qui seront déployés sur les plages l'été et interviendront dans la bande des 300 mètres du rivage, à savoir la zone sous responsabilité des mairies qui les embauchent pour cela. Nous sommes une centaine de bénévoles, dont une soixantaine de nageurs sauveteurs.

Nous réalisons également plus d'une centaine de missions de sécurité civile par an. Le CFI Vendée est l'un des rares à disposer de ces agréments au niveau national.

Au-delà de la bande des 300 mètres, au niveau de la SNSM, les interventions sont du ressort des stations de sauvetage qui interviennent jusqu'à 20 milles (32 kilomètres). Il s'agit de

deux organisations du sauvetage différentes, puisque placées sous des autorités différentes, assurées par deux groupes de bénévoles de formations différentes, mais nous avons l'habitude de collaborer.

### En plus de la formation des nageurs sauveteurs, quelles sont les autres activités du CFI ?

Nous sommes régulièrement déployés pour assurer la sécurité civile d'événements sportifs ou culturels à travers des Dispositifs Prévisionnels de Secours (DPS). Nous mettons en œuvre des moyens maritimes ou terrestres, sur demande des organisateurs d'événements publics, pour assurer les premiers secours.

C'est le cas notamment lors de courses à la voile comme le VendéeGlobe, le New York-Vendée Les Sables-d'Olonne

(qualificative pour le Vendée Globe), la Golden Globe Race ou d'autres événements comme le triathlon de La Baule, par exemple.

### Comment se déroule l'organisation d'un événement majeur comme le Vendée Globe, dont la 10<sup>e</sup> édition s'élançera fin 2024 ?

L'organisation générale du Vendée Globe est gérée par la SAEM Vendée.\* Pour planifier la sécurité terrestre et maritime de tels événements, la préfecture de Vendée organise des réunions en amont avec les différents acteurs concernés, généralement 6 à 8 mois à l'avance.

Pour la partie terrestre, il y a entre autres les pompiers, la gendarmerie et la police. Le but est de définir ensemble les missions de chaque entité. C'est d'autant plus important que pour

le départ du Vendée Globe, il y aura jusqu'à 400 000 personnes présentes aux Sables-d'Olonne. Il y a ensuite la partie SAR (Search And Rescue), le sauvetage en mer, assuré par la SNSM, les pompiers, la gendarmerie maritime et d'autres services de l'État.

### Quels sont les moyens mis en place pour l'occasion ?

Au centre de formation, nous avons une convention passée avec l'organisateur de la course pour lui mettre à disposition, le jour du départ, des bénévoles SNSM sur des semi-rigides, pour être au plus près des concurrents et intervenir rapidement en cas de problème. On met en place, avec le renfort d'autres entités SNSM, 3 semi-rigides médicalisées de 5,50 mètres et 3 semi-rigides de 6 mètres, qui vont rester au plus proche de la côte.

L'organisateur dispose aussi de sa propre flotte de semi-rigides qui balisent et interdisent l'accès dans une zone d'exclusion, spécifiquement réservée aux bateaux de course. Ils ont une mission de police, tandis que les bateaux SNSM ont une mission de sauvetage, en cas d'incident.

En complément de ce dispositif sont aussi déployés des vedettes et zodiacs de la Gendarmerie nationale et, sous l'égide du CROSS, des moyens SNSM Station : vedettes de Talmont-Saint-Hilaire et de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, CTT (canots tous temps) des Sables-d'Olonne et de l'Île d'Yeu.

### Comment s'organise la circulation des centaines de plaisanciers présents sur le port au départ du Vendée Globe ?

En amont de la course, un ordre de priorité est décidé par la préfecture maritime et la préfecture de la Vendée. Les premiers à sortir sont évidemment les bateaux de course. Suivent les bateaux de plaisance, puis les bateaux à passagers pouvant contenir plusieurs centaines de personnes.

Généralement, tout se passe bien grâce à une bonne délimitation des



zones, mais cela peut rapidement se compliquer. Il y a régulièrement des pannes, des collisions ou des retournements de petites embarcations, mais nous n'avons pour l'instant jamais eu de naufrage.

### Comment vous préparez-vous à toutes les éventualités sur ce genre de gros événements ?

Quelques mois avant le Vendée Globe, nous effectuons un exercice de sauvetage appelé « Search And Rescue » (SAR) départemental. Nous partons d'un scénario catastrophe, comme un bateau à passagers qui prendrait feu. L'idée est de faire une répétition grandeur nature et de déployer les moyens nautiques et terrestres, pour que tout le monde travaille ensemble. L'exercice dure environ une journée.

### Quels genres d'interventions êtes-vous amenés à effectuer ?

Sur les départs de courses, ce sont bien souvent des malaises liés à des maux de mer. Sur les bateaux à passagers, les personnes ne sont pas forcément des marins aguerris et au mois de novembre, les conditions de mer ne sont pas idéales. Il faut donc parfois les rapatrier d'urgence à terre. Ce sont des malaises bénins, mais qui peuvent rapidement s'aggraver. Nous avons aussi eu des malaises cardiaques et des hypothermies après des chutes dans l'eau.

Sur des événements comme les triathlons, il y a beaucoup de « bobologie » (des blessures ou des maux sans gravité), des crampes, de la fatigue, mais parfois aussi des arrêts cardiaques.

### Quelle est la spécificité du Vendée Globe par rapport à d'autres courses ou rassemblements ?

Je dirais surtout l'engouement populaire. C'en est presque effrayant de voir autant de monde au même endroit, au même moment... Au niveau des bateaux aussi, le nombre est impressionnant. Lorsque que vous êtes en mer, c'est une véritable meute qui arrive sur vous.

Les bateaux à passagers arrivent à la fin à pleine vitesse pour tenter de rattraper les bateaux de course. C'est un peu la foire d'empoigne pour que chacun ait sa place. Si vous ajoutez à cela des conditions météorologiques difficiles, avec 2 ou 3 mètres de creux et les sillages des uns et des autres, je vous laisse imaginer la scène.

\* La SAEM Vendée est composée de collectivités territoriales comme le Conseil départemental, la ville des Sables-d'Olonne, la Région des Pays de la Loire et 32 entreprises locales.



## SALON NAUTIQUE INTERNATIONAL DE DÜSSELDORF

DU 20 AU 28 JANVIER

Rendez-vous international des amateurs de sports nautiques, le Boot Düsseldorf (Allemagne) lance chaque année la nouvelle saison de ces loisirs nautiques liés à la mer. Le salon jettera à nouveau l'ancre dans la métropole rhénane, du 20 au 28 janvier. Le Boot présentera toutes les facettes du nautisme, tant pour les bateaux à moteur, les yachts de luxe ou les voiliers que pour les équipements de plongée, les sports tendance et les destinations de vacances. Les plus grandes marques et acteurs de l'industrie nautiques seront présents. L'événement attire près de 237 000 visiteurs venus de plus de 100 pays et plus de 1500 exposants de 68 pays sur 220 000 m<sup>2</sup> répartis dans 16 halls d'exposition.

