AXA Passion

N°9 - AVRIL - JUIN 2024

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

Deux-roues
Collection
Plaisance
Camping-car



Camping-car

Les Coflocs, l'appel de la route

REF. 2001162-0324



DEUX-ROUES

RENAUD LAVILLENIE, D'UNE PISTE À L'AUTRE



COLLECTION

FORD MUSTANG, 60 ANS ET TOUJOURS SAUVAGE !



PLAISANCE

LES VOILES D'ANTIBES : LES YACHTS DE TRADITION À L'HONNEUR

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

N°9 - avril / juin 2024

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

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

Rédacteur en chef :
Anne-Lise Parlant : annelise.parlant@axa.fr

Rédacteurs :
Stéphane Cohen, David Dumain, Arnaud Nemet, Anne-Lise Parlant, Benjamin Pinier, Thierry Traccan

Maquette et mise en page :
Jérémy Ratrimomananjara et Antoine Boullé

Pilotage du magazine :
Anne-Lise Parlant et Arnaud Nemet

Remerciements :
Thierry Corbarieu, Véronique Furlani, Yann Joannon, Renaud Lavillenie, Les Coflocs, Jean-Paul Naddeo, Univem

Crédits photos et visuels :
Stéphane Cohen, Thierry Corbarieu, David Dumain, DR, Loïc Guerlais, Jean-Aignan Museau, Mecum Auctions, Les Coflocs, KTM, Jean-Paul Naddeo, Alexander Panzeri, Marc Pélissier, Marie-Noelle Archambault, Cyril Jarno, Stéphane Gamelin, Emmanuel Gérard-Benrathl / Les Voiles d'Antibes, Pexels, Univem - Guillaume Simoes, Unsplash, Shutterstock

Impression :
Cap'Passion est imprimé en France par CIA Graphic

Président RUN Services / AXA Passion :
Éric Lemaire



ÉDITO

Le printemps est là, et avec lui le lancement de vos passions Deux-roues, Collection, Plaisance et Camping-car. Pour vous accompagner, nous vous avons une nouvelle fois concocté une sélection d'articles, ancrés dans l'actualité de vos passions.

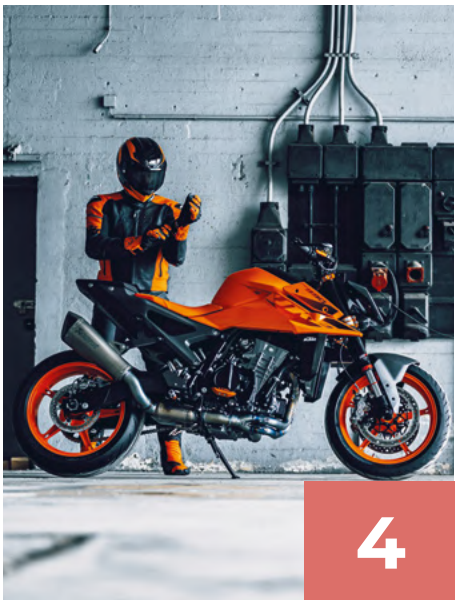
Au programme, **des anniversaires** avec les 60 ans de la Ford Mustang et les 30 ans de la KTM Duke ; du **patrimoine** et de l'**Histoire** avec des passionnés de véhicules militaires, revivant le Débarquement 365 jours par an, ou encore l'événement des Voiles d'Antibes qui met à l'honneur les Yachts de Tradition ; des **invitations au voyage** avec « Les Coflocs » qui nous partagent leurs expériences de vanlifers à l'autre bout du monde ; sans oublier la **rencontre exclusive** avec le champion olympique de saut à la perche, **Renaud Lavillenie,** aussi finisher des 24 Heures Motos !

Une bonne nouvelle ne venant jamais seule, nous sommes également heureux de vous annoncer le lancement du **Club Passion** ! Entièrement pensé pour nos clients, celui-ci accompagnera votre passion tout au long de l'année pour vivre pleinement vos émotions. Au programme : **événements exclusifs, ventes privées, avantages et de nombreux cadeaux...** Vous trouverez de plus amples informations dans ce magazine.

Merci de votre confiance et à très vite !

Éric Lemaire
Président de RUN Services / AXA Passion

SOMMAIRE



DEUX-ROUES

4 DOSSIER : La KTM Duke a 30 ans

8 INTERVIEW : Renaud Lavillenie, d'une piste à l'autre

13 AGENDA : Les prochains événements Deux-roues



COLLECTION

14 ANNIVERSAIRE : Ford Mustang, 60 ans et toujours sauvage !

18 DOSSIER : 80e anniversaire du Débarquement : les véhicules militaires, un patrimoine préservé

22 AGENDA : Les prochains événements Collection



PLAISANCE

24 DOSSIER : Les voiles d'Antibes : les yachts de tradition toutes voiles dehors

28 RENCONTRE : Thierry Corbarieu, l'ultra-trailer qui défie l'Atlantique à la rame

32 AGENDA : Les prochains événements Plaisance



CAMPING-CAR

34 DOSSIER : Les Coflocs, l'appel de la route

39 CONSEILS : Bien vivre la vanlife en 10 conseils

43 AGENDA : Les prochains événements camping-car



AXA PASSION

44 VOUS ET VOTRE PASSION : Jean-Paul Naddeo

48 INTERVIEW : À la rencontre de Loïc Guerlais, Agent AXA Passion

51 L'actu AXA Passion



Née dans un style Supermotard avec cette 620 (au 1er plan) commercialisée il y a déjà 30 ans, la famille Duke est aujourd'hui 100 % roadster.

Anniversaire

30 ans de la Duke
Comment la Duke a fait roi KTM ?

Il est parfois des motos qui incarnent une histoire allant bien au-delà de l'objet mécanique. Celle de la Duke, qui fête cette année ses 30 ans, en est une parfaite illustration, elle que l'on peut considérer comme le marqueur, mais aussi comme l'un des déclencheurs de l'ère moderne de KTM. L'égérie d'une marque célébrant trente ans de success story.

Par Thierry Traccan
Visuels : Shutterstock, Unsplash, Pexels, KTM

Petit retour en arrière. Si la marque KTM, née en Autriche en 1953, remporte très vite des succès en compétition, réussit son industrialisation et jouit d'un bon succès commercial, le début des années 1980 s'accompagne de choix techniques hasardeux qui mettent à mal la fiabilité des mécaniques, sans compter des coûts de production élevés qui se répercutent au niveau des prix de vente pour des modèles désormais largement dépassés par la concurrence japonaise. Une spirale infernale que les dirigeants de KTM ne parviennent pas à enrayer et qui finit par plomber une entreprise qui fait faillite en 1991. Le moment choisi par Stefan Pierer pour se porter acquéreur de la marque et la réinventer.

Une machine de route aux accents sportifs

Au-delà des modèles d'enduro et de motocross dont les fondamentaux techniques et stylistiques sont revus de fond en comble, il est décidé de définir un modèle de route détonant avec le reste de la production d'alors. Ce sera la Duke,

qui sera mise sur le marché en 1994. Une machine de route aux accents très sportifs qui invente le genre Supermotard de série, celui d'une moto capable de mettre en avant ses prétentions dynamiques élevées tout en conservant une certaine polyvalence l'autorisant à évoluer sur un périmètre assez large.

Avant que ne soit établi le slogan qui accompagne toujours aujourd'hui l'essentiel des modèles du constructeur, la Duke première du nom est bien « Ready To Race ». Dessinée par celui qui est toujours maître du design chez KTM, Gerald Kiska, la Duke 620 (en réalité une 609 cm^3) réussit le tour de force d'imposer d'emblée sa plastique. Une silhouette agressive, portée par un monocylindre pétillant (plutôt souple à bas régimes, rempli de couple et proposant une bonne allonge) qui se loge dans une partie-cycle imaginée pour le sport. La Duke doit être une machine capable, dans un environnement où les virages se succèdent, de faire la pige à l'essentiel des motos à multicylindres existant alors.

Si sa puissance de 55 CV ne fiche pas la frousse, la disponibilité immédiate et la manière dont les chevaux sont distribués sur l'ensemble de la plage d'utilisation la rendent redoutable, d'autant qu'avec les excellentes suspensions WP (dont la marque n'appartient alors pas encore à Pierer), le bras oscillant en aluminium ou les freins Brembo dont le large disque de 320 mm pincé par des étriers 4 pistons, la Duke joue les sylphides de caractère, elle qui ne pèse que 127 kg à sec. Un record. Posée sur des roues de 17 pouces chaussées de pneus aux gommes racing, la Duke fait des étincelles, et des miracles.

Figure de proue du renouveau de KTM

Alors bien sûr, elle emporte les défauts de ses qualités, et si on la choisit pour faire des chronos, elle peine dans un usage de grande routière voyageuse. Mais son efficacité, ses lignes et son tempérament (sa robustesse aussi), en font la figure de proue du renouveau de KTM. La Duke accompagne la renaissance de la marque. Les jalons sont posés : désormais du côté de Mattighofen, le sport doit transpirer par tous les pores. Ce fil d'Ariane, la marque le déroule comme une pelote depuis lors, déclinant cet ADN pour ses routières, trails etc.

UNE MACHINE DE ROUTE AUX ACCENTS TRÈS SPORTIFS
QUI INVENTE LE GENRE SUPERMOTARD DE SÉRIE.


Un design avant-gardiste pour ces Duke 620 et 400.


La Duke 990, l'une des nouveautés de la marque pour 2024.


La Duke 125 permet aux permis A et aux jeunes d'intégrer la famille KTM.

UNE DYNASTIE DE MODÈLES AYANT ACCOMPAGNÉ L'INCROYABLE EXPANSION DE KTM TOUT AU LONG DE CES TRENTE DERNIÈRES ANNÉES.

La Duke première du nom montera d'ailleurs en gamme quatre années plus tard, toujours motorisée par un monocylindre LC4 mais avec une esthétique encore plus tranchante. Des codes qui la rapprochent des motos tout-terrain avec ses ouïes de radiateur tranchantes. Une plastique visuellement allégée soulignée par son bloc optique présentant deux feux superposés. Un design qui lui permit de poursuivre sa carrière dans cet écrin pendant dix ans, avant de se voir remplacée par la Duke acte III à partir de 2008. Un changement d'esprit puisqu'elle perdait un peu de son côté Supermotard pour se rapprocher des codes des roadsters. L'envie pour KTM d'enraciner définitivement le monocylindre sur route en lui affrétant un environnement un peu moins marqué.

Le genre roadster dans ce qu'il a de plus total

En 2012, la firme Autrichienne ira bien plus loin, dévoilant une Duke transformée en vraie roadster avec une assise de selle plus basse, un guidon typique du genre. Une moto qui rencontra un succès pas seulement d'estime, même si le genre avait moins de raison d'être avec l'arrivée sur le marché des nouveaux bicylindres KTM 790 dès 2017. Une promiscuité qui fut fatale au gros monocylindre, lequel en 2018, date de sa dernière commercialisation, développait 65 chevaux. Un genre apprécié par beaucoup, mais acheté par seulement quelques-uns. Plus de quoi faire l'effort de maintenir la production, le R&D se concentrant sur d'autres projets, 790,





Seule la Duke 790 se décline en version A2.



Des allures de tablette pour cet afficheur permettant de définir ses réglages.

« Ready To Race », un slogan maison qui va comme un gant à la redoutable 1390 Super Duke R.



Le design agressif de la 990 annonce la couleur...

890, 1290, puis récemment 990 et 1390, qu'elles s'appellent désormais Duke ou Super Duke. Un nom qui accompagne toujours ce genre si important pour KTM.

Duke, ou une marque dans la marque, qui se décline encore en 125, en 250 ou en 390. Du monocylindre pour les petites cylindrées, du bicylindre à partir de la KTM 790 et jusqu'à la KTM 1390, les Duke représentent d'abord le genre roadster dans ce qu'il a de plus total ! C'est-à-dire – et c'est paradoxal – de plus minimaliste, avec un moteur bien visible qui s'enserre dans un châssis tubulaire, une partie-cycle rigoureuse capable d'encaisser la puissance en fonction des cylindrées, mais toujours apte à sublimer les capacités d'engagement de son pilote.

Duke ou un patronyme royal, celui d'une dynastie de modèles ayant accompagné l'incroyable expansion de KTM tout au long de ces trente dernières années. Un nom jamais abandonné, jamais galvaudé. Suffisamment rare dans l'industrie pour être souligné, comme ses quatre lettres à la valeur d'or qui s'affichent fièrement sur les flancs de chacun des modèles aujourd'hui au catalogue.



Renaud Lavillenie se prête à une séance photo à basse vitesse sur l'aéroport privé du Bourget, en 1996.

Interview

Renaud Lavillenie, d'une piste à l'autre

En cette année 2024 où les JO se tiendront en France comme cent ans plus tôt, nous avons rencontré Renaud Lavillenie. Le médaillé d'or aux JO de Londres en 2012 se livre sur sa passion de la moto – moins connue du grand public – qui a contribué à ses exploits. Témoignage d'un champion en lévitation.

Par David Dumain
Photos : Jean-Aignan Museau, David Dumain, DR

Renaud, est-ce que tu peux nous dire où en est ta préparation et quelles sont les conditions pour te qualifier pour ces JO ?