## LES NAUTICALES

DU 20 AU 25 MARS

Les amateurs de plaisance, passionnés de la mer et curieux d'innovation se retrouveront au cœur de la baie de la Ciotat, pour la 21<sup>e</sup> édition des Nauticales. Près de 200 exposants et bateaux seront présents pour neuf jours de rencontres et de festivités. Ce premier salon à flot de l'année en France sera consacré aux enjeux économiques, écologiques et sociaux, mais abordera aussi plus globalement le futur du secteur maritime. Vous y retrouverez toutes les nouveautés et une belle sélection de bateaux, présentée à terre et à flot, ainsi que des vêtements, décorations et matériels de pêche, de plongée ou accastillage. Vous aurez également l'occasion d'assister à un large programme de démonstrations et de conférences (économie de la mer, formation, emploi...), et de participer aux animations proposées par les professionnels du nautisme. De quoi réjouir les petits et les grands.

## LES NAUTIQUES DE PORT CAMARGUE

DU 29 MARS AU 1<sup>ER</sup> AVRIL

Si vous cherchez un bateau, ne ratez pas la 30<sup>e</sup> édition des Nautiques de Port Camargue, salon du bateau d'occasion, du neuf et des équipements. L'occasion, pour les amoureux de la mer et de la plaisance, de se renseigner ou de s'équiper avant la saison estivale. Une centaine de particuliers seront présents lors de ce grand rassemblement pour vendre leur bateau, à voile ou à moteur. Vous trouverez également plus de 250 professionnels exposant des bateaux neufs et principalement d'occasion, ainsi que toutes les nouveautés en termes d'équipements, de produits et de services nautiques.



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



## Dossier

# Vacances nomades : cap sur les nouvelles tendances

**S**i les camping-cars et la vanlife font toujours rêver, d'autres tendances de vacances nomades, plus minimalistes, émergent depuis peu. Bienvenue dans le monde des mini-caravanes, des tentes de toit et des kits d'aménagement. Leurs points communs ? Ils sont légers et économiques.

Par Stéphane Messer

Visuels : Tchao Tchao, Campinabulle, Hero Camper, Mathis Decroux, Shutterstock

Les vans, fourgons aménagés et camping-cars auraient-ils moins la cote ? La vanlife, si « tendance » en période post-covid, aurait-elle pris du plomb dans l'aile ? Non, évidemment ! La lune de miel entre les Français et les véhicules de loisirs traditionnels est loin d'être terminée. D'ailleurs, le dernier Salon du Véhicule De Loisirs (SVDL) qui s'est tenu en octobre dernier à Paris-Nord Villepinte a reçu quelque 94 000 visiteurs contre 91 000 en 2022. C'est dire si le camping-car continue de faire rêver une grande partie de nos compatriotes.

Cela dit, le marché du neuf décélère légèrement depuis quelques mois. Selon UNI VDL, de janvier à septembre 2023, 19 094 camping-cars neufs ont été immatriculés : un volume en baisse de 4,7% par rapport à 2022 et de 28% par rapport à 2021, une année exceptionnelle à tous points de vue. Le léger ralentissement du marché s'explique en partie par une hausse des tarifs. Entre l'augmentation des prix des matières premières, du transport et des porteurs utilitaires qui servent de base, les prix des véhicules de loisirs ont fortement augmenté : plus de 25% en quatre ans. À titre d'exemple, les fourgons neufs les moins chers du marché



## « LA TENTE DE TOIT EST LA TENDANCE EN PLEIN ESSOR ACTUELLEMENT AVEC PLUS DE 15 000 ADEPTES POUR LA FRANCE. »

s'affichent aujourd'hui au-dessus de 50 000 €. Et comptez entre 65 000 € et 70 000 € pour partir au volant d'un camping-car moyen de gamme. Le marché de l'occasion a, quant à lui, pris des couleurs : avec plus de 52 000 immatriculations sur les neuf premiers mois de l'année 2023, il est en hausse de plus de 3%. Une ombre au tableau est toutefois à noter : la flambée des prix en occasion, la demande étant supérieure à l'offre.

### De nouvelles tendances

Dans ce contexte encore très positif pour le camping-car, de nouvelles tendances se dessinent sur fond d'inflation et de budgets vacances réduits. Les adeptes de vacances nomades sont certes de plus en plus nombreux, mais ils voyagent autrement et plutôt en « mode léger ». L'émergence du Festival de la RTT (« Roof Top Tent ») dédié principalement à la tente de toit, est révélateur de ce point de vue-là. La seconde édition a eu lieu en septembre

à Huriel, dans l'Allier. Jeff Bloyet, l'organisateur, a même décroché un partenariat exclusif avec le constructeur Dacia, une marque populaire sensible à l'émergence de la tente de toit.

Le succès pour ce type d'équipement s'explique en période de retour à la nature. « Dans l'univers véhicules et équi-

pements de loisirs, la tente de toit est la tendance en plein essor actuellement avec plus de 15 000 adeptes pour la France. Marché en très (très) forte croissance. En optant pour une tente de toit, on n'a pas besoin d'acheter un autre véhicule. Sa voiture de tous les jours, même modeste, fait l'affaire, explique Jeff Bloyet. À condition d'avoir des barres de

### LE SAVIEZ-VOUS ?

Le fabricant français **Nait'Up** est le plus connu avec ses modèles Duö, Quatrö ou Family. D'autres acteurs français comptent également : citons **La RTT Française**, **La-Baz** ou **Lexagones**. Et au dernier **Caravan Salon** de Düsseldorf, le Suédois **Thule** a fait le show en dévoilant une nouvelle tente se posant (en position fermée) sur la boule d'attelage et se déployant à quelques centimètres du sol en un rien de temps. Ce modèle intitulé Outset (autour de 4 000 €) a de beaux jours devant lui. Reconnaissons malgré tout qu'une tente de toit, pesant de 30 à 80 kg et conçue pour abriter 2 à 5 personnes, n'offre pas les mêmes services qu'un van ou qu'un fourgon.



L'acteur danois Casper Crump, ambassadeur de la marque Hero Camper, part souvent chercher l'aventure, sa mini-caravane attelée sur le crochet de son 4x4.



L'entreprise Campinabulle propose une expérience plaisante : transformer sa voiture de tous les jours en van aménagé, en moins de 10 minutes.

toit, toutes les voitures, voire même les fourgons ou vans, peuvent recevoir une tente de toit. Côté prix, tablez de 2000€ à 4000€. On est très très loin du prix d'un van ! Et la tente de toit procure une expérience de voyage particulière.»

## Des kits ou malles pour transformer sa voiture

Transformer sa voiture de tous les jours en véhicule de loisirs, c'est possible ! Bienvenue dans le monde des kits, la plupart du temps amovibles et des malles combinant couchages, mini-cuisines et rangements. L'Angevin Julien Boucault (*voir interview ci-après, NDLR*), fondateur de Tchao Tchao, occupe le devant de la scène médiatique avec ses kits en bois, amovibles et adaptés à beaucoup de SUV, breaks, ludospaces et fourgons. Ils sont relativement «basiques», s'installent en quelques minutes. Et les ventes s'envolent : comptez de 1 380€ à 3 490€ pour un kit.

Implantée en Auvergne, l'entreprise Campinambulle est pour sa part la spécialiste des malles vendues déjà montées et adaptables à beaucoup de véhicules. Son dernier modèle, La Cavale, est proposé à partir de 1795€. Dans sa version la plus complète, elle intègre couchage, réchaud, glacière, évier, petite réserve d'eau et rangements. Dacia s'y est mis également et propose une malle faisant couchage, intitulée Pack Sleep (à partir de 1490€) et adaptée à son modèle Jogger qui remporte un grand succès. Ingénieux, abordables, les kits et malles n'intègrent qu'un couchage deux places. Pour voyager en famille, il faut y adjoindre, en complément, une tente de toit ou une mini-caravane.

## La mini-caravane fait de la résistance !

Les mini-caravanes ont de nouveaux adeptes. Même si leurs prix (entre 13000€ et 25000€) n'ont rien à voir avec ceux d'une tente de toit ou d'un kit, elles demeurent bien plus abordables qu'un van. Et la plupart d'entre elles se tractent avec un simple permis B. Un acteur historique de la caravane, La Mancelle, a choisi d'en dévoi-



Les malles de voyage modulaires permettent d'offrir une expérience de voyage personnalisée en fonction des envies et besoins de chacun.



La mini-caravane, aussi appelée «teardrop», se répand de plus en plus en France.

ler une au cœur de l'été. Avec un poids inférieur (hors options) à 750kg en version de base (à partir de 18700€), la Fantasy Trail s'attelle facilement à une voiture. De série, elle comprend des rangements, un WC portable, une cuisine à l'arrière, avec une gazinière «deux feux» et un évier avec robinet / pommeau de douche. La version de base peut être agrémentée d'un pack qui inclut un frigo, un réservoir d'eaux usées et une baie à l'avant.

## LE SAVIEZ-VOUS ?

De nombreuses sociétés se sont positionnées sur le créneau des kits amovibles depuis quelques années. Elles se nomment **Combeing, Camp In Box, Kapam** ou **Exokit** et ont des solutions d'aménagement pour des centaines de modèles. Quant aux mini-caravanes, on recense les marques **Carreta, Hero Camper, My Tiny Camp, Carapate Adventure** ou **Tip Top Europe**.

## Interview

# 3 questions à Julien Boucault, fondateur de Tchao Tchao

**E**n quelques mois, Tchao Tchao est devenue une marque qui compte dans le secteur du véhicule de loisirs et tout spécialement du kit d'aménagement. Nous sommes allés à la rencontre du créateur de la société, Julien Boucault, dans son atelier à Angers.

**Propos recueillis par Stéphane Messer**  
**Visuels : Tchao Tchao / tchao-tchao.com**



### Quand avez-vous créé Tchao Tchao et pourquoi ?

Hydrobiologiste de formation, je me suis penché pendant 15 ans sur la santé des rivières et de leurs poissons. Après avoir travaillé sur des indicateurs pendant des années, j'ai éprouvé l'envie de réorienter ma vie professionnelle. De retour à Angers (ville dont il est originaire, NDLR) en 2020, j'ai réalisé un premier aménagement pour ma voiture personnelle. J'ai senti qu'il y avait une demande. Dans la foulée, je me suis formé à la menuiserie avec l'ambition de produire des kits en série.

En 2022, j'ai créé Tchao Tchao et j'ai eu la chance de faire la Une du Courrier de l'Ouest, un quotidien régional. J'ai été repéré par le producteur de l'émission de M6 « Qui veut être mon associé ? », puis j'ai participé à l'enregistrement du programme qui a été diffusé en janvier 2023. Deux membres du jury, Jean-Pierre Nadir et Eric Larchevêque, des sortes de « business angels », ont investi 100 000 € dans l'entreprise.

### Avec quels résultats ?

Tout est allé très vite. L'émission a été vue, le soir même, puis en replay, par trois millions de spectateurs, et les effets ont été immédiats. Le site internet de l'entreprise a été vu dans la semaine par 100 000 visiteurs. Et des professionnels de l'automobile et de la vanlife se sont manifestés pour distribuer mes kits en bois. Grâce à l'arrivée de nouveaux actionnaires, j'ai pu investir dans une ligne de production. 350 kits ont été vendus depuis février 2023. Les ventes se font en direct ou via un réseau de 60 revendeurs. L'entreprise emploie aujourd'hui six personnes et s'apprête à recruter trois nouveaux salariés début 2024.

### Que dire sur vos kits et sur les acheteurs ?

Il faut savoir que tous les composants des kits (le contreplaqué, les matelas mousse et leurs housses) viennent de la région Pays de la Loire. Nos kits en bois qui coûtent autour de 3000 € (livraison comprise) sont installables en 5 minutes et sans outils dans de nom-

**« DES CLIENTS NOUS ENVOIENT DES PHOTOS OU DES CARTES POSTALES DE LEUR VACANCES, ÇA FAIT TOUJOURS PLAISIR. »**

breux types de véhicules. On peut les compléter en achetant un réchaud, une glacière ou une réserve d'eau. Nos acheteurs sont plutôt de jeunes retraités, dont certains étaient autrefois camping-caristes, ou des jeunes avec un projet de voyage.

Ils apprécient de partir pour un week-end ou plus longtemps, en transformant en quelques minutes leur voiture. Nos kits se combinent bien avec les tentes de toit : c'est la solution pour partir en famille. Des clients nous envoient des photos ou des cartes postales de leur vacances, ça fait toujours plaisir. Cela nous incite également à améliorer encore et toujours nos produits.



Les kits d'aménagement Tchao Tchao s'adaptent à tous types de véhicules. La marque propose également des kits de rangements pour tente de toit.

## Dossier

# Les métiers itinérants en véhicules aménagés

Ils sont libraires, fleuristes, médecins ou toiletteurs canins itinérants et ont choisi de sillonner les routes de France en véhicule aménagé, pour se rendre au plus près de leurs clients. Dans leur van, leur camionnette ou leur camping-car spécialement aménagés, ils accueillent chaque jour une clientèle variée, ravie de pouvoir accéder à des services souvent rares ou inaccessibles dans leur région. *Cap'Passion* est parti à leur rencontre.

Par Arnaud Nemet, Benjamin Pinier et Anne-Lise Parlant

Visuels : Sun Flower Truck, Communication Evreux Portes de Normandie, La Bulle de Poils

## LE CENTRE DE SANTÉ MOBILE Doctobus

Camping-car aménagé en centre de santé itinérant, le Doctobus accueille depuis quelques mois des patients dans plusieurs communes autour d'Évreux (27). Une initiative portée par l'agglomération d'Évreux Portes de Normandie, où environ 16 000 personnes sont sans médecin traitant. Julien Bosher, responsable du pôle Santé et handicap de la ville et de l'agglomération d'Évreux, nous explique comment est né ce projet.

### Quand le Doctobus a-t-il été lancé et pour quelles raisons ?

Le Doctobus a ouvert ses portes en mars 2023. Le projet a été lancé par le Conseil départemental de l'Eure, séduit par un projet similaire dans l'Orne, afin de pallier aux déserts médicaux autour d'Évreux. Notre agglomération se situe en effet dans les derniers rangs au niveau national, en matière de nombre de médecins par patients.

Un an et demi de préparation ont été nécessaires en amont pour faire aboutir le projet. Il a fallu ensuite obtenir l'autorisation de l'agence régio-

nale de santé et trouver des médecins disponibles. L'équipe médicale se compose de 6 médecins (dont 5 retraités en reprise d'activité et un jeune urgentiste), d'une secrétaire et de deux assistantes médicales, tous salariés par l'agglomération.

### Pouvez-vous nous présenter ce centre médical itinérant ?

Le Doctobus tourne 5 jours par semaine (du lundi au vendredi) dans 9 communes autour d'Évreux, dont Saint-André-de-l'Eure, une commune rurale dans laquelle il y a eu récemment plusieurs départs de médecins. Du jour





au lendemain, près de 4 000 patients se sont ainsi retrouvés sans praticien... L'objectif de ce dispositif est de lutter contre le recours systématique aux Urgences pour des pathologies qui ne relèvent pas de ces services.