Je suis en pleine reconstruction, puisque j'ai été opéré il y a à peine plus de cinq mois du tendon ischio-jambier (pour faire simple, c'est celui sur lequel on s'assied tous, situé dans la fesse). Il était au bord de la rupture et j'ai dû passer par la case chirurgie. Heureusement, ça fait un moment que je cours à nouveau et il faut que je prenne le temps de tout remettre en place. Si tout se passe bien, je devrais retoucher une perche en avril et j'avoue que ça fait des mois que j'attends ça.

Concernant le process, on a un minima pour se qualifier, une hauteur de 5,82 mètres qu'il faut franchir sur une compétition officielle, et on a jusqu'au 30 juin pour le faire. Le concours olympique de perche aura lieu les 3 et 5 août, donc cette sélection se passera juste un mois avant, afin de sélectionner les athlètes les plus performants du moment. Mon mois de juin va être centré sur la compétition, pour remplir ce premier objectif qui est de me qualifier. Après,



L'athlète a enfilé son cuir et mis son casque designé par ses soins pour prendre part au Bol d'Argent 2016.

« J'AIME BIEN RACONTER QU'ENTRE MON TITRE OLYMPIQUE AU MOIS D'AOÛT 2012 ET MON RECORD DU MONDE À LA PERCHE EN FÉVRIER 2014, J'AI BOUCLÉ LES 24 HEURES DU MANS EN SEPTEMBRE 2013. »

je ferai de nouveau partie des athlètes français qui représentent notre pays à quelques kilomètres d'ici.

Tu n'es pas seulement un athlète, mais aussi un véritable pilote. Peux-tu nous raconter comment, entre ton titre olympique et ton record du monde, tu as réussi à boucler les 24 Heures Motos ?

J'ai toujours été passionné par la moto, j'ai toujours été attiré par ça. D'ailleurs, mon premier vrai moyen de locomotion ce n'était pas une voiture, mais une petite 125 Suzuki. C'est un choix de vie qui m'est propre et qui m'a permis de m'évader, de me libérer à des moments-clés, notamment celui que vous évoquez. Je pense qu'on est tous d'accord pour dire que quand on fait de la moto, on pense à autre chose et ça fait du bien. Quand on passe plusieurs mois à traverser le monde entier pour des compétitions tous les week-ends, avec des conférences de presse, des obligations pour les partenaires et des entraînements, à un moment donné, on sature.

Je me suis retrouvé dans une situation où une journée sur circuit me faisait plus de bien que deux semaines au soleil avec mes tongs et mon maillot de bain. C'est particulier mais ça me correspond. Je me suis donc autorisé à intégrer la moto dans mon quotidien sur des périodes choisies. Il est évident que je n'allais pas partir faire de la moto sur piste quelques jours avant un championnat. Il me faut le temps de me remettre s'il m'arrive quelque chose. Quand j'ai eu cette chance, même si je m'en suis donné les moyens, de gagner la plus belle des compétitions au monde et de remporter une médaille d'or olympique, ça m'a permis aussi de me libérer d'un certain poids, pour ne pas dire que je me sentais presque invincible. J'ai donc commencé à imaginer aller plus loin côté moto, et comme mes chronos progressaient, j'ai sérieusement envisagé de m'engager aux 24 Heures du Mans Motos. J'avais le niveau suffisant pour me qualifier, et c'est ce qui s'est passé.

Mais n'est-ce pas risqué d'entreprendre une course de vitesse en pleine carrière d'athlète ?

J'ai aussi toujours été fasciné par la vitesse, la prise de risque. Ma discipline, la perche, est aussi une discipline très risquée, où on se propulse à plus de 5 mètres de hauteur. J'ai donc cette habitude de prendre des risques au quotidien dans mon sport et le parallèle avec la moto était tout trouvé. Après, je cherche à me dépasser tout en visant à maîtriser ce risque ou en tout cas à le minimiser. C'est aussi un moyen de m'évader. Chacun prend sa dose de plaisir et de liberté comme il l'entend et pour moi, c'est la moto. Quand je me suis retrouvé à partir dans un délire assez fou de tenter de faire les 24 Heures du Mans alors que

je venais d'être champion olympique, je me suis rendu compte que la moto c'était au-delà de la liberté que ça me procurait, mais que cela correspondait aussi à mon état d'esprit. J'aime bien raconter qu'entre mon titre olympique au mois d'août 2012 et mon record du monde à la perche en février 2014, j'ai bouclé les 24 Heures du Mans en septembre 2013. Je ne sais pas si je peux dire que d'avoir fait cette course m'a permis de battre le record du monde, mais je sais que ça m'a donné une certaine dose d'envie et que quand je suis revenu du Mans, j'étais à bloc dès le premier jour d'entraînement parce que j'avais rechargé toutes mes batteries. C'était quelque chose de très important, même si c'était dur de le faire accepter par ma famille et mon entourage parce qu'on est encore sur des préjugés.

Si tu devais choisir entre la moto et le saut à la perche ?

La moto fait partie de ma vie, comme je l'ai dit, mais je choisirais la perche. Heureusement, je ne suis pas tenu de choisir… *(Rires)* Je pense que les deux sont vraiment indissociables de mon histoire. Tout le monde ne fonctionne pas comme ça, mais c'est mon histoire et ça a fonctionné comme ça pour moi. Je suis très fier d'avoir relevé des défis qui étaient presque inimaginables pour le commun des athlètes parce qu'à date, je pense être le seul champion olympique à avoir bouclé les 24 Heures du Mans Motos et donc c'est une petite fierté.

En tout cas, c'est sûr que la moto n'a pas été néfaste dans ma recherche de performance pure et surtout, cette pratique m'a permis de me libérer à de nombreuses reprises. Il y a des moments où la pression monte dans mon sport avec les enjeux, j'ai des milliers de pensées qui me traversent la tête, des bonnes et des mauvaises. Il suffit alors que je mette un casque et que j'aille me balader sur une belle route d'Auvergne ou sur un circuit pour m'aérer l'esprit, me ressourcer. C'est ce genre de choses qui m'ont permis de repousser mes limites, de gérer les périodes de stress en gardant la concentration nécessaire, parce qu'on gère mieux les choses quand on prend du plaisir. C'est pour cette raison que la moto ne m'a jamais quitté, y compris dans les périodes compliquées.

La moto, comme la perche, sont des sports qui sont inégalement diffusés dans les médias. Quelle est ton opinion sur cette exposition médiatique de tes deux sports fétiches ?

Pour voir du saut à la perche dans les médias, il y a les Jeux olympiques, et puis après, il faut gratter. Il y a aussi des diffusions sur les plateformes privées, mais ce sont les réseaux sociaux qui nous alimentent. Je pratique un sport dont la médiatisation n'est pas très accessible. Il faut donc se battre, et ce sont nos performances qui vont nous permettre d'avoir un peu plus de visibilité, un peu plus d'audience. Quand je vois les chiffres de la moto, ça fait envie, on aimerait bien les avoir en athlé.

Après, on sait que ce ne sont pas les mêmes audiences, les mêmes émotions. Je me retrouve dans le consommateur qui fonctionne avec plusieurs écrans. On a une façon différente de voir les choses, en ne sélectionnant que les temps forts plutôt que de regarder un événement sur la durée. Pour avoir fait les 24 Heures Motos, je trouve qu'il faut être vraiment passionné pour tout suivre. Ceci dit, je trouve



Invité d'honneur AXA Passion avec Brough Superior

Le 7 février dernier, Renaud Lavillenie a témoigné de sa passion pour les deux-roues à moteur lors du lancement du nouveau produit moto, organisé par AXA Passion à Paris. Devant plus de 200 invités au pavillon Gabriel, l'ancien champion olympique a raconté son engagement dans le sport et évoqué le dépassement de soi, y compris au-delà de ses exploits sportifs, puisqu'il organisait deux semaines plus tard le meeting international All Star Perche, dans sa ville de Clermont-Ferrand.

L'occasion de parler de sport, de moto, mais également d'aventure industrielle, puisqu'il était aux côtés d'Albert Castaigne, Directeur Général de la luxueuse marque de motos françaises Brough Superior. Tous deux ont évoqué la fierté de porter haut les couleurs françaises, qu'il s'agisse de l'événement sportif le plus important sur la planète ou des questions de mobilité et de défis technologiques. Rendez-vous a été pris à cette occasion pour tester l'AMB 001 Pro, cette moto exceptionnelle au moteur turbocompressé, conçue avec Aston Martin, qui était exposée dans la salle. Renaud Lavillenie, qui a déjà fait le déplacement à Toulouse pour visiter l'usine de production de Brough Superior, s'est dit impatient de tester la fine lame sur circuit. À suivre…



Lors des Mondiaux d'athlétisme 2013 à Moscou, Renaud Lavillenie a décroché la médaille d'argent, l'année suivant son titre olympique.



Lavillenie lors des 24 Heures Motos au Mans comptant pour le championnat du monde d'Endurance, qu'il terminera à la 25e position.



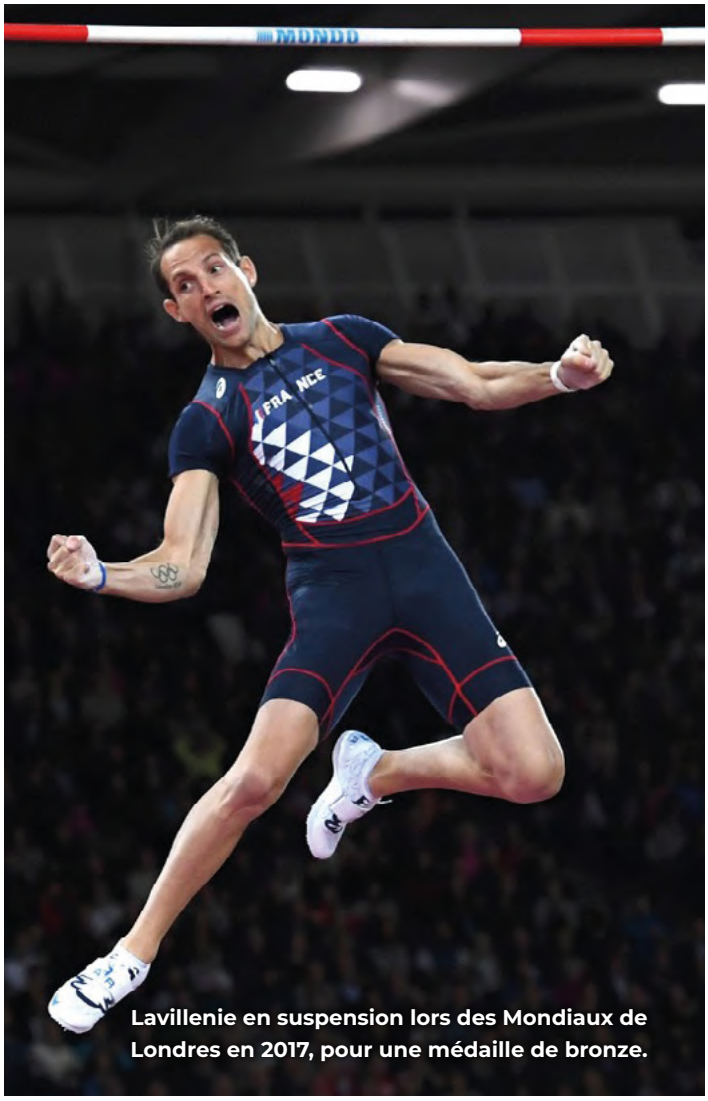
Renaud en action au Bol d'Argent 2016 avec le numéro 616, comme le nombre de centimètres du record du monde de saut à la perche qu'il détenait alors.



Avec son coéquipier Stéphane Mézard lors des 24 Heures Motos 2014.



Au Mans avec le numéro 63, comme le département de sa région de cœur, le Puy-de-Dôme.



Lavillenie en suspension lors des Mondiaux de Londres en 2017, pour une médaille de bronze.

« COMME MES CHRONOS PROGRESSAIENT, J'AI SÉRIEUSEMENT ENVISAGÉ DE M'ENGAGER AUX 24 HEURES DU MANS MOTOS. »

que le sport moto prend de plus en plus de place, parce qu'il y a de plus en plus de plateformes qui le proposent. Après, on en veut toujours plus, mais l'un des enjeux est de toucher le public jeune, davantage orienté vers les sports collectifs et les événements majeurs. Pour cela, il faut des champions, c'est évident. Nous en athlé, en ce moment on galère un petit peu, et ça ne fait pas trop vendre. Il faut que des exploits soient réalisés sur le terrain pour les faire vivre à la télé.

Une fois ces quatrièmes olympiades accomplies est-ce qu'on peut t'imaginer au guidon d'une moto pour une compétition ?

Ça fait partie de mes plans d'après, je ne vous le cache pas. J'ai mis un coup d'arrêt sur la compétition moto après les Jeux de Rio, mais ça reste dans un coin de ma tête… Je peux me faire plaisir au guidon pour au moins une ou deux saisons, mais je n'ai encore aucune idée de la discipline et de la machine avec laquelle je m'engagerai. Je vais voir ce qui s'ouvrira à moi, mais pourquoi pas retenter l'expérience des 24 Heures, ou peut-être changer d'endroit et faire le Bol d'or, que je n'ai fait qu'en remplaçant ?