#### **Quel modèle de camping-car avez-vous choisi et comment l'avez-vous aménagé ?**

Nous avons d'abord lancé un appel d'offres pour un camping-car aménagé, mais aucune société ne nous a adressé de réponse satisfaisante. Après avoir écumé les salons du camping-car, nous avons réalisé que notre budget de 70 000€ était raisonnable avec un véhicule d'occasion, même si les prix sur ce marché avaient explosé après le Covid. Nous avons finalement fait appel à une société d'ambulances sur-mesure. Ce sont eux qui ont trouvé le véhicule car ils connaissaient bien les contraintes, notamment en ce qui concerne les circuits de gaz, électriques ou d'eau, et qui l'ont aménagé. Nous avons consacré 40 000€ à l'achat du véhicule, un Bavaria Arctic 170 LC (un modèle assez long de près de 7 mètres de longueur), et environ 30 000€ à son aménagement.

La salle à manger, conservée à l'identique, sert de salle d'entretien entre le médecin et son patient. Le médecin peut s'asseoir sur le siège conduc-

**« LA SALLE À MANGER, CONSERVÉE À L'IDENTIQUE, SERT DE SALLE D'ENTRETIEN ENTRE LE MÉDECIN ET SON PATIENT. LE MÉDECIN PEUT S'ASSEOIR SUR LE SIÈGE CONDUCTEUR, EN LE TOURNANT VERS L'INTÉRIEUR. »**

teur, en le tournant vers l'intérieur. La partie kitchenette a été aménagée en plan de travail pour y installer l'imprimante du médecin et le frigo a été conservé, ainsi que les rangements. La zone de couchage a été entièrement réaménagée, avec une table d'examen électrique à la place du lit. Nous avons installé la climatisation, indispensable, ainsi que des prises électriques. Le point crucial était de disposer d'une connexion 4G stable pour l'informatique. Nous avons donc un routeur 4G et 2 cartes SIM qui basculent d'un réseau à l'autre en permanence.

#### **Comment se déroulent l'accueil des patients et les consultations ?**

Le médecin est accompagné d'une assistante médicale qui conduit le bus d'une ville à l'autre. Cette dernière accueille les patients dans une salle d'attente mise à disposition à proximité du camping-car par les municipalités (avec lesquelles nous avons un partenariat). Les médecins effectuent entre 20 et 30 consultations par jour. Notre dispositif repose sur une régulation, effectuée par une structure basée à Caen, qui oriente les patients : en fonction de leur degré d'urgence, des créneaux disponibles, s'ils sont véhiculés ou non, etc. Car les rendez-vous ne sont pas toujours effectués dans la ville de résidence du patient. Nous conservons quelques créneaux pour les urgences, notamment pour les jeunes enfants.

#### **LE SAVIEZ-VOUS ?**

Une dizaine de médicobus existent en France et 8 autres sont en projet. Pour faciliter l'accès aux soins des territoires et lutter contre la désertification médicale, le gouvernement a annoncé l'été dernier vouloir financer 100 médicobus en France, avec une enveloppe évaluée à 10 millions d'euros.



## L'ARTISAN FLEURISTE AMBULANTE Sun Flower Truck

Il y a un an et demi, Blandine lançait son Sun Flower Truck, un projet inspiré par un séjour aux États-Unis. Après avoir sillonné les routes des Landes dans sa camionnette aménagée sur-mesure, la jeune fleuriste ambulante a depuis réduit son rayon d'action en se limitant à quatre villes landaises. Elle y propose des fleurs fraîches, fleurs séchées, tableaux végétaux et anime des ateliers pratiques.

### Comment avez-vous eu l'idée d'ouvrir un flower truck ?

J'ai suivi une formation de wedding planer (organisatrice de mariage) aux États-Unis. Mon employeur avait une activité de fleuriste en parallèle et ce métier m'a attirée. C'est aussi là-bas que j'ai découvert les flower trucks, qui sont nombreux dans le pays. J'ai adoré ce concept qui n'existait pas en France. J'ai ensuite effectué un CAP de fleuriste en alternance à Paris, lors de laquelle j'exerçais comme fleuriste à l'hôtel Georges V à Paris. Après cette expérience, j'ai décidé de lancer mon

« Sun Flower Truck » en février 2022, autour de Mont-de-Marsan.

### Pouvez-vous nous présenter votre camion à fleurs et votre activité ?

Je voulais opter au départ pour un van vintage similaire à ceux que j'avais vus aux États-Unis. Là-bas, les flower trucks sont généralement des vans vintage, type combis Volkswagen.

Mais j'ai finalement choisi un petit camion aménagé, un Renault Master. Je voulais un véhicule qui soit fiable, plus facile à réparer qu'un vieux combi

et avec lequel je puisse faire beaucoup de kilomètres sans problème. Car au début j'étais très mobile, je rayonnais dans toute la région. J'allais jusqu'à la frontière espagnole.

Je vends mes fleurs depuis l'intérieur de mon camion, tandis qu'aux États-Unis, les vans sont souvent utilisés comme simple support décoratif, les vendeurs se trouvant la plupart du temps à l'extérieur. Je suis présente dans les villes de Villeneuve-de-Marsan, Roquefort, Mont-de-Marsan et Saint-Médard. Je vends des fleurs fraîches et séchées ainsi que des tableaux



**« LE PREMIER AVANTAGE EST D'ÊTRE AU CONTACT EN PERMANENCE AVEC LES CLIENTS, SUR LES MARCHÉS, BEAUCOUP PLUS QUE DANS UNE BOUTIQUE, OÙ ON ATTEND LE CLIENT UNE BONNE PARTIE DE LA JOURNÉE. »**

végétaux et je crée également des bijoux en résine, avec des fleurs que je sèche ou que je presse. J'anime aussi régulièrement des formations pour apprendre à réaliser des créations florales avec des fleurs séchées, stabilisées ou avec des fleurs fraîches. En parallèle, je suis régulièrement sollicitée pour des mariages.

#### **Qu'apporte un flower truck par rapport à un commerce traditionnel ?**

Le premier avantage est d'être au contact en permanence avec les clients, sur les marchés, beaucoup plus que dans une boutique, où on attend le client une bonne partie de la journée. L'autre avantage est d'avoir une clientèle très diverse en fonction des emplacements : plutôt âgée sur les marchés et d'un âge plus varié en centre-ville.

Le camion aménagé est également très pratique, pour installer et remballer mes fleurs. Je stocke mes fleurs dans une chambre froide, et je ne prends que ce dont j'ai besoin pour la journée.

#### **Comment avez-vous aménagé ce camion ?**

À l'intérieur de mon camion, j'ai des étals en escalier, avec des trous pour poser les bacs de fleurs. C'est moi qui ai conçu cet aménagement : j'ai dessiné les plans et ai réalisé une maquette grandeur nature en carton, pour vérifier que cela fonctionnait ! C'est Narbonne Accessoires qui a ensuite réalisé l'aménagement. Les flower trucks similaires au mien sont encore assez rares en France. Depuis le lancement de ma société, j'ai reçu beaucoup d'appels de personnes qui souhaitent ouvrir un flower truck.

#### **Pouvez-vous nous raconter une journée type dans votre truck ?**

Le mardi, je vais chercher mes fleurs chez mes fournisseurs à Bayonne, avec mon flower truck. De retour à Mont-de-Marsan, je passe l'après-midi à les préparer, à les nettoyer et à préparer les compositions florales. Le lendemain, j'ouvre mon camion sur le marché, sur lequel je vends mes fleurs toute la matinée.