24 HEURES MOTOS, LE MANS

DU 18 AU 21 AVRIL

Course très attendue des amateurs de sports mécaniques, la 47e édition des 24 Heures Motos aura lieu du 18 au 21 avril sur le Circuit Bugatti du Mans. Durant 24 heures, des pilotes d'exception repoussent leurs limites et réalisent des performances incroyables. La course d'endurance offre aux spectateurs un aperçu des dernières innovations techniques des constructeurs de motos. Ils seront sans doute une nouvelle fois nombreux pour encourager les équipes et pilotes amateurs et profiter des ambiances uniques de la course. En 2023, 77 200 spectateurs ont assisté aux 24 Heures Motos. En dehors de la piste et des paddocks, l'animation n'est pas en reste, avec une fête foraine et deux soirées concerts, prévus les vendredi et samedi soirs.



MÉCANIC'SHOW, PECQUENCOURT

DU 27 AU 28 AVRIL

Le Mécanic'Show de Pecquencourt revient cette année pour permettre à ses visiteurs de vivre la passion des belles mécaniques lors de spectacles toujours plus surprenants. Au programme, des expositions de motos, voitures et camions, du trial, des stunt, des concerts (U2 Révolution et Guns For Illusion)… un beau combo pour faire rêver petits et grands.



GRAND PRIX DE FRANCE MOTO, LE MANS

DU 10 AU 12 MAI

Gageons que l'affluence sera une nouvelle fois au rendez-vous pour cet événement riche en émotions. Le 30e Grand Prix de France avait attiré l'an dernier 278 805 spectateurs sur quatre jours, établissant un record absolu de fréquentation en MotoGP. Après les essais libres et les qualifications, place aux courses en Moto2, Moto3 puis MotoGP le dimanche. Fabio Quartararo et Johann Zarco défendront une nouvelle fois les couleurs tricolores. L'an dernier, l'Italien Marco Bezzecchi avait fini en haut du podium, devant l'Espagnol Jorge Martin et le Français Johann Zarco.



SOU'PAPES FESTIVAL, AVIGNON

DU 8 AU 9 JUIN

Le rendez-vous des passionnés de moto, organisé par l'association Les Motards Solidaires, se déroulera du 8 au 9 juin 2024 à Avignon. Au programme de cette cinquième édition du salon de la moto du Sud de la France : concerts, animations (concours de décibels, stunt), expositions… Ce salon rassemble plus de 130 exposants autour de l'univers de la moto au Avignon Parc Expo, sur une surface de 55 000 m². Plus de 50 marques moto et de nombreux équipementiers seront présents pour l'occasion.

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



Fastback 1969.

ANNIVERSAIRE

Ford Mustang : 60 ans et toujours sauvage !

Depuis 1964, sept générations de Ford Mustang se sont écoulées à plus de dix millions d'exemplaires, une performance bien au-delà des rêves les plus fous de son créateur, Lee Iaccoca. L'année 2024 sera marquée par de nombreuses célébrations, dont un rassemblement géant en France en hommage à la plus mythique des muscle cars.

Par Stéphane Cohen / Visuels : Mecum Auctions, DR

C'était une foule immense autant qu'inhabituelle. On avait refusé du monde et beaucoup durent se résigner à rester dehors. Les autres, des milliers de spectateurs venus de toute la Floride, tous ceux qui avaient pu trouver une place sous l'imposante toiture de l'Osceola Heritage Park de Kissimmee, en eurent pour leur ticket d'entrée. Le 10 janvier 2020, au milieu de l'après-midi, une lourde clameur retentit lorsqu'elle apparut enfin, rugissante et toujours aussi majestueuse lors d'une vente aux enchères historique.

Quelques minutes plus tard, au terme d'une impressionnante escalade d'ordres et de surenchères, la Ford Mustang V8 GT 390 Fastback de l'inspecteur Franck Bullitt, incarné par Steve McQueen, fut adjugée à près de 3,8 millions de dollars (environ 3,5 millions d'euros). Tel fut le prix à payer pour s'offrir l'une des deux voitures utilisées lors de la course-poursuite la plus célèbre de l'histoire du cinéma, le modèle 1968 au

UNE VOITURE LÉGÈRE ET COMPACTE, 4 PLACES, DOTÉE D'UNE IMAGE SPORTIVE ET SURTOUT PAS TROP CHÈRE.


Le célèbre volant Shelby de la version 1968.

célèbre vert Highland Green vrombissant dans les rues en pente de San Francisco sur fond de ciel bleu et d'océan Pacifique, décor du film Bullit (baptisée Mustang Bullit, une version moderne fut produite en 2008 pour son 50e anniversaire). Cette scène, un classique du cinéma, a définitivement installé la Ford Mustang au firmament des muscle cars. Produite à 10 millions d'exemplaires, elle incarne puissance et classe depuis 1964. Flashback...

Un succès populaire dès sa sortie

À la fin des années 1950, les baby boomers qui, adolescents, ont vénéré James Dean et La Fureur de vivre sont désormais de jeunes adultes prêts à consommer. Aux voitures massives et lourdes de leurs parents, ils préfèrent les modèles légers comme la Beetle, la Coccinelle de Volkswagen. Comment satisfaire cette nouvelle clientèle ? En créant une voiture légère, compacte, dotée d'une image sportive mais disposant de quatre places pour s'évader entre amis et surtout pas trop chère. À la même période, au sein de l'entreprise Ford, une farouche lutte de pouvoir oppose les garants de la tradition à la jeune garde, incarnée par Lee Iacocca, un ingénieur maison tout juste quadragénaire. La Ford Mustang en sera l'aboutissement et le triomphe de la nouvelle génération.

Henry Ford II fait confiance à Lee Iacocca (le futur big boss de la firme dans les années 1970) et lui octroie un budget de 40 millions de dollars. Mais Iaccoca n'a pas vraiment carte blanche. Les premières versions doivent être basées sur la Ford Falcon (les stocks de pièces sont immenses et chez Ford, un dollar est un dollar). En 1962 et en moins de trois mois, un prototype est fabriqué. Nom de code ? Mustang. Une rumeur reprise par beaucoup et officielle pour certains, prétend que son nom vient de la fascination de l'un des concepteurs pour l'avion de chasse P-51 Mustang. La thèse la plus probable est que Robert Eggert, patron du marketing et grand amateur de chevaux, se montra plus convaincant que Henry Ford II en personne qui lui préférait l'appellation «T-Bird II»...

La couverture médiatique qui s'ensuivit fut exceptionnelle. 75 Mustang furent prêtées à des journalistes pour un essai grandeur nature : 1000 km de New York à l'usine de Dearborn, ville natale de Henry Ford. Et lorsque la voiture fut présentée au grand public, son prix abordable (2368 dollars de l'époque) fit le reste. Le lendemain, ce fut la ruée chez les concessionnaires : 22000 Mustang furent vendues le premier jour de sa sortie !



Grand rassemblement et show à l'américaine pour les 60 ans de la Ford Mustang

Du 19 au 21 avril, au Futuroscope de Poitiers

Preuve que le mythe demeure plus que jamais, en cette année de 60e anniversaire, toutes les générations de Mustang de France et d'Europe se réuniront sur le site du Futuroscope, près de Poitiers, du 19 au 21 avril prochain. Un show à l'américaine, avec démonstrations et concerts, organisé par le Mustang Club de France. On n'attend pas moins d'un millier de Ford Mustand rassemblées, le temps d'une célébration digne de la sportive la plus emblématique de la passion automobile : la seule Ford qui ne porte pas le logo de la marque sur sa calandre mais un cheval sauvage galopant derrière le soleil, comme au temps de la Conquête de l'Ouest.

La Mustang première génération, en 1964.



Sweetheart of the Supermarket Set

It had to be. With non-stop thrift, with extra-nimble performance, with all-around, All-American elegance, Mustang has become the sweetheart of the Supermarket Set.

They like the way it makes sense with gas. More miles per gallon is about the heart of it. They relish the way Mustang maneuvers into tight parking spots, the good performance of the 200-cubic-inch Six on the open road.

And Mustang makes people feel just great. Great at the supermarket . . . grand at the opera . . . casually elegant everywhere. (Why not, with bucket seats, snappy stick shift, plush carpeting and all the other no-cost specials that a Mustang features?)

Why not make a date for a test-drive? You, too, can go places with the sweetheart of the Supermarket Set!



MUSTANG

A PRODUCT OF Ford



A PRODUCT OF Ford MOTOR COMPANY

THE TOTAL PERFORMANCE MUSTANG HARDTOP

Desmond was afraid to let the cat out...until he got his Mustang.

Mustang! A car to make weak men strong, strong men invincible. Mustang! Equipped with bucket seats, floor shift, vinyl interior, padded dash, full carpeting, more. Mustang! A challenge to your imagination with options like front disc brakes, 4-on-the-floor, big 289 cu. in. V-8, you name it. Desmond traded in his Persian kitten for an heiress named Olga. He had to. She followed him home. (It's inevitable...Mustangers have more fun.)

Best year yet to go Ford

MUSTANG!
MUSTANG!
MUSTANG!

Publicités pour la Ford Mustang dans les années 60.

À l'époque, c'est un coupé 6 cylindres en ligne et boîte automatique 3 rapports considéré comme la première pony car (une sportive construite sur la base mécanique d'une voiture compacte de grande série). La Mustang 1964 ½ (car sortie au milieu de l'année) est dotée en option d'un V8. Cette version «musclée» deviendra la norme par la suite et de pony car, la Mustang deviendra muscle car. À la fin de cette première année, plus de 400 000 unités sortent des chaînes de production (bien plus que les 100 000 rêvées par Iaccoca). En 1966, elle dépasse le million d'exemplaires, un record longtemps inégalé pour une voiture de sport. La même année, Ford conçoit un modèle unique destiné à la société de location Hertz qui devient la seule (encore aujourd'hui !) à la proposer sur le sol américain.



La Cobra II de 1976 reprend la livrée de l'AC Cobra signée Carroll Shelby.

Bullit, 007...

1967 est considéré comme le plus beau millésime de la Mustang, surtout la version fastback (ligne de toit qui tombe en biseau jusqu'à l'arrière), un lifting que l'on retrouve justement dans la version utilisée dans Bullitt. À la même période, Carroll Shelby (le père de la Cobra puis de la célèbre GT40, vainqueur des 24 Heures du Mans 1966) a pour mission de revitaminer la Mustang pour en faire un animal capable de rivaliser sur les circuits de la NASCAR (qui ne portait pas encore ce nom) avec les Corvette, Plymouth Hemi Cuda ou Camaro (cette dernière créée en urgence par Chevrolet face au succès insolent de la Mustang). Bingo!

La GT350, monstre body-buildé sorti des ateliers du préparateur à Venice, Californie, et pilotée par Ken Miles remporte sa première compétition au Texas. La photo montrant la voiture décoller littéralement du sol, lui vaudra le surnom de Flying Mustang.

Le début des années 1970 coïncide avec l'âge d'or de la voiture. Avec sa carrosserie plus anguleuse, elle parade fièrement dans les rues de Las Vegas en compagnie de Sean Connery, alias James Bond, dans Les Diamants sont éternels. Entre 1964 et 1973, la première génération de la Mustang se sera écoulée à près de 3 millions d'exemplaires dans le monde (en ex-Allemagne de l'Ouest, parce que Krupp a déjà déposé le nom pour ses camions et parce que Ford refuse de régler une somme rondelette pour le racheter, elle s'appellera T-5 jusqu'en 1978).

En France, elle s'invite dans le Gendarme de Saint-Tropez en 1964 (premier modèle arrivé sur notre sol avant même sa commercialisation). On l'admire dans Un homme et une femme de Claude Lelouch (1966), et même notre Johnny national ne peut résister à son charme lors du rallye Monte Carlo 1967, sa Ford Mustang numéro 105 étant suivie par la DS numéro 106 de... ses gardes du corps !

La suite sera constituée de hauts et de bas. Frappée de plein fouet par le choc pétrolier de 1973, Ford sort presque dans la panique une Mustang plus petite, moins puissante et surtout moins gourmande en essence, ce qui participera au succès de cette deuxième génération (1974-1978). Quatre autres suivront : 1979-1993 (plus grande, plus légère, plus «européenne»), 1994-2004 (première transformation majeure avec un design beaucoup plus arrondi), 2005-2014 (un style « rétrofuturiste » qui reprend l'esprit des premiers modèles), 2015-2023 (qui tient compte des nouveaux enjeux environnementaux et propose un moteur très économe en carburant) et désormais la 7e génération depuis 2024 avec une gamme allant de la version EcoBoost développant 315 chevaux à la version Dark Horse (500 chevaux). La Mustang reste l'une des dernières muscle cars encore produites puisque presque toutes les autres (Pontiac Firebird, Plymouth Road Runner...) ont disparu, à l'exception des Chevrolet Camaro et Corvette et des Dodge Challenger et Charger. Elle est désormais proposée en version électrique.


Fastback 1971.



Les locaux actuels de l'Univem et leurs pensionnaires ...

80e anniversaire du Débarquement

Les véhicules militaires, un patrimoine préservé

En cette année de 80e anniversaire, des milliers de passionnés et de nombreux engins datant de la Seconde Guerre Mondiale viendront célébrer le D-Day le 6 juin sur les plages de Normandie. Vous pourrez y rencontrer celles et ceux qui ne ménagent ni leur temps ni leur peine pour entretenir les véhicules et la mémoire de nos libérateurs.

Par Stéphane Cohen / Visuels : Stéphane Cohen & Univem - Guillaume Simoes

Le 6 juin 1944 au petit matin, des navires apparaissent au loin, des avions larguent leurs bombes, les canons tonnent, des milliers d'hommes se lancent dans un assaut sacrificiel, la surprise est totale : c'est le Jour J. Plus de 150 000 soldats débarquent sur les plages de Normandie dont celle de Vierville-sur-Mer, surnommée Omaha Beach. C'est ici que les alliés ont subi le plus de pertes : près de 3 000 morts en quelques heures. Cette année, ces lieux de pèlerinage vont à nouveau accueillir les familles des militaires américains, canadiens ou anglais, restés à jamais sur le sol français. Ils devraient être encore plus nombreux pour fêter ce 80e anniversaire du Débarquement.

Des bénévoles stockent et restaurent un patrimoine historique

Pour vivre cette journée de recueillement et d'hommage, d'autres viendront de toutes parts, sans distinction d'âge, anonymes et reconnaissants, des petits

villages de Normandie tout proches jusqu'aux régions les plus reculées de France. Parmi eux, il y aura les gars de l'Univem, installés dans un campement sur les dunes d'Omaha Beach. L'Univem (Union Nationale des collectionneurs de Véhicules Militaires) est une association basée à Versailles, sur le plateau de Satory, dans l'attente d'un déménagement prévu à l'automne 2024.

Dans de grands hangars prêtés par l'Armée, ils sont une poignée de bénévoles qui racontent l'Histoire à travers les vrais engins du Débarquement. Chaque jour, chacun s'y affaire, répare, astique, repeint, démarre, fait tourner le moulin, dresse l'oreille, concentré, passionné… Le samedi, ça grouille de monde. Ce ne sont pas du tout de grands enfants qui rêvent de jouer à la petite guerre. Leur objectif est de préserver le patrimoine historique constitué des véhicules militaires des derniers conflits, en particulier ceux de la Seconde Guerre mondiale.



D-Day ou Journées du Patrimoine : le Half-track de l'Univem fait le plein !

LE GROUPE POSSÈDE PRÈS DE QUARANTE PORTEURS, TRACTEURS ET CHARS AMÉRICAINS PARMI LES PLUS RARES.

Chars et Jeep : des objets de collection très recherchés

L'Univem est un musée vivant qui ouvre régulièrement ses portes, notamment durant les journées du patrimoine. L'expérience est unique. C'est l'occasion de monter dans un half-track (ou semi-chenillé) : roues à l'avant, chenilles à l'arrière. Ce monstre hybride a débarqué à Utah Beach avec la 2e Division Blindée du Général Leclerc. Ce « passe-partout » de dix tonnes et 147 chevaux, qui suivait les chars en sa qualité de véhicule d'infanterie mécanisé, effectuait du transport de troupes, équipé d'une mitrailleuse… Devenu un objet de collection, il se négocie aujourd'hui autour de 20 000 euros. C'est presque deux fois moins que le DUCKW 353, un GMC amphibie de l'armée US surnommé la « Baignoire ».

Ce type d'engin faisait la liaison entre les bateaux et la plage pour déposer le matériel. Dix mètres de long, 10 km/h sur l'eau, 70 km/h sur la route : le « Canard », son autre surnom, fut produit à 20 000 unités. L'Univem abrite également un char Sherman, véritable pièce de musée de 34 tonnes, capable d'atteindre les 60 km/h mais aussi de siffler 400 litres aux 100… Celui-ci est bichonné par François, commandant

Commémorations du Débarquement, 6 juin 2024

De Utah Beach à Sword en passant par Omaha, Gold et Juno (noms de code des plages du Débarquement), les côtes de la Manche et du Calvados seront cette année le théâtre d'innombrables rassemblements. Impossible de les citer, ils se comptent par centaines ! Du samedi 1er juin au samedi 8, se succèderont marches et concerts pour la paix, visites guidées, reconstitutions, bourses militaria, bals aux lampions, salons du livre, inaugurations de stèles et de rues au nom de quelques vétérans, parades de sonneurs de cornemuse, recueillements dans les différents cimetières…

Et partout des défilés de centaines de véhicules militaires d'époque, dont un gigantesque «rasso» de Jeeps le 8 juin à Carentan-les-Marais, où se sera déroulé un autre évènement à couper le souffle le 2 juin : le parachutage de centaines de soldats de l'US Army en tenue d'époque (si la météo le permet…) !

Point d'orgue, la retransmission en direct sur les chaînes nationales et d'info continue de la cérémonie officielle du Débarquement à Saint-Laurent-sur-Mer (Omaha Beach) en présence de nombreux chefs d'état dont Emmanuel Macron pour la France et Joe Biden pour les États-Unis. Attention ! La plage sera accessible uniquement sur invitation et les déplacements des officiels occasionneront comme chaque année une circulation très difficile dans la région (où que vous alliez, prévoyez d'arriver la veille et croisez les doigts pour trouver une chambre car tous les hôtels sont pris d'assaut). Pour connaître la liste des évènements étalés sur près de 100 km de dunes : **normandie-tourisme.fr** et **dday-overlord.com.**

de bord à la retraite sur Boeing 777 chez Air France : « Tout fonctionne, y compris la rotation de la tourelle ! »

Beaucoup plus léger, voici le véhicule star du Débarquement : la Jeep. L'armée française en a récupéré 22 000 après la guerre (sur les 655 000 produites !) et puis elle a fini par fabriquer la sienne, la Jeep Hotchkiss. À ne pas confondre avec celles qui ont réellement participé au D-Day, des véhicules extrêmement rares… et donc extrêmement chers : près de 100 000 euros l'unité. Il y a 80 ans, elles se négociaient au prix de la ferraille : « Il y en avait pas mal dans les années 1950. On les utilisait dans les fermes à la place des tracteurs agricoles ! » Pourquoi Jeep ? Acronyme de GP (General Purpose), ou surnom hérité du personnage de Popeye, Eugene the Jeep qui se sortait de toute situation ? Ou encore Jeep pour Just Enough Essential Parts (« juste assez de pièces essentielles ») ? Nul ne sait vraiment…

L'émotion à chaque carrefour lors des commémorations

Retour à Omaha Beach. Durant les cérémonies officielles, la circulation y sera assurée par des MP en tenue d'époque ! D'un côté la plage et ces gens qui se promènent en mangeant des glaces, de l'autre des falaises vertes et tranquilles parsemées de jolies petites maisons. 80 ans plus tôt, il n'y avait rien d'autre que des bunkers d'un côté, des milliers de bateaux de l'autre et l'enfer au milieu. Impression glaçante…

Dans quelques jours, des vieux camions militaires remonteront le remblai pendant que tous les passants salueront leur passage dans une improbable rencontre des temps. Tous les 20 ou 30 mètres, un pylône d'éclairage supportera le portrait d'un ancien combattant. Ici un officier britannique disparu il y a peu mais toujours dans le cœur de ceux qu'il sauva (« C'était notre papi ! »). Là, un bel Américain de la Côte Est (« Il est venu au mariage de notre fille ! »).

Partout la même émotion : à chaque carrefour, dans chaque regard, dans cette foule reconnaissante qui viendra voir passer les engins et les hommes… Installé sur le siège passager, comme si vous étiez un général conduit par son aide de camp, vous vous enfoncerez dans la campagne, le vert remplacera le bleu, les routes seront merveilleuses, inchangées ou presque, bien que goudronnées désormais. Votre imagination fera le reste… Après le Débarquement, il y eut la bataille des Haies : plus d'un mois de combats acharnés pour traverser le bocage normand mètre par mètre. Comme le dira votre chauffeur avec une pointe d'émotion : « Ils se battaient parfois à un contre trois derrière ces talus, au corps à corps. C'était démoniaque… »

Vous arriverez à la pointe du Hoc, à la rencontre d'une interminable colonne de blindés arrêtée sur le parking attenant au musée. Des centaines de femmes et d'hommes s'y recueilleront en mémoire des Rangers. Au prix d'un inlassable effort et de pertes monstrueuses, 225 jeunes Américains, isolés et sans renforts, durent conquérir la falaise, 90 en réchappèrent.

Pour Éloïse, 22 ans, membre de l'Univem : « La première chose qui compte, c'est vraiment de rendre hommage aux anciens à travers nos véhicules. Et comme la passion gagne vite, on commence par le véhicule puis on se dit qu'on va s'habiller de la même façon qu'eux. Puis après les vêtements, pourquoi ne pas monter un campement et voilà que l'on finit par rassembler pas mal de gens de toutes les générations autour de la raison essentielle pour laquelle on sera tous là : le devoir de mémoire. Car il ne faut pas oublier qu'ici, des milliers d'hommes qui avaient mon âge sont morts pour nous. »

Voilà. Ce sera le 6 juin. Comme l'année dernière et comme l'année prochaine. Les Vétérans seront moins nombreux, bien sûr, mais les passionnés et leurs véhicules seront là, pour honorer à jamais les héros du Débarquement et célébrer notre liberté…. Et vous, serez-vous là ?



Un GMC DUCK, véhicule amphibie qui faisait le lien entre les navires et la côte.

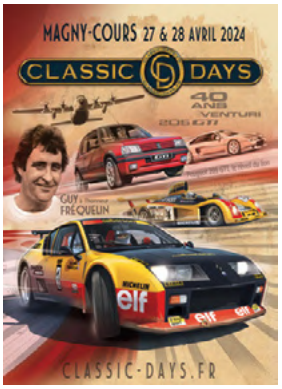


Des dizaines de bénévoles de toutes générations se retrouvent à l'Univem pour choyer plus de 40 véhicules militaires.

CHAQUE JOUR, CHACUN S'Y AFFAIRE, RÉPARE, ASTIQUE, REPEINT, DÉMARRE, DRESSE L'OREILLE… CONCENTRÉ, PASSIONNÉ.



Un char Sherman.



CLASSIC DAYS, MAGNY-COURS

DU 27 AU 28 AVRIL

L'édition 2024 des Classic Days, qui se déroulera les 27 et 28 avril 2024 sur le circuit de Nevers Magny-Cours mettra à l'honneur l'une des figures incontournables du sport automobile français : Guy Fréquelin. Reconnu à la fois pour ses qualités de pilote et de gestionnaire d'écurie, celui que l'on surnomme le Grizzly sera présent pour partager et échanger sur sa passion des sports automobiles. Au programme, sont aussi prévus de nombreux plateaux de courses thématiques (Formule 1, véhicules d'avant-guerre…), un village marchand, ainsi qu'une bourse d'échange.



SUNDAY RIDE CLASSIC, CASTELLET

DU 17 AU 19 MAI

Un an après une édition 2023 record, qui avait vu pas moins de 28 000 spectateurs affluer du côté du circuit Paul Ricard, la Sunday Ride Classic est de retour. Pour cette 15e édition, rendez-vous comme à l'accoutumée sur le mythique circuit du Castellet, du 17 au 19 mai prochain. AXA Passion est une nouvelle fois partenaire de cet événement incontournable. Compétitions, démonstrations, expositions et pilotes stars seront évidemment de la partie pour le plus grand plaisir des passionnés de deux-roues et d'anciennes ayant fait le déplacement.



FESTIVAL VINTAGE CÔTE D'AZUR, MANDELIEU

DU 18 AU 20 MAI

Du 18 au 20 mai prochain, le Festival Vintage fera étape sur la Côte d'Azur, du côté de Mandelieu. Pour tous les passionnés d'anciennes (autos, motos et plus encore), de nombreuses animations, parades, spectacles et concours d'élégance sont prévus sur plus de 5 000 m² d'exposition. Vintage oblige, une guinguette sera aussi installée pour l'occasion !



COUPES MOTO LÉGENDE, PRENOIS

DU 25 AU 26 MAI

L'édition 2024 des Coupes Moto Légende, qui se déroulera sur le circuit de Dijon-Prenois, les 25 et 26 mai prochains, sera la 30e de cet évènement organisé depuis 1993 par les éditions LVA. Avec plus de 1 300 motards en tenues d'époque, des expositions, un marché de professionnels et une grande bourse aux pièces détachées, le week-end s'annonce d'ores et déjà chargé. Un événement immanquable pour les amateurs d'anciennes, dont 20 000 sont attendus pour l'occasion.

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

AXA Passion

Vivre ma passion avec sérénité



Assurance Véhicules de Collection

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

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

[1] Selon clauses et conditions du contrat

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

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



Yann Joannon, co-organisateur des Voiles d'Antibes.

Dossier

Voiles d'Antibes, les yachts de tradition toutes voiles dehors

Chaque année, à l'arrivée des beaux jours, les plus beaux vieux gréements européens mettent le cap sur le port Vauban d'Antibes pour l'ouverture de la saison de voile classique. Quatre jours de régates et de festivités organisés depuis bientôt 30 ans par l'association des Voiles d'Antibes. Nous avons rencontré l'un des co-organisateurs, Yann Joannon, en pleine préparation de la prochaine édition, qui se déroulera du 29 mai au 2 juin.