## LE TOILETTEUR CANIN ITINÉRANT

### La Bulle de Poils

À la suite d'une réorientation, Jean-Luc a débuté en 2019 une toute nouvelle carrière, celle de toiletteur canin. Il a pour cela décidé de racheter et d'aménager un camping-car en salon de toilettage pour sillonner les routes du Gard et de l'Hérault. Une nouvelle vie portée par une profonde envie de ramener du contact humain dans son quotidien.

#### Comment vous est venue l'idée de vous lancer dans cette activité de toiletteur canin itinérant ?

J'ai découvert ce métier un peu par hasard. Avant de me lancer, j'ai fait beaucoup de métiers différents. J'ai travaillé dans la grande distribution et j'ai fait du multiservice pour des entreprises, mais j'avais envie d'apporter ce service à des particuliers.

Ma belle-mère faisait régulièrement appel à un toiletteur itinérant pour son chien. Un jour, ce professionnel lui a annoncé qu'il souhaitait arrêter son activité, vendre sa société et son véhi-

cule. L'idée de reprendre son entreprise a commencé à faire son chemin chez moi, jusqu'au jour où mon épouse m'a proposé de me lancer. J'ai d'abord fait des essais pour voir si cela pouvait me convenir puis j'ai validé une formation de toiletteur en parallèle de mon emploi de l'époque.

Finalement, nous n'avons pas réussi à trouver d'accord pour la reprise de la société, mais ce toiletteur m'a tout de même incité à me lancer de mon côté. Je l'ai écouté et j'ai repris un camping-car appartenant à mon beau-père. J'ai pris le temps de l'aména-

ger et j'ai commencé à faire mes premiers déplacements début 2019.

#### Pouvez-vous nous présenter votre camping-car et nous parler de son aménagement ?

C'est un véhicule que j'ai racheté d'occasion, un Knaus Eifelland 520 de 2002. L'intérêt pour moi d'être dans un camping-car est que certains des équipements nécessaires, comme les réservoirs d'eau propre et d'eau usée ou la chaudière, sont déjà présents. J'ai aussi gardé une partie de l'aménagement d'origine : le frigo, les plaques



de cuisson, les placards, la douche ou les WC. Pour le reste, comme j'avais un peu de temps, j'ai tout aménagé moi-même. Le gros de la transformation consistait surtout à enlever une couchette à l'arrière pour y installer une baignoire pour les chiens. J'ai aussi enlevé tout le coin salon pour m'aménager un plus grand espace de travail et j'ai ajouté une vitrine pour les ventes.

#### **Qu'apporte cette itinérance par rapport à une activité plus traditionnelle ?**

Je dirais d'abord davantage de convivialité. Sur mes déplacements à domicile, les clients s'ouvrent bien plus facilement et je me suis aperçu que beaucoup de personnes âgées ne voyaient pas grand monde dans la journée.

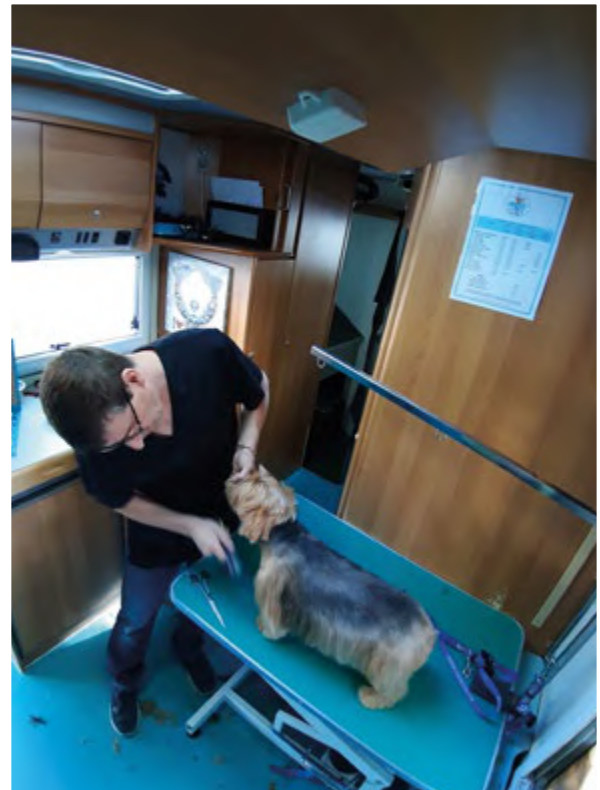
Pour certains clients, j'essaie de placer le rendez-vous en fin de tournée, car je sais que je vais ensuite passer une demi-heure ou une heure à discuter et à boire un coup. C'est un moment d'échange important pour beaucoup et le lien est tout autre que lorsqu'on travaille en boutique. L'aspect humain est pour moi primordial, au-delà du service en lui-même. Nous sommes dans une

### **« POUR CERTAINS CLIENTS, J'ESSAIE DE PLACER LE RENDEZ-VOUS EN FIN DE TOURNÉE, CAR JE SAIS QUE JE VAIS ENSUITE PASSER UNE DEMI-HEURE OU UNE HEURE À DISCUTER ET À BOIRE UN COUP. »**

société de plus en plus déshumanisée et c'est très important, pour moi, de garder ce contact.

Il y a aussi un intérêt financier. J'ai un coût de fonctionnement moindre, car je n'ai pas de loyer. Je dois simplement payer les droits de place dans les villages, environ 7 à 10 euros par jour. Sur l'année, cela représente une grosse économie.

Enfin, les déplacements m'offrent une certaine liberté et me permettent de découvrir ce qui nous entoure. Grâce à mes coûts de fonctionnement légèrement inférieurs à ceux d'un salon traditionnel, je peux me per-



mettre de faire quelques toilettes en moins dans la semaine pour profiter de cette liberté.

#### **Comment s'organise votre planning entre cette activité fixe et les déplacements à domicile ?**

Les jours où je fonctionne en fixe sont planifiés et ne changent jamais. Je m'installe au choix sur la place du village ou dans des entreprises voulant bien m'accueillir. Je tourne sur plusieurs villages du Gard et de l'Hérault. Pour la partie à domicile, j'essaie de rassembler mes rendez-vous par secteur pour éviter les kilomètres et la perte de temps.

#### **Avez-vous plutôt une clientèle régulière malgré cette activité en itinérance ?**

J'ai un noyau dur de clients, qui reviennent chaque mois, et d'autres qui me découvrent par différents moyens. Il est vrai que mon véhicule est assez visible et il m'est déjà arrivé que des gens m'appellent quand je suis sur la route, pour me demander des informations.



## LE LIBRAIRE ITINÉRANT

### Le Serpent d'Étoiles

Bertrand Hugot, 32 ans, a installé sa librairie indépendante itinérante dans un camion aménagé avec lequel il rayonne en Charente-Maritime, autour d'Oléron. Il nous présente « Le Serpent d'Étoiles ».

#### Comment vous est venue l'idée de lancer un camion librairie ?

J'ai exercé plusieurs années comme vendeur dans plusieurs librairies parisiennes, puis à l'île d'Oléron. Mais je ne me retrouvais plus dans mon métier, où la part de manutention est très importante et le contact avec les clients relativement limité. Je souhaitais faire quelque chose de plus convivial et me confronter à un public plus large.