Par Arnaud Nemet et Benjamin Pinier
Visuels : Alexander Panzeri, Marc Pélissier, Marie-Noelle Archambault, Cyril Jarno, Stéphane Gamelin, Emmanuel Gérard-Benrathl / Les Voiles d'Antibes

Pouvez-vous nous présenter Les Voiles d'Antibes ?

L'événement est organisé depuis presque trente ans par l'association des Voiles d'Antibes, dont je fais partie depuis sa création. Il existait déjà une régate à Saint-Tropez, La Nioulargue, et les marins rentraient ensuite au port d'Antibes. Les marins ont constaté qu'on avait le plus grand port de plaisance d'Europe à Antibes et qu'il serait logique d'y organiser un événement nautique. De nombreux acteurs ont soutenu le projet, dont l'office du tourisme d'Antibes, puis nous avons trouvé des partenaires financiers. La première année, il y avait une quinzaine de bateaux. Aujourd'hui, c'est la plus grosse manifestation de l'année à Antibes. Il rassemble de 50 à 70 bateaux et plus de 600 marins se déplacent tous les ans.

Comment se passe l'organisation d'un tel événement ?

Je suis le seul à y travailler à l'année au sein de l'association Les Voiles d'Antibes, mais nous sommes une demi-douzaine à en faire partie. Au niveau français, ce genre d'événement est supervisé par l'Association française des

Yachts de tradition (AFYT), qui rassemble tous les propriétaires français de bateaux classiques, et au niveau mondial par le Comité international de la Méditerranée qui regroupe les associations de classes comme l'AFYT pour les Espagnols, les Italiens et les Monégasques.

Nous nous réunissons régulièrement pour uniformiser les règles de course. C'est un vrai défi, car ces bateaux sont tous très différents : ils n'ont pas le même âge, pas la même taille, pas les mêmes gréements ou un accastillage différent. C'est pourquoi un jury de spécialistes accorde un handicap à chaque bateau à l'issue de chaque course : ce n'est pas forcément le bateau qui arrive premier qui gagne la course !

Quels sont les grands événements de ce type en Méditerranée ?

Antibes donne le coup d'envoi de la saison des régates en Méditerranée, qui commence début juin et s'achève à Saint-Tropez début octobre. Il y a au total une cinquantaine de régates, mais beaucoup sont davantage des rassemblements amicaux. On compte une quinzaine de régates principales. Les plus connues sont les Régates Royales de Cannes, Vele de Epoca de Imperia (en Italie), la Monaco Classic Week, la régate de Barcelone, la Copa del Rey sur l'île de Minorque (Espagne) et les Voiles de Saint-Tropez.

Qu'est-ce qui différencie les Voiles d'Antibes des autres rassemblements ou régates de vieux gréements ?

Les Voiles d'Antibes rassemblent uniquement des vieux gréements et la particularité de ce rassemblement est l'animation à terre dans toute la ville, ce qui n'est pas toujours le cas dans les autres régates. C'est un véritable espace de rassemblement et de convivialité, ainsi qu'une fête populaire avec un village d'exposants, des concerts...

De quelles nationalités sont les bateaux ?

Les bateaux français représentent environ 20 % de la flotte, qui est essentiellement composée de bateaux espagnols, italiens, anglais et allemands. Des bateaux américains et argentins font même parfois le déplacement. Ils viennent généralement pour toute la saison nautique.

De combien de personnes se composent les équipages ?

En moyenne, les équipages comptent une dizaine de personnes. Sur les plus petits, environ 3 ou 4. Sur les plus imposants, qui peuvent faire jusqu'à 40 mètres, jusqu'à 25 marins.

Y a-t-il un enjeu financier pour les participants aux Voiles d'Antibes ?

Non, l'équipage gagnant repart uniquement avec une coupe. Si nous mettions en jeu un prize money, même conséquent, cela ne couvrirait qu'une petite partie des frais engagés par les armateurs pour participer à ce type de régates. L'entretien, les équipages, le coût du déplacement... tout cela coûte très cher. Les équipes viennent avant tout pour le palmarès, qui pourra néan-



Le *Halloween*, dessiné par William Fife en 1926.



Pas de noms de sponsors sur les voiles des yachts classiques !



Le *Cambria*, un plan Fife construit en 1928, avec le n°K4 inscrit sur sa grand-voile.

« LES MARINS ONT CONSTATÉ QU'ON AVAIT LE PLUS GRAND PORT DE PLAISANCE D'EUROPE À ANTIBES ET QU'IL SERAIT LOGIQUE D'Y ORGANISER UN ÉVÉNEMENT NAUTIQUE. »


Le Port d'Antibes.

moins servir aux propriétaires de carte de visite au moment de la revente du bateau, par exemple.

Quelles sont les sources de financement des armateurs ?

Sur ce genre de bateau, les postes de dépenses sont nombreux. Il arrive que certains riches propriétaires achètent des bateaux, puis se découragent lorsqu'ils regardent leurs comptes, après quelques années. Sans la passion, ce n'est pas viable.

Les propriétaires de vieux gréments ne peuvent pas faire appel à des sponsors, comme sur des voiliers modernes, sinon cela présenterait le risque de les dénaturer. Pour rentabiliser les bateaux, certains les louent, le plus souvent à des entreprises, pour des team buildings par exemple. Passer une journée en régate, c'est un formidable moyen de renforcer la cohésion d'équipe : tout le monde doit travailler à l'unisson pour avancer. C'est le genre d'activité que les entreprises apprécient.

Quel est le profil de ces armateurs ?

Les profils sont très divers. Il y a ceux qui n'ont pas beaucoup de moyens et qui passent leurs week-ends à travailler en famille sur les bateaux en attendant la saison. Ils participent souvent aux régates entre amis ou en famille, en essayant de limiter les coûts. Le bateau se transmet souvent de génération en génération. À l'opposé, il y a les riches propriétaires qui font appel à un équipage présent à l'année, ainsi qu'à des marins professionnels au moment des courses.

Comment s'organise l'accueil de si gros voiliers dans le port d'Antibes ?

Nous travaillons en collaboration étroite avec le port Vauban d'Antibes, qui a l'habitude d'accueillir des gros bateaux. Ils nous libèrent tout un quai pour l'occasion. Les bateaux à moteur amarrés à l'année ou à la saison sont alors déplacés vers d'autres postes d'amarrage dans le port.

Combien de temps durent les épreuves ?

Les yachts les plus rapides mettent environ 2 heures et demie et les plus lents, jusqu'à 7 heures. Il y a de grandes différences de vitesse et de conditions météo. Au mois de juin, le vent thermique se lève en fin de matinée et se calme vers 16 heures. Une fois le vent retombé, la tâche se complique pour les équipages encore en course.

Tous ces vieux gréements tellement précieux sont-ils exposés à des risques de collision lors des courses ?

Oui, cela peut arriver, en particulier au moment des départs. Même s'il n'y a rien à gagner, chacun veut prendre le meilleur départ possible et cela crée forcément des risques de collisions. Les réparations doivent se faire rapidement car les bateaux sont souvent engagés sur un circuit et enchaînent les courses. Heureusement, il y a de nombreux artisans (maîtres voiliers, charpentiers...) présents sur place.

Est-il possible de visiter les bateaux à quai ?

Certains propriétaires proposent des visites, d'autres préfèrent rester entre eux. Généralement, les gens n'osent

LE SAVIEZ-VOUS ?

Les yachts à voiles selon leur gréement, peuvent être du type sloop, ketch ou goélette. Les principales catégories de yachts sont les suivantes :

- **Les yachts d'époque,** construits avant 1950 en bois ou en métal. Les répliques sont admises si elles sont conformes aux plans d'origines.
- **Les yachts classiques,** construits en bois avant 1970-1975 et restaurés sans modifications importantes, fabriqués avant 1975.
- **Les yachts « Spirit of tradition »,** lancés après 1970 avec des techniques et matériaux modernes mais dans un style fidèle aux projets des catégories classique et d'époque.







« LA PARTICULARITÉ DE CE RASSEMBLEMENT EST L'ANIMATION À TERRE DANS TOUTE LA VILLE. »

pas demander, alors que de nombreux propriétaires sont extrêmement fiers de pouvoir montrer leurs bateaux.

Pouvez-vous nous parler de la vente aux enchères du ketch aurique *Thendara* qui aura lieu cette année ?

C'est un bateau mythique, amarré au port d'Antibes depuis une quarantaine d'années et déjà présent lors de la création des Voiles d'Antibes. C'est d'ailleurs son plan de voilure qui a inspiré notre premier logo. Il a changé plusieurs fois de mains ces dernières années et les derniers propriétaires ont eu du mal à trouver un acquéreur. Ils ont décidé de le proposer aux enchères sans prix de réserve.

Sur un bateau comme celui-là, il faut déjà compter plus de 500 000 euros par an pour l'entretien, les différentes réparations, le changement des voiles ou le salaire de l'équipage. Les acheteurs de tels joyaux sont généralement des armateurs fortunés ou des propriétaires qui le rentabilisent en le louant l'été. Les tarifs vont de 75 000 à 150 000 euros la semaine !

Quels sont les bateaux les plus attendus cette année ?

Nous attendons le *Cambria*, un magnifique voilier écossais de 44 mètres, d'une élégance folle. Ainsi qu'un modèle réduit du *Cambria*, baptisé *Halloween*, de 25 mètres de long. Ces deux bateaux ont été construits par l'un des architectes navals les plus réputés, le Britannique William Fife, concepteur du *Pen Duick* d'Éric Tabarly. Du côté des nouveaux bateaux, nous ne savons pas encore précisément lesquels seront présents.

Vous êtes soutenus par de nombreux partenaires institutionnels. Quel budget représente l'organisation du festival ?

Nos fonds proviennent pour un tiers de subventions institutionnelles, un tiers de partenariat privé et un tiers de recettes pendant l'évènement, qui proviennent principalement de la vente de boissons. Le budget total tourne autour de 450 à 500 000 euros et le résultat net est très variable. Lorsque nous terminons une édition en excédent, nous réinvestissons les bénéfices l'année suivante. Nous ne sommes pas là pour gagner de l'argent, mais pas non plus pour en perdre ! C'est ce qui fait tout le charme des associations…



Thierry Corbarieu et son fils Yan.

Rencontre

Thierry Corbarieu, l'ultra-trailer qui défie l'Atlantique à la rame

Voilà une vingtaine d'années que Thierry Corbarieu court marathons ou ultra-trails dans les milieux les plus hostiles. Cet aventurier de l'extrême prévoit d'effectuer le tour du monde en aviron et à vélo avec son fils, en 2025. Avec un défi audacieux pour ce coureur de fond : la traversée de l'Atlantique à la force des bras, entre les Canaries et la Guadeloupe. Il nous présente ce projet un peu fou, qui devrait mettre les nerfs et la résistance des deux aventuriers à rude épreuve.

Par Arnaud Nemet et Benjamin Pinier / Visuels : Thierry Corbarieu

Vous êtes l'un des rares Français à avoir participé à plusieurs courses extrêmes en milieu polaire. Pouvez-vous nous en parler ?

J'ai couru l'an dernier 1600 km au total sur cette catégorie sportive extrême, en plein hiver. Ce qui accentue la difficulté, c'est la neige. Pour le Lapland Artic Ultra par exemple, je vais courir pendant 500 kilomètres en Laponie dans des conditions hivernales, avec beaucoup de neige sur le parcours, en tirant un traîneau de 16 kilos. [1] Sur de telles courses, je ne dors qu'une heure et demie à trois heures par nuit. Au-delà de l'endurance et de l'effort physique, ce type d'épreuve fait appel à d'autres qualités, comme le choix du matériel, l'adaptation au milieu naturel, le sens de l'orientation etc. C'est pourquoi je me considère aujourd'hui davantage comme un aventurier que comme un sportif.

Pouvez-vous nous présenter votre projet de Tour du monde en 2025 ?

C'est le projet d'une vie ! Je prévois d'effectuer ce tour du monde à vélo et à la rame pendant 9 mois, sur 25 000 km au total. Je partagerai pour la première fois cette aventure avec mon fils Yan, âgé de 19 ans. L'objectif est de partir le



Le tour du monde en vélo et à la rame : un nouveau défi pour Thierry Corbarieu, habitué aux ultra-trails en milieux extrêmes, désertiques ou polaires.

8 novembre de la place du Capitole à Toulouse à vélo, jusqu'en Espagne. Le plus gros morceau de ce périple sera la traversée de l'Atlantique à la rame avec mon fils, en direction de la Guadeloupe, soit 5 000 à 6 000 km. Peut-être arriverons-nous à battre Patrick Favre, qui a réussi la traversée en duo sur le même itinéraire en 53 jours… [2]

Le projet comporte une dimension éducative et humanitaire : nous avons plusieurs projets avec des écoles et nous tenterons de collecter de l'argent pour l'association « KO la Muco », qui permet à des malades atteints de mucoviscidose de réaliser leurs rêves.

Pourquoi avoir choisi l'aviron pour traverser l'Atlantique ?

J'ai toujours beaucoup aimé la mer et la plaisance. Cette traversée à la rame sera une première pour moi ! J'ai opté pour l'aviron car j'ai été très marqué par un documentaire consacré aux exploits de Gérard D'Aboville, un des pionniers des traversées océaniques (Atlantique et Pacifique) en solitaire à la rame. Nous serons deux à bord, avec mon fils. C'est un sacré défi, car une fois qu'on est engagés dans l'aventure, on ne peut plus faire demi-tour !

En combien de temps prévoyez-vous d'effectuer la traversée de l'Atlantique à la rame ?

Nous prévoyons d'effectuer cette traversée en 50 à 70 jours. Nous nous relaierons pour ramer toutes les 2 heures en journée et toutes les 4 heures la nuit. Nous irons chercher le courant favorable du Gulf Stream et une ancre flottante nous évitera de reculer en cas de vents contraires. Notre vitesse devrait être de 5 km/h en moyenne.

Quel type de bateau allez-vous utiliser pour cette traversée ?

J'ai choisi un bateau de marque Rannoch 7,32 mètres utilisé pour la World's Toughest Row, une course d'aviron à travers l'Atlantique ou le Pacifique. Il s'agit de l'Adventure R25 Solo, avec un seul poste de rames, que j'ai acheté à Karen Weekes, une Irlandaise qui a traversé l'Atlantique à la rame en 2021. J'ai eu beaucoup de mal à le faire immatriculer, car ce n'est pas une embarcation classique… Cela m'a pris plus d'un an ! Il a fallu solliciter le fabricant britannique, pour qu'il se fasse identifier auprès des autorités françaises et j'ai dû faire appel à une entreprise spécialisée dans l'immatriculation de bateaux.

Vous serez livrés à vous-mêmes pendant cette traversée ?

En effet, nous n'aurons aucune assistance sur l'eau en cas de problème, avec une réserve de nourriture (des repas lyophilisés) de 85 jours maximum. Nous emportons un stock de vivres limité car nous sommes contraints par le poids du bateau. Nous nous attendons à des moments difficiles, notamment au départ où la hauteur des vagues peut être importante à cette saison. Et avec les efforts fournis pour ramer, je m'attends à ce que nous perdions au moins une dizaine de kilos. Nous avons un Radar Iridium Thales pour communiquer avec l'extérieur. Nous échange-



« LE PLUS GROS MORCEAU DE CE PÉRIPLE SERA LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE À LA RAME AVEC MON FILS, SOIT 5 000 À 6 000 KM. »



rons avec des écoles, diffuserons régulièrement des images, des vidéos sur les réseaux sociaux.

Serez-vous néanmoins accompagnés par une équipe, à distance ?

Nous serons assistés à distance par un routeur habitué à guider les bateaux pour les régates, ainsi que trois routeurs de Météo France, une équipe de kinés, des médecins, pour trouver les itinéraires optimaux ou assurer la communication.Tous seront disponibles en permanence en cas de besoin. En Alaska, par exemple, j'ai dû appeler en pleine nuit mon médecin d'assistance parce que j'avais les deux paupières brûlées. Au total, nous serons accompagnés par quarante personnes.

Comment vous procurerez-vous l'eau potable ?

Nous aurons un dessalinisateur d'eau de mer à bord alimenté par 2 batteries de 100 AH, des panneaux solaires et peut-être une éolienne. Nous avons une pompe de secours manuelle, en cas d'avarie.

Et côté sécurité ?

Nous aurons à bord un AIS (Système Automatique d'Identification), un système de sécurité qui nous avertit en cas d'approche d'un gros bateau et qui permet de signaler notre position et notre identité. Nous disposerons aussi de tous les équipements de sécurité présents sur les bateaux classiques : un radeau de survie (car notre embarcation n'est pas insubmersible), des lumières rouges et vertes pour la nuit (obligatoires), un système de pilotage automatique, une boussole électronique avec GPS.

Quels dangers redoutez-vous le plus, au large ?

Il faudra que nous plongions régulièrement sous la coque pour la nettoyer des coquillages et autres, et on ne sait jamais quel type de poisson, de squale ou de cétacé on peut croiser. Certains rameurs ont eu la mauvaise surprise de voir leur coque perforée par un espadon !

Quel est votre programme d'entraînement ?

Les entraînements sont prévus à partir du mois d'avril à Gruissan, près de Narbonne, avec la possibilité de s'entraîner sur l'étang de Bages lorsque la houle est trop forte en mer. J'ai prévu de faire 150 à 200 heures de navigation. Nous envisageons de faire une traversée à la rame jusqu'en Corse.

Comment allez-vous financer cette aventure ?

Le budget total du projet est de 170 000 euros, dont 65 000 euros ont été consacrés à l'achat du bateau. Nous prévoyons également 20 000 euros pour la réalisation d'un film sur notre aventure, qu'on espère vendre à une plateforme. Plusieurs entreprises du BTP, secteur que je connais bien professionnellement, ont déjà accepté de nous soutenir. L'équipementier Cimalp va également réaliser des vêtements techniques spécialement conçus pour notre traversée. Je démarche actuellement d'autres partenaires, notamment dans le secteur de la course à pied.

[1] Le **Montane Lapland Arctic Ultra** est un événement qui se se déroule au nord de la Suède. Il s'agit d'une épreuve d'ultra-endurance en Laponie suédoise de 500 km, avec 5 000 m de dénivelé positif. L'itinéraire traverse deux fois le cercle polaire arctique, sur des terrains sauvages, dans des conditions très rigoureuses.

[2] **Patrick Favre** a effectué 10 traversées de l'Atlantique à la rame, à raison d'une tous les deux ans.

LE PROJET DE TOUR DU MONDE DE THIERRY CORBARIEU ET SON FILS (Départ prévu le 8 novembre 2025)



À Vélo — À la rame ····· Avion

1. Trajet Toulouse - Cadix (Espagne) à vélo
> 1300 km en 9 étapes.

2. Traversée de l'Atlantique à la rame - Seuls et sans assistance, entre El Hierro (Canaries/Espagne) et Guadeloupe.
> 6 000 km de navigation ; 50 à 70 jours (durée estimée).

3. Traversée des États-Unis d'Est en Ouest à vélo, de Miami à Seattle (en hiver), avec assistance.
> 7 000 km, 40 jours (durée estimée).

4. Trajet à vélo tout-terrain (Gravel) sans assistance : Mongolie, Chine, steppes du Kazakhstan, Ouzbékistan, Turkménistan, traversée des montagnes iraniennes pour rejoindre la Turquie, Bulgarie, Monténégro, Croatie, Italie, France.
> 13 000 km.

LA NAPOULE BOAT SHOW, MANDELIEU

DU 25 AU 28 AVRIL

Pour s'équiper et repérer les tendances de l'univers nautique, rendez-vous à Mandelieu pour La Napoule Boat Show, du 25 au 28 avril. L'occasion de se renseigner ou d'acheter un bateau, neuf ou d'occasion, avant la saison estivale. Ce rendez-vous incontournable accueille près de 15 000 visiteurs par édition et regroupe une centaine d'exposants et marques prestigieuses sur 10 000 m² d'exposition. Plus de 200 bateaux y sont présentés, dont 60 % d'occasion. Tous les secteurs de l'univers du nautisme seront représentés : services, équipements et accessoires bateaux, sellerie, motoristes, climatisation marine, stabilisateurs gyroscopiques, vêtements techniques… De quoi vous équiper au mieux pour vous adonner au plus vite aux plaisirs de la mer.

LE TOUR DE BELLE-ÎLE, LA TRINITÉ-SUR-MER

DU 3 AU 5 MAI

Après quatre ans d'absence, le Tour de Belle-île fait son grand retour au départ de La Trinité-sur-Mer (Morbihan), du 3 au 5 mai prochain. Reprise par OC Sport Pen Duick au printemps 2023, la plus grande course à la voile française en termes de nombre de bateaux participants réunira une nouvelle fois amateurs et professionnels sur la même ligne de départ le 4 mai 2024. Au programme : deux parcours inchangés, l'un d'environ 42 milles autour de Belle-Île-en-Mer et l'autre d'environ 37 milles.

LES VOILES D'ANTIBES

DU 29 MAI AU 2 JUIN

Les Voiles d'Antibes, c'est l'occasion de voir évoluer sur l'eau les plus beaux Yachts de Tradition. Depuis 1996, ce rassemblement nautique mêle Yachts d'Époque (construits avant 1950), Yachts Classiques (construits avant 1976) et Yachts Esprit de Tradition qui ont façonné, depuis la fin du XIXe siècle, la grande Histoire du Yachting International. Les régates se disputent le long des 23 km de littoral entre les baies d'Antibes et de Juan-les-Pins. À terre, le Village des Voiles d'Antibes, ouvert gratuitement au public, offre un espace d'échanges et de convivialité entre les équipages internationaux et le public. De nombreuses expositions et animations auront lieu sur les thèmes de la mer et de l'environnement. Des concerts assureront l'ambiance et la bonne humeur au Village des Voiles et au Port Vauban, premier port de plaisance d'Europe.



LES FÊTES MARITIMES DE LA ROCHELLE

DU 20 AU 23 JUIN

Première édition de cet événement populaire et festif, Les Fêtes Maritimes rassembleront 125 vieux gréements dans le port de La Rochelle, du 20 au 23 juin. Au programme, 4 jours de fête dans le centre historique rochelais où seront mis à l'honneur des bateaux traditionnels (trois-mâts, yachts classiques et bateaux patrimoniaux).

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



150403 06 2022 - Crédits photos : Shutterstock

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



Laurent et Florian, les Coflocs.

Dossier

Les Coflocs, l'appel de la route

Vous les avez peut-être croisés à Rétromobile ou sur les routes, avec leur combi Volkswagen siglé « Les Coflocs ». Ces deux passionnés de voyage ont réalisé *Vanlife, Les nouveaux nomades,* un documentaire qui suscite l'engouement sur la toile, avec près d'un million de vues sur les réseaux sociaux. On y partage l'expérience de vanlifers filmés à l'autre bout du monde. Rencontre avec Florian Mosca et Laurent Lingelser.

Par Arnaud Nemet
Visuels : Les Coflocs

Après une carrière dans le marketing et la communication, Laurent a tout plaqué en 2012 pour faire le tour du monde. À son retour, il rencontre Florian, vidéaste, lors d'un « apéro voyageur », organisé par l'association Les Passeurs d'Aventures. Soucieux de devenir à leur tour des passeurs, ils réalisent ensemble plusieurs documentaires et se spécialisent dans la création de contenus autour du sport et des voyages, pour des marques, des offices du tourisme ou des éditeurs. Ils optent pour le nom de « Coflocs », en référence aux premières lettres de leurs prénoms et au fait qu'ils sont restés six ans colocataires.

Leur motivation : inciter les gens à partir en voyage

Florian et Laurent restent profondément marqués par leurs expériences de vie à l'étranger et leurs nombreux voyages autour du monde. Des expériences et des rencontres qu'ils décident de partager à travers des vidéos et documentaires accessibles gratuitement sur les réseaux sociaux. « Le voyage m'a transformé, je me suis dit que ça serait génial d'inciter les gens à vivre la même expérience », déclare ainsi Laurent.


En France au Château de la Bourdaisière, en Val de Loire.


Aux alentours de Hanovre, le berceau du Combi VW.


Room with a View : le village de Sancerre et son vignoble.

« ENTRE VANLIFERS, ON PARLE UNE LANGUE UNIVERSELLE : LA LANGUE DU VOYAGE, UNE SORTE D'ESPÉRANTO. »

« Peu importe la manière dont on voyage : en stop, en van, à pied… L'idée est de sortir de sa zone de confort pour aller voir ailleurs ! », ajoute-t-il.

Et ça marche, leurs films suscitent l'engouement auprès d'internautes enthousiastes. « C'est l'effet miroir. En regardant nos films, les gens se disent : "Lui il l'a fait, pourquoi pas moi" ?, ajoute Laurent. De nombreuses personnes décident de se lancer dans un tour du monde, d'acheter un van… »

Le sujet de leurs films est le reflet de leur expérience : pour Laurent, des séjours Erasmus, un VIE (volontariat international), puis une expérience d'expatrié à l'étranger. Pour Florian, le déclencheur, ce sera l'Australie. « Je ne savais pas trop quoi faire de ma vie. À 16 ans, j'ai rencontré un Australien qui venait acheter une voiture à mes parents, concessionnaires Renault, et qui a proposé de m'héberger. J'ai accepté et je me suis installé dans ce pays », se rappelle-t-il.

Il se lance alors dans des études de cinéma et filme ses amis. « Les vidéos mises en ligne sur mon blog ont très bien marché. J'ai eu rapidement des centaines de milliers de vues et des amis ont débarqué chez moi. Puis YouTube est arrivé en 2006 et les choses ont changé ». Très tôt, Florian saisit l'opportunité que représentent les réseaux sociaux et les plateformes vidéo.