#### Pouvez-vous nous présenter votre bibliobus ?

Le camion mesure 7 m de long et 3,50 m de haut. Il comporte plusieurs hublots

et une ouverture avec une porte coulissante et un escalier sur le côté. J'ajoute généralement un auvent, avec quelques livres disposés sur un présentoir, mais la plupart des gens rentrent dans le bus, où se trouvent les rayonnages. J'ai 3 000 livres en stock, dans tous les genres : romans, sciences humaines, bandes dessinées, mangas, livres jeunesse, livres de cuisine...

#### Comment avez-vous trouvé et aménagé ce camion ?

J'ai racheté en juin 2021 Le Serpent d'Étoiles à une amie qui l'avait déjà utilisé comme librairie itinérante pendant quatre ans, autour de La Rochelle. Elle



l'avait spécialement aménagé pour transporter des livres, avec des rayonnages inclinés, afin que les livres ne tombent pas pendant le transport. Lorsqu'elle a mis en vente son camion librairie, le nombre d'acheteurs potentiels était assez limité, notamment parce que sa conduite nécessite d'avoir un permis poids lourds. J'ai donc pu l'acquérir à un prix relativement raisonnable, 10 000 €, ce qui est peu comparé à un utilitaire aménagé.

#### **Qu'apporte un bibliobus par rapport à une librairie traditionnelle ?**

Sur Oléron, c'est assez compliqué d'ouvrir un commerce tel qu'une librairie. Donc avoir une librairie itinérante permet d'obtenir une zone de chalandise plus grande et de toucher le bon public au bon moment, c'est-à-dire sur les marchés, là où il y a du monde. Cela me permet aussi d'accéder à un cercle

**« CELA ME PERMET  
AUSSI D'ACCÉDER  
À UN CERCLE  
DE LECTEURS  
PLUS DIVERSIFIÉ  
QUE CELUI QUI  
FRÉQUENTE  
HABITUELLEMENT  
LES LIBRAIRIES »**

de lecteurs plus diversifié que celui qui fréquente habituellement les librairies, en particulier dans un territoire comme Oléron avec une saisonnalité importante, un peu déserté l'hiver et très fréquenté l'été. L'avantage d'un book truck est également de pouvoir réduire les coûts par rapport à un commerce traditionnel.

#### **Quelle est votre clientèle habituelle ?**

Je suis présent sur plusieurs marchés autour d'Oléron, dans plusieurs villes d'environ 30 000 habitants. J'effectue une tournée hebdomadaire toujours identique, sur quatre marchés hors saison et six ou sept en pleine saison. J'ai une clientèle régulière de lecteurs qui viennent me voir chaque semaine et qui me passent commande lorsque je n'ai pas le livre qu'ils cherchent. Il y a notamment beaucoup de retraités et l'été, davantage de familles et d'enfants. J'organise également des rencontres littéraires.

## LE TRAVAIL EN VAN ET CAMPING-CAR : POURQUOI PAS ?

Exercer son activité professionnelle dans un véhicule de loisirs est une pratique qui gagne du terrain, notamment avec l'essor du télétravail ces dernières années. Travailler face à une vue imprenable, en bord de mer, en pleine campagne ou haute montagne ? C'est le pari que font de plus en plus de « digital nomads » qui partent à l'aventure en camping-car, van ou fourgon aménagé... tout en gardant leur activité professionnelle. Une expérience inédite et avantageuse qui permet de casser la routine en changeant régulièrement de spot de travail, gérer son emploi du temps et éviter la contrainte de se rendre au bureau.

En savoir +





Passion

# Voyagez en toute tranquillité



Rendez-vous en agence et sur [passion.axa.fr](https://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](https://axa.fr).



## VOUS ET VOTRE PASSION

# Vincent Chamon 100 ans du circuit de Linas-Montlhéry

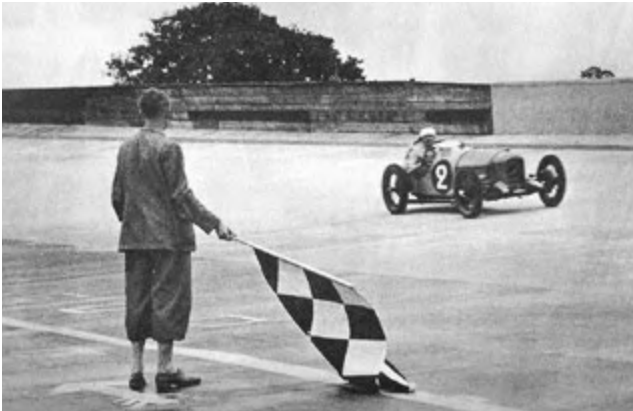
**V**incent Chamon, spécialiste bien connu des amateurs de voitures d'avant-guerre et assuré AXA Passion via l'agence de Carcassonne/Patrick Chaussat, est l'organisateur de l'événement Vintage Revival Montlhéry et du Festival Of Slowth Français. Il revient sur sa passion des belles anciennes et nous présente le Centenaire du légendaire Autodrome de Linas-Montlhéry, qui sera célébré au salon Rétromobile en collaboration avec l'UTAC en janvier, puis au Vintage Montlhéry Revival les 11 et 12 mai prochains.

Par Arnaud Nemet / Visuels : Vintage Revival Montlhéry, Agence Rol

### Pouvez-vous nous expliquer comment est née votre passion pour les automobiles anciennes ?

J'ai travaillé onze ans chez Air France comme ingénieur mécanicien, notamment dans la branche Aéro postale, avant de reprendre l'entreprise familiale de plomberie et chauffage dans ma Nièvre natale. La passion de l'automobile m'a été transmise par mon père et par mon grand-père, ce dernier travaillait sur les moteurs d'avions chez Gnome et Rhône (*fabricant français qui a également produit des motocyclettes jusqu'aux années 1950*) comme metteur au point.

Je m'intéresse tout particulièrement aux véhicules d'avant-guerre et aux mécaniques insolites, qu'on trouve dans beaucoup de modèles d'avant 1914, avec des systèmes de distribution bien particuliers. Pour les restaurations et la mécanique, j'ai beaucoup appris avec mon père, qui m'aide toujours aujourd'hui



SEFAC, Grand Prix de 1934.



Moto Guzzi C4V usine 1924.

mais aussi avec Jean-Pierre Olayat qui est dans le staff du VRM au niveau logistique et avec qui je fais toujours de la mécanique. La rencontre d'un collectionneur, près de chez moi, a été décisive dans ma jeunesse. J'ai tout d'abord fait l'acquisition d'une Douglas, une moto anglaise de 1914. C'est à ce moment-là que je suis tombé amoureux de ces machines anciennes.

### Comment est né le Vintage Revival Montlhéry ?

J'ai rencontré Jacques Potherat en 1998, à l'âge de 17 ans, lors d'un voyage avec mes parents à Prescott, en Angleterre. Nous lui avons dit que nous ne trouvions pas de rassemblements pour les véhicules d'avant-guerre en France. Il nous a alors parlé du circuit de Montlhéry et nous a invités au « Vintage Lalique », en 1999. Après le décès de Jacques Potherat en 2001, il y a eu une édition en 2002, puis le circuit a fermé ses portes par la suite. Lors de la réouverture du circuit, dix ans plus tard, après sa nouvelle homologation je me suis précipité pour recréer un événement, à partir de 2011.