Grâce à leurs reportages, les Coflocs assurent désormais la promotion touristique de différentes régions ou villes de France, en van ou à pied (comme prochainement l'île de Ré et la ville de La Rochelle), et même pour certaines destinations à l'étranger, comme l'Allemagne. Les Coflocs alternent ces formats courts et les documentaires, dans lesquels ils filment à chaque fois la vie d'une dizaine d'expatriés ou de voyageurs au long cours à travers le monde. Pour *Génération tour du monde,* mis en ligne en 2018, ils suivent ainsi une fille en stop qui vit avec 10 dollars par jour depuis 8 ans, un tétraplégique en fauteuil roulant, ou encore une mère de famille célibataire qui fait un crédit pour pouvoir réaliser son rêve.

En immersion au côté des vanlifers à l'autre bout du monde

Ce type de documentaire long exige davantage de préparation. Il faut d'abord boucler un budget en amont, grâce à nos partenaires, puis repérer des voyageurs au profil intéressant. « Nous utilisons beaucoup les réseaux sociaux, explique Laurent. Nous retenons les personnes qui ont les yeux qui brillent lorsqu'ils nous racontent leur histoire. Pour nous c'est l'esprit qui compte. Ce qui prime, c'est aussi qu'ils aient une connaissance approfondie du voyage ou de la vanlife. »

Puis Laurent et Florian partagent la vie de ces voyageurs, à l'autre bout du monde, durant une semaine. Pour *Vanlife, les nouveaux nomades*, ils foulent ainsi le sol de destinations mythiques du road trip : Norvège, Nouvelle-Zélande, Australie, Californie, Chili, ou Patagonie. Et bien souvent, sur place, des contacts privilégiés se nouent. « Beaucoup de ces voyageurs sont devenus de très bons amis, déclare Laurent. C'est tellement rare de pouvoir partager la vie d'une personne disponible à 100%, pendant une semaine ! Ensemble, on parle une langue universelle : la langue du voyage, une sorte d'espéranto. »

Parmi ces vanlifers, il y a aussi des filles qui voyagent seules. Une prise de risque ? « Pas vraiment. Même si l'une d'elles nous a raconté avoir croisé un ours, dans l'ensemble, ce n'est pas si dangereux ! » affirme Florian. « C'est souvent plus risqué pour une jeune femme de faire des études seule, dans certains quartiers ! » Une rencontre a particulièrement marqué Florian, lors du tournage du film *Génération Working Holiday Visa,* en 2015. « Une personne de mon âge m'a relaté la réaction de ses parents, restés sans voix lorsqu'il leur avait annoncé qu'il partait vivre en Australie. Ils rêvaient pour lui d'un job en or dans la banque, avec un labrador et une Renault Scenic… C'est exactement, au mot près, ce que j'avais écrit sur mon blog quelques années plus tôt, concernant la réaction de mes propres parents ! J'étais sidéré et très ému. »

Amoureux des combis vintage Volkswagen

Les Coflocs découvrent la vanlife en 2015, lors d'un tournage en Nouvelle-Zélande. Ils partent explorer le Sud de l'île à bord d'un véhicule de location. De retour en France, ils décident d'aménager un vieux combi Volkswagen T3 Syncro 4 roues motrices, équipé Westfalia, entreposé dans le garage savoyard du père de Florian, qu'ils baptisent « Simone ». Grâce à un partenariat avec Volkswagen depuis 2019, en plus de leur T3 Synchro de 1986, les Coflocs disposent désormais aussi des tout derniers vans disponibles prêtés par la marque, comme le T6.1 California, un fourgon aménagé qu'ils apprécient pour son confort. « La clim, le frigo et sur certains modèles la douche, les toilettes, le chauffage stationnaire, cela apporte un confort indéniable. »

Mais ils ne délaissent pas pour autant le T3. « J'ai un véritable amour pour les vieux modèles, affirme Florian. C'est là que je me sens le plus heureux ! Avec le volant à plat, ça se conduit comme un car. On est assis sur la roue avant, avec le moteur à l'arrière. Grâce à cette particularité, le T3 a aussi l'habitacle le plus spacieux ! »

Devenus des spécialistes du voyage en van, Les Coflocs signent plusieurs guides Michelin.[1] Pour dénicher les meilleurs spots et les plus belles routes, ils n'hésitent pas à faire appel à leur communauté et à leur entourage. « Pour *L'Europe en van,* 20 meilleurs itinéraires en Europe ont été désignés



Musée Oldtimer Volkswagen en Allemagne.




German Van Life
Germany

« LA CLIM, LA DOUCHE… C'EST UN CONFORT INDÉNIABLE. MAIS J'AI UN VÉRITABLE AMOUR POUR LES VIEUX COMBIS VW. C'EST LÀ QUE JE ME SENS LE PLUS HEUREUX ! »

par sondage, explique Laurent : la route mythique Transfagarasan en Roumanie, le pont-tunnel l'Øresund entre la Suède et le Danemark… »

Ambassadeurs de la vanlife au salon Rétromobile

Une expertise de la vanlife qui a fini par attirer l'attention de Romain Grabowski, le directeur de Rétromobile. Celui-ci fait appel aux Coflocs il y a deux ans pour concevoir un espace dédié à la vanlife au sein du temple de la voiture de collection : « Vanlife, les nouveaux nomades ». Résultat : le public adore et l'affluence est au rendez-vous. « Nous sommes venus avec nos parasols et nous avons assuré l'animation, avec des écrans télé, de la musique, des conférences… Un grand moment festif ! », se remémore Florian. Une véritable installation, dans laquelle on retrouve tout un assortiment de combis vintages, comme un Volkswagen T2B, T3, un Piaggio Porter, mais aussi un California neuf. « Il y avait débat. Les jeunes préféraient le modèle ancien, les plus âgés le California… », s'amuse-t-il.

C'était une reconnaissance formidable pour nous, déclare Florian. « À l'âge de 8 ans, je bricolais des voitures dans le garage Renault de mon père, en Savoie. J'ai tourné mes premières vidéos au salon Chambéry Auto Rétro, alors que j'étais encore au lycée. Je filmais chaque propriétaire de voiture et je leur vendais ensuite la VHS à l'assemblée générale de l'association. Je n'imaginais pas que je me retrouverais vingt ans plus tard à Rétromobile ! »

Vu leur enthousiasme communicatif, nul doute que Les Coflocs vont continuer à faire rêver bon nombre d'aspirants aux escapades au long cours. « En voyageant, on en ressort grandi et on réalise que le monde est bon. On est convaincu que ça peut rendre les gens, donc le monde meilleur ! »

À vos vans, prêts ?

[1] *Cuisiner en van ; Week-ends en van (vol. 1 et 2)* et *L'Europe en van.*

Les films des Coflocs sont visibles gratuitement sur la chaîne YouTube de Chapka Assurances Voyage :





Posés au bord du lac Chiemsee, en Allemagne.

10 conseils pour bien vivre la vanlife



By Les Coflocs

La vanlife est une expérience immersive unique comparable à nulle autre. À mi-chemin entre la voiture et le camping-car, le van offre à ses voyageurs de nombreux avantages et de belles surprises. Prenez son format, par exemple: plus grand qu'une voiture pour «vivre» à bord mais plus compact qu'un camping-car pour mieux se faufiler dans la circulation dense des grandes villes, mais aussi dans les petits chemins montagneux. Le van est le véhicule idéal pour un road trip inoubliable loin des sentiers battus, en France ou à l'étranger. Si la vanlife offre une autre vision du monde, elle impose toutefois une certaine préparation en amont du départ, afin de vivre cette expérience hors du commun le plus sereinement possible. Découvrez les 10 conseils des Coflocs pour bien préparer votre voyage.

Par Les Coflocs et Anne-Lise Parlant
Visuels : Les Coflocs

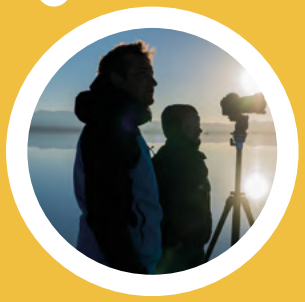
01 DÉTERMINEZ VOTRE TRAJET SELON VOS ENVIES

Chaque voyage est différent, et chaque voyageur aussi. Un même trajet en road trip pourra être bien éloigné d'un autre, en fonction des envies et besoins des vanlifers. À la recherche de sites naturels, historiques ou artistiques, de bonnes adresses pour goûter aux gastronomies locales, ou simplement de routes panoramiques offrant des vues époustouflantes ? Tous les goûts s'offrent à la vanlife, il ne tient qu'à vous de faire votre sélection et de peaufiner votre trajet en conséquence pour satisfaire toutes vos envies ! Le tout en s'assurant bien évidemment que les destinations choisies soient bien « van friendly », à savoir adaptées aux vanlifers.

02 CHOISISSEZ BIEN VOTRE VAN

Êtes-vous plutôt van vintage ou van moderne ? Telle est la question, mais pour y répondre au mieux, encore faut-il savoir comment vous aimez voyager. Car en effet, si les vieux vans promettent une conduite vintage et font l'apologie du slow tourisme avec leurs 70 km/h de vitesse de croisière, les vans plus récents se conduisent comme une voiture moderne et dynamique. Un van moderne vous offrira également une meilleure isolation en cas de forte chaleur ou de froid glacial. Bref, posez-vous les bonnes questions, c'est votre voyage, il ne tient qu'à vous d'opter pour l'expérience que vous souhaitez vivre !







03 VOYAGEZ À VOTRE RYTHME

Parmi les vanlifers, il y a ceux qui ont la bougeotte et veulent en voir toujours plus, aller toujours plus loin... et il y a les adeptes du slow tourisme. Là encore, suivez vos envies et faites confiance à votre tempérament, votre vitesse de croisière sera la bonne. La vanlife est toutefois une bonne occasion de se reconnecter avec la nature, de profiter de paysages magnifiques depuis votre habitat sur roues. Elle permet de faire des pauses où et quand vous voulez, c'est quand même une sacré chance, quand on y pense.

04 ANTICIPEZ LA MÉTÉO

Un road trip en vanlife ne sera pas le même en fonction de la météo prévue. Pour que l'expérience ne vire pas au drame si la météo n'était pas celle espérée, voici quelques conseils pour vivre au mieux les aléas climatiques. Tout d'abord n'hésitez pas à regarder les prévisions météo avant et pendant le voyage. En cas de période de forte chaleur, privilégiez les stationnements dans des zones ombragées, ou proches d'un point d'eau pour vous rafraîchir. En cas de grand froid, attention aux mauvaises surprises la nuit lorsque le chauffage est éteint. Afin de maintenir une température raisonnable la nuit, vous pouvez opter pour un véhicule équipé d'un chauffage stationnaire. Dans tous les cas, les vans récents proposent des isolations bien meilleures.

Attention également au gel, vidangez vos réservoirs d'eau si les températures s'annoncent glaciales. En cas de forte pluie ou d'orage, tout comme dans n'importe quel autre véhicule, n'hésitez pas à vous arrêter le temps que ça passe. La vanlife a cet avantage de vous permettre de faire une sieste ou de lire un bon livre quand bon vous semble ! Vous pouvez également vérifier que les routes sont bien ouvertes, car beaucoup sont fermées pendant la période hivernale, notamment en montagne.

05 PRÉPAREZ VOS DOCUMENTS DE CONDUITE

Comme pour tout véhicule, la conduite d'un van requiert quelques documents obligatoires. Parmi eux, votre permis de conduire de l'Union Européenne, le certificat d'immatriculation ou de location du véhicule, la plaque d'identification nationale et le justificatif d'assurance (la fameuse carte verte). Autres documents également recommandés mais pas obligatoires si vous voyagez en dehors de l'Union Européenne, un permis de conduire international et votre passeport.

06 RASSEMBLEZ LES INDISPENSABLES

Il existe quelques objets indispensables à prévoir dans sa valise pour un road trip en van réussi. Et le vanlifer le sait, les premiers incontournables sont... les cales. On n'y pense peut-être pas assez mais ça peut éviter de devoir dormir la tête en bas. Ensuite, prévoyez tous les essentiels, tels que la bouteille de gaz, la réserve d'eau, le convertisseur allume-cigare pour recharger votre téléphone, les sacs de couchage et oreillers, la vaisselle, les briquets, le papier toilette et les sacs poubelle, la lampe frontale, le couteau suisse, la caisse à outils, sans oublier la trousse de secours...









07 DERNIÈRES VÉRIFICATIONS AVANT LE DÉPART

Il est toujours très utile de faire une vérification globale avant de partir, afin d'éviter les mauvaises surprises. Concernant le véhicule en lui-même, vous pouvez notamment vérifier l'huile, le liquide de refroidissement, le lave-glace, les pneus, ou encore le réservoir d'essence. Pensez également à bien contrôler les équipements de la cuisine et des sanitaires tels que l'eau, le gaz ou encore l'électricité. D'autres contrôles tout aussi importants sont à faire chaque matin de votre voyage, comme vérifier si le toit et le gaz sont bien fermés, si le frigo est bien clipsé, ou encore si les rideaux arrière sont bien ouverts pour assurer la meilleure visibilité possible lors du trajet. Assurez-vous également que les ceintures de sécurité soient bien attachées. Et oui, tout le monde doit rester assis et attaché lorsque le van roule!