### Qu'est-ce qui explique, selon vous, le succès de cette manifestation ?

L'événement, bisannuel, est devenu incontournable pour tous les passionnés d'avant-guerre. Il attire plus de 5000 visiteurs par jour. Environ 450 véhicules anciens d'avant 1940 sont présentés sur le circuit, à travers sept plateaux de voitures, deux de motos, un plateau motocyclettes d'avant 1919 et véhicules d'exception puis un nouveau plateau que nous appelons « La Coupe Olympique du Centenaire » avec des tricycles du début du siècle (petit hommage aux premiers jeux olympiques motorisés).

Nous essayons de recréer l'atmosphère de l'époque, en incitant les participants à venir en costumes d'époque. Nous avons récemment tourné un petit film pour le salon Rétromobile, sur l'anneau de Montlhéry, avec véhicules et costumes d'époque. C'était un moment magique. Le Vintage Revival Montlhéry ne pourrait exister sans l'aide de nombreux bénévoles : une centaine d'entre eux sont présents pendant la durée du festival et nous sommes un noyau dur avec Jean-Frédéric Frot, mon bras droit depuis l'Angleterre et Jean-Pierre Olayat pour toute la logistique.

### Quels véhicules anciens restaurez-vous avec l'association Vintage Montlhéry Revival (VRM) ?

L'association est plus créée pour promouvoir les véhicules anciens d'avant 1940 mais nous avons quelques véhicules que nous restaurons comme, par exemple, sur le dernier VRM, l'Hélica Leyat de 1919 qui appartient au Lane Museum aux États-Unis. Nous avons remis toute la mécanique en fonction, fabriqué de l'outillage spécifique et nous avons celui-ci en entretien régulier désormais pour le musée.

Prochainement nous allons aussi remettre en état le prototype de l'Hélica Leyat, un exemplaire unique daté d'avant 1914 ! Cet exemplaire n°1 a été retrouvé en morceaux au domicile de Marcel Leyat, après son décès.<sup>(1)</sup> Nous avons donc un sacré travail d'assemblage en perspective...

À côté de cela nous restaurons nos véhicules personnels et j'espère pouvoir faire un musée privé pour présenter ceux-ci. De mon côté, je possède une monoplace de course unique, de marque anglaise GN (Godfrey & Nash), conçue pour faire de la course de côte dans les années 1930 en Angleterre.

<sup>(1)</sup> Marcel Leyat (1885-1986) : ingénieur, inventeur, pionnier de l'aviation, constructeur aéronautique et automobile français. Il lance en 1913 la construction d'automobiles dans les ateliers Leyat (Paris), fermés en 1927. Une vingtaine de véhicules propulsés par hélice y seront construits.



Linas-Monthléry en 1927 :  
(photo agence Rol).

## LE SAVIEZ-VOUS ?

L'Autodrome UTAC Linas-Monthléry est un anneau de vitesse situé dans l'Essonne, ayant accueilli de nombreuses courses automobiles, motocyclistes et cyclistes. Construit en 1924, il a reçu le label « Patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle ». Il appartient depuis 1973 à l'UTAC (Union technique de l'automobile et du cycle), également propriétaire du circuit de Mortefontaine (CERAM), dans l'Oise.

Entre 1925 et 1939, de nombreux records mondiaux sont battus sur l'Autodrome, qui fait aujourd'hui figure de temple de la passion automobile. Le lieu accueille chaque année de nombreux constructeurs venus tester leurs véhicules et de nombreuses manifestations dédiées aux véhicules de collection y sont organisées.

### Que nous réservez-vous pour l'édition du centenaire en mai prochain à l'Autodrome de Linas-Monthléry ?

En raison d'une forte demande, nous avons dû opérer une sélection drastique. Nous avons retenu essentiellement et en priorité les véhicules de 1924 à 1940 ayant marqué l'histoire du circuit, ou des répliques fidèles lorsque les modèles d'époque n'existent plus. Une vingtaine de clubs prendront part aux festivités, venus de 19 pays, dont l'Australie et le Japon.

Audi Tradition viendra célébrer son unification « Auto Union » (Audi, DKW, Horch et Wanderer) réalisée en 1932, avec des véhicules exceptionnels : 2 Horch, 2 Wanderer et probablement une Auto Union Type D. Renault Classic sera également présent avec 4 véhicules ainsi qu'un avion d'avant-guerre. Nous espérons également avoir une Delahaye 145 de la collection Peter Mullin.<sup>[2]</sup> Par ailleurs, des tricycles de 1890 à 1900 feront une démonstration pour La Coupe Olympique du Centenaire, afin de commémorer la course de tricycles à moteur des Jeux olympiques de Paris, en 1900. Il y aura aussi de nombreuses expositions et une bourse d'échange spécialisée sur l'avant 1940.

### Pouvez-vous nous présenter l'exposition qui aura lieu à Rétromobile fin janvier ?

Une vingtaine de véhicules mythiques ayant écrit la légende de l'anneau de vitesse de Linas-Monthléry seront rassemblés dans le Hall 3. L'exposition, d'une surface de plus de 300m<sup>2</sup>, a été conçue en partenariat avec l'UTAC qui s'occupe de la partie après-guerre. Chaque véhicule y sera présenté avec une explication historique et une photo d'époque prise à Monthléry.

Les visiteurs découvriront des véhicules de Grand-Prix (Bugatti Type 36/35A et Type 35 de 1925, tank Bugatti du musée Schlumpf, Amilcar MCO de 1928) des véhicules de record (Jonghi 350 de 1934, Peugeot 404, Leyland-Thomas n°1 de 1924), ainsi qu'une SEFAC de 1934, une Salmson 8 cylindres GP de 1928 (un modèle unique) et une Maserati Tipe 26 des années 1920, un modèle rare qui appartenait certainement à un des frères Maserati.

On pourra également admirer une Bugatti « Baby » et une « Silhouette » ÉDÉ (auto à pédales en bois et tôle), des automobiles pour enfants des années 20.

En motos, trois véhicules de la collection Nougier seront à l'exposition et au

## « NOUS ESSAYONS DE RÉCRÉER L'ATMOSPHÈRE DE L'ÉPOQUE, EN INCITANT LES PARTICIPANTS À VENIR EN COSTUMES D'ÉPOQUE. »

VRM mais aussi un side-car de course Monet-Goyon, une Douglas de course, ainsi qu'une Moto Guzzi de 1924 usine. Les modèles présentés proviennent essentiellement de collections privées.

### Vous êtes aussi le créateur et l'animateur du Festival of Slowth Français. Qu'a-t-il de particulier ?

C'est un rassemblement festif de véhicules « cyclecars » essentiellement d'avant 1920 ou insolites et sur invitation uniquement, une année en France et l'autre année en Angleterre. La limite des véhicules est fixée à 50. Les participants se déplacent sur un parcours d'environ 20 à 30km pour arriver sur le site d'un château dans la Nièvre et régions environnantes. Sur place les animations ne manquent pas : visite de brocante, bourse d'échanges entre les participants et surtout la fameuse « course de lenteur ». La 9<sup>e</sup> édition aura lieu en Angleterre fin août 2024 puis début juin 2025 en France.

<sup>[2]</sup> La Delahaye 145 a été développée dans le but de battre les voitures de Grand Prix étrangères lors d'un concours imaginé par L'Automobile Club de France, la Coupe du Million. René Dreyfus remporta l'épreuve sur l'Autodrome de Linas-Monthléry, le 27 août 1937, en roulant à la moyenne de 147 km/h sur 200 kilomètres. Elle était équipée d'un moteur 12 soupapes en V.





## Rencontre

# Laurent Pecqueux Agent AXA Passion

Par Anne-Lise Parlant et Arnaud Nemet  
Visuels : Laurent Pecqueux, Shutterstock



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

À l'âge de 5 ou 6 ans, je suis monté dans la Volkswagen Coccinelle blanche d'un de mes oncles et je suis immédiatement tombé sous le charme. La Coccinelle est, par évidence, devenue ma première voiture. C'est ainsi qu'a démarré mon intérêt pour les anciennes, les Volkswagen, mais aussi les Porsche, les Américaines et autres véhicules classiques.

### Quel type de collectionneur êtes-vous ?

Je suis passionné par les véhicules de collection depuis une trentaine d'années. Je roule avec autant que

possible : quel bonheur de prendre la route au volant d'une ancienne ! Ce qui me passionne aussi, c'est le côté chineur et la sortie de grange devenue bien rare. Quelle satisfaction, lorsqu'on parvient à dénicher des petites pépites ...

Je possède notamment des Coccinelle, un VW Karmann Ghia Type 34 ainsi qu'un break Ford de 1965, une Porsche 912 et deux motos collectors. Je collectionne également des pièces détachées, accessoires d'époque : jantes de Porsche, moteurs, autoradios... Ces accessoires me sont utiles pour restaurer ou équiper les véhicules à l'identique des modèles d'époque, avec des équipements « period correct ».



## OÙ RETROUVER LAURENT PECQUEUX ?

Agence AXA Assurance  
Bergerac

Ma passion pour les objets vintage ne se limite pas à l'automobile. Je collectionne par exemple les plaques émaillées anciennes, particulièrement celles de compagnies d'assurance des années 1960 et 1970.

### Participez-vous à certains rassemblements ou rallyes automobiles ?

En effet, je participe régulièrement à des rassemblements, à des rallyes de régularité et autres événements autos/motos vintage. Nous organisons pour nos clients des journées d'expertise chez des pros et envisageons l'organisation de plusieurs événements. Enfin, en tant que spécialiste assurance collection, je participe à différents salons dont Rétromobile, Epoqu'auto ou Le Mans Classic, sur le stand AXA Passion. Stand sur lequel j'aurai le plaisir de rencontrer les passionnés particuliers et professionnels qui nous rendrons visite lors de Rétromobile 2024.

Sur le plan personnel, je suis adhérent / administrateur de clubs avec lesquels



Karmann Ghia Type 34.



Coccinelle US 1967.

**« JE PARTICIPE RÉGULIÈREMENT À DES RASSEMBLEMENTS, À DES RALLYES DE RÉGULARITÉ ET AUTRES ÉVÉNEMENTS AUTOS/ MOTOS VINTAGE. »**



je participe à différents événements. J'ai pris part au Mans Classic 2023 avec mon VW Karmann Ghia Type 34, ainsi qu'à des événements VW et Porsche en Belgique et en Allemagne.

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

J'ai démarré ma carrière en 1994 dans les réseaux salariés UAP (Union des Assurances de Paris). Puis en 1997, j'ai rejoint mon père qui était Agent Général AXA à Bergerac. En 2005, j'ai repris la direction de l'agence qui s'est bien étoffée et compte désormais sept personnes.

Notre clientèle collection est variée, nationale, et nous assurons tous types de classiques : les autos françaises, allemandes, américaines, anglaises, les collections roulantes ou statiques, mais aussi les musées, événements auto/ moto, salons, clubs et professionnels.

J'aime beaucoup mon métier, que je trouve vraiment passionnant. J'appré-

cie de pouvoir proposer des produits de qualité (notre offre collection est un must), de trouver des solutions adaptées aux demandes et aux besoins de mes clients. J'ai ainsi la chance de pouvoir rencontrer de véritables passionnés d'automobiles anciennes, de motos et autres (militaires, agricoles...).

Je passe souvent beaucoup de temps à échanger avec mes assurés, c'est très enrichissant. Et il n'est pas rare que nous nous retrouvions ou que nous nous rencontrions sur certains événements, automobiles ou autres.

**Auriez-vous une anecdote à nous raconter, en tant qu'Agent AXA Passion ?**

Nous assurons une Formule 1 conservée par un client dans une pièce d'habitation, ce qui n'est pas banal...

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

## UN ÉVÉNEMENT :



### Le Goodwood Revival

Je me suis déjà rendu à ce festival annuel de véhicules historiques de course qui se déroule à Chichester en Angleterre. C'est assez proche du Mans Classic mais avec cet esprit décalé « so British ». C'est vraiment étonnant, on y retrouve des personnes fortunées, des personnes célèbres qui campent à côté de leur voiture ! Tout le contraste que l'on aime chez nos camarades de jeu anglais (dédicace aux rugbymen).

## UN SPOT :



### Le Petersen Automotive Museum

Pour son architecture, parce qu'il s'agit d'un des plus grands musées de ce type au monde, parce qu'il est situé à L.A., la ville de l'auto/moto et parce que le parc exposé est magique : des Mercedes, des Porsche, des Anglaises et des autos de film comme la Jaguar XKSS de Steve McQueen, la Coccinelle Herbie des films *La Coccinelle* (1968), la Batmobile...

## UN FILM :



### « Bullit »

Réalisé par Peter Yates (1968)

J'aime ce film, pour les acteurs bien sûr, pour la musique de Lalo Schifrin mais aussi pour la mythique poursuite de voitures dans les rues de San Francisco entre la Dodge Charger et la Ford Mustang de Steve McQueen.

## UNE VOITURE :



### La Mercedes-Benz 300 SLR Coupé

C'est un modèle mythique que beaucoup rêveraient d'avoir... D'abord parce qu'il allie l'élégance de la 300 SL, avec sa carrosserie à portes papillons, avec la course automobile, mais aussi parce que la 300 SLR a été produite à seulement deux exemplaires, ce qui en fait une des voitures les plus exclusives au monde.

## UN OBJET :



### Le surf longboard

J'apprécie le surf, j'ai la chance d'habiter non loin de l'océan Atlantique. La culture surf, la culture automobile, toutes deux synonymes d'évasion et de liberté, sont très liées.

# L'actu

## AXA Passion

*Retour en images sur nos dernières actualités*

### Retour sur Epoqu'auto

Du 10 au 12 novembre derniers, l'Eurexpo de Lyon accueillait la 44<sup>e</sup> édition d'Epoqu'auto. Salon de référence des autos et motos anciennes, le salon s'est, cette année encore, affirmé comme l'un des rendez-vous incontournables du calendrier collection. Avec plus de 95 000 visiteurs sur 3 jours, l'événement a battu son record d'affluence, en hausse de 12% sur un an.

En plus des traditionnels plateaux et expositions qui mettaient cette année à l'honneur Peugeot, le constructeur français d'avant-guerre Dollar ou les petites mobylettes, la vente aux enchères a remporté un vif succès. Organisée par la maison Osenat, elle a permis à plus de 80% des lots de trouver preneur, parmi lesquels quelques véhicules d'exception, dont une Alpine 1600 VC Groupe 3 de 1972, adjugée à 180 000 euros.

Installé dans le Hall 6, AXA Passion était aussi de retour cette année. Deux véhicules étaient exposés sur le stand : une superbe Honda CB 750 Four ainsi qu'une Alpine A110/1300C de 1968, intégralement restaurée.





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<sup>(1)</sup>.

**Rendez-vous en agence et sur [passion.axa.fr](https://passion.axa.fr)**

<sup>(1)</sup> 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](https://axa.fr).



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