08 ANTICIPEZ LE STATIONNEMENT

Si sur le principe, tous les parkings sont accessibles aux vanlifers, de nombreux arrêtés communaux limitent certains stationnements pour les véhicules de loisirs. Aussi, pour trouver un spot de rêve et éviter que le sujet du parking ne soit un fardeau lors de votre voyage, il existe plusieurs applications telles que Park4night ou encore Camping-Car Park. N'hésitez pas à anticiper pour trouver les meilleures adresses de campings et aires de stationnement ou de services.

09 VOYAGEZ RESPONSABLE

La charte éthique du voyageur, ça vous parle? Le principe est simple: dans chaque lieu, chaque site touristique, chaque station où vous passez... pensez aux autres. Respectez la nature qui vous entoure, les lieux touristiques, mais aussi les autres voyageurs. Par exemple, vidangez vos eaux grises et noires exclusivement dans les endroits réservés, stationnez sur des spots uniquement prévus pour accueillir les vans et dont l'accès est autorisé par la réglementation locale, respectez la distance de courtoisie avec les autres voyageurs etc. Il s'agit simplement de bon sens et de bien vivre ensemble.



10 PARTAGEZ VOTRE EXPÉRIENCE

Vous souhaitez vous lancer dans la vanlife mais vous n'osez pas franchir le pas? Vous revenez d'un road trip et vous voulez partager votre expérience? La vanlife, c'est aussi une grande communauté à portée de main... Vous trouverez sur les réseaux sociaux de nombreux récits, conseils et témoignages de vanlifers, avec le #vanlife (ou #vanlifefrance pour les personnes moins à l'aise avec l'anglais). Rien de mieux que le vécu et le partage d'expériences. D'autres infos sont à retrouver sur Internet: site de la Fédération française des campeurs, caravaniers et camping-caristes (FFCC) : camp-us.fr, ainsi que via tous les festivals de véhicules de loisirs *(voir la page agenda ci-après).*



Le T3 Syncro des Coflocs domine le vignoble du Mâconnais, apprêté de ses couleurs d'automne.

Conseils pour partir en van à l'étranger

ACHETER OU LOUER UN VAN À L'ÉTRANGER

Si vous décidez d'acheter un véhicule à l'étranger, optez pour les marques les plus répandues dans le pays : Volkswagen en Amérique du sud ou Toyota et Nissan en Australie, par exemple. Gros avantage : vous trouverez très facilement des pièces de rechange pour votre van ou votre combi et il y aura toujours quelqu'un pour le réparer ! Attention : à l'inverse de la voiture de collection, où on recherche la perle rare, mieux vaut se méfier des nombreux modèles rares de vans proposés sur le web à bas prix…

FAIRE TRANSPORTER SON VAN EN BATEAU

Pour transporter votre van vers le continent américain, vous pouvez opter pour le transport maritime ou shipping par conteneurs. Il faut compter deux semaines en moyenne entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Cela vous coûtera 1500 € à 3000 € en moyenne par trajet. Les départs s'effectuent souvent du port d'Anvers. C'est une bonne solution car passer les douanes hors de l'Europe s'avère généralement assez complexe et onéreux. Marcel, que nous avons filmé dans notre documentaire *Vanlife en Australie,* a par exemple opté pour cette solution. Il a fait rapatrier son vieux Citroën Type H depuis la France.



SALON DU VÉHICULE D'AVENTURE ORIGINAL, NANTES

DU 19 AU 21 AVRIL

Le 12e Salon du Véhicule d'Aventure, qui se tiendra du 19 au 21 avril 2024 à Corcoué-sur-Logne, au sud de Nantes, est l'un des rares à faire la part belle aux véhicules d'expédition, spécialement conçus pour les voyages de longue durée. Réunissant plus de 200 exposants et diverses activités autour de ce thème, l'événement s'exportera aussi à Fouras-Les-Bains en Charente-Maritime (31 mai au 2 juin), Clermont-Ferrand (28 au 30 juin) et Montboucher-Sur-Jabron dans la Drôme Provençale (13 au 15 septembre).



VANLIFE EXPO, GRENOBLE & BORDEAUX

4 ET 5 MAI - 1ER ET 2 JUIN

Après le succès de l'édition 2023 à Rennes, le salon Vanlife Expo s'exportera cette année du côté de l'ALPEXPO de Grenoble (4 et 5 mai) et de l'Hippodrome du Bouscat à Bordeaux (1er et 2 juin). Vous y retrouverez toute une série de professionnels spécialisés dans les véhicules et accessoires, allant des petites tentes de toit aux fourgons prêts à rouler. Spécificité de ces salons, vous pourrez notamment y profiter de jolies histoires de voyage, à travers les nombreux témoignages et conférences prévus pour l'occasion.



VANLIFEST, CAPBRETON

DU 17 AU 19 MAI

Le Vanlifest, festival dédié aux adeptes de la transformation de vans, revient du 17 au 19 mai 2024, à Capbreton. Au programme de cette 6e édition : conférences, animations, concerts et de nombreux ateliers d'aménagement de vans. Le tout, dans une ambiance conviviale, au milieu de la forêt landaise. Le rassemblement idéal pour faire le plein de nouvelles idées créatives pour votre véhicule.



EN VAN SIMONE, ISSOIRE

DU 24 AU 26 MAI

Installé en plein cœur de l'Auvergne, dans le camping du Mas à Issoire, le festival En Van Simone se déroulera cette année du 24 au 26 mai. En plus du traditionnel Village Expo regroupant de nombreux professionnels du secteur (loueurs, aménageurs, accessoiristes...), vous pourrez aussi profiter de différents concerts, road trips dans la région et espaces de rencontres pour partager votre passion.

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



Jean-Paul Naddeo lors de son voyage en Patagonie sur une BMW 1200 GS.

VOUS ET VOTRE PASSION

Jean-Paul Naddeo, On The Road Again

Grand voyageur, motard passionné et amateur de voitures anciennes, Jean-Paul Naddeo est assuré AXA Passion via l'agence Christophe Kovacs de Beuzeville (27). Après quarante ans passés dans le monde de l'édition, cet infatigable globe-trotter féru d'Histoire ne cesse de sillonner la planète à la rencontre des pays et de ses habitants. Il a signé de nombreux livres de voyages superbement illustrés, consacrés à de célèbres itinéraires comme la Route 66, la Nationale 7, la Route Maya dans le Yucatan et plus récemment la Route Napoléon (chez Gründ).

Par Arnaud Nemet / Visuels : Jean-Paul Naddeo

Comment êtes-vous entré dans le monde de l'édition ?

J'ai travaillé dès l'âge de 17 ans pendant mes vacances en librairie, là j'ai découvert l'univers du livre et la lecture. Plusieurs ouvrages comme *Premier de cordée* de Frison-Roche m'ont poussé à la fois vers la haute montagne, que j'ai pratiquée, et vers l'édition. J'avais découvert ma voie ! Après mon service militaire à Briançon, j'ai d'abord parcouru la France en tant que représentant pour l'éditeur Robert Laffont, ce qui m'a donné le goût du voyage. J'ai évolué dans le monde de l'édition jusqu'à devenir directeur général des éditions Larousse. Aujourd'hui, je continue mon aventure éditoriale en écrivant des livres qui satisfont à la fois ma passion de l'édition et des voyages. Je réalise textes et photos. J'ai écrit de nombreux articles sur les voyages et les routes mythiques dans des revues spécialisées.

Vous avez parcouru de nombreux pays et routes de la planète à moto…

J'ai notamment traversé les États-Unis, parcouru à plusieurs reprises la Route 66 et effectué la remontée du Saint-Laurent, de Montréal jusqu'au nord du Canada avec une BMW. Je suis allé au Cap Nord avec une Africa Twin 1000, j'ai sillonné le Mexique et le Yucatan en Harley, traversé l'Amérique du Sud, de Santiago du Chili à Ushuaia, la cordillère des Andes et la Patagonie avec une BMW 1200 GS. J'ai aussi effectué de nombreuses virées en Europe sur différentes motos.

Vous ne délaissez pas pour autant les routes de France !

En effet, l'aventure est aussi au bout de la rue… J'ai traversé la France de Honfleur à Saint-Tropez, loin du bitume, en empruntant chemins et petites routes, en hiver ; une belle virée dans la France profonde ; j'ai découvert de petits villages, franchi des bras d'eau estimant leur profondeur pour savoir si nous pouvions passer ! J'ai été immobilisé par la neige en pleine forêt, contraint de bivouaquer… J'ai effectué de nombreuses balades de ce type.

Et vous avez récemment roulé dans l'Himalaya ?

Oui, plus qu'un voyage, une véritable aventure sur « la route des dieux » en Royal Enfield « Bullet », une route mythique pas simple « à rouler » au nord de l'Inde entre le Pakistan et la Chine, dans la région du Ladakh, considérée comme la plus haute route du monde. Des fortes sensations dans des paysages fantastiques, des cols au-dessus de l'altitude du Mont Blanc, où l'oxygène manque. Une route étroite, boueuse, caillouteuse dégradée par les intempéries où virages et épingles à cheveux s'enchaînent, entre parois vertigineuses et précipices, slalomant entre gués et éboulis, en évitant les vaches sacrées et les yacks. Probablement une des routes les plus dangereuses du monde, mais je suis allé au bout ! En arrivant au col de Khardungla, je me suis offert le luxe de gravir un petit chemin à pied pour atteindre le sommet à 6 000 mètres, une belle expérience !


Passage à gué dans la Sierra Nevada (Espagne).

Parmi vos nombreux livres, il y a notamment celui consacré à la mythique Route 66 ?

C'est le premier livre réalisé de la collection « Éternelle Route », avec Marie-Sophie Chabres. Il est devenu un best-seller, de nombreux motards le considèrent comme la « Bible » de la Route 66 ! La Route 66, 3 200 km entre Chicago et Los Angeles, est certainement la route la plus célèbre du monde, « la route-mère » selon le célèbre écrivain américain John Steinbeck. Rouler sur la 66, c'est découvrir la vraie Amérique avec ses villes fantômes ou animées, ses paysages grandioses, ses petites villes avec ses saloons et ses ranchs d'une autre époque, c'est rencontrer des Américains accueillants et chaleureux souvent vêtus comme des cow-boys. Il faut prendre son temps, s'arrêter à Santa Fe, faire un stop à Bagdad Café, au Grand Canyon et faire un détour à Las Vegas…

On croise de nombreuses voitures anciennes et on en découvre abandonnées à l'écart de la route, un régal pour les passionnés et collectionneurs… J'ai parcouru la Route 66 à quatre reprises en Harley-Davidson et une fois en GoldWing. Dans ce livre je raconte l'histoire de cette route, la première route moderne développée dès 1923 qui nous fait pénétrer dans le rêve américain. Un road book précis vous accompagne avec de bonnes adresses. Je songe à y retourner cet été pour réaliser une actualisation de mon livre *Éternelle Route 66*.

À quand remonte votre passion pour la moto ?

La moto, c'est un peu mon cheval ! J'ai eu ma première mobylette à l'âge de 15 ans. Tout jeune, je partais d'Aix-en-Provence, ma tente sur le porte-bagage pour camper en Camargue. J'ai passé mon permis moto à l'armée. J'ai eu plusieurs motos dont j'ai eu beaucoup de mal à me séparer. Aujourd'hui, je conserve une Africa Twin RD04 Paris-Dakar de 1990, avec laquelle j'ai fait des chemins, des raids : restaurée et entretenue elle est en parfait état ! J'ai aussi une Honda Transalp 650 cc très pratique pour rouler en ville, ainsi qu'une GoldWing. Passionné, j'ai réalisé pendant plusieurs années des essais moto et tourisme pour des articles dans différents magazines.

Vous êtes un aficionado de la GoldWing ?

Oui, j'en suis à ma troisième : avec ma première, j'ai effectué 168000 km, près de 140000 km avec la seconde… C'est une moto de grand tourisme, une excellente routière pour tracer la route, confortable, puissante et fiable. Je n'ai jamais eu un seul problème mécanique. La pre-


Sur la Route 66 en Harley-Davidson.



Au sommet de la route la plus haute du monde en Hymalaya.


Au Cap Nord sur une Africa Twin.

« J'AI PARCOURU LA ROUTE 66 À QUATRE REPRISES EN HARLEY-DAVIDSON ET UNE FOIS EN GOLDWING. »

mière GoldWing fabriquée au Japon par Honda a été commercialisée en 1975 et depuis elle n'a cessé d'être améliorée et enrichie jusqu'au modèle d'aujourd'hui, la 1800 GL, une référence !

Vous êtes aussi amateur de voitures anciennes ?

En effet, c'est pour moi un vrai bonheur de rouler avec ces voitures sur des petites routes, cheveux au vent comme avec ma Triumph TR4 ou au volant de ma Coccinelle cabriolet ou encore avec ma Porsche 3,2 cabriolet. J'ai effectué de nombreux voyages et rallyes historiques avec ces voitures, en France et à l'étranger. Elles me faisaient rêver dans ma jeunesse, elles sont devenues aujourd'hui des collectors que je bichonne. C'est important de réaliser ses rêves.

Mon dernier coup de cœur est l'Alpine A110 S. Ce n'est pas une ancienne mais déjà une référence et pour moi encore un rêve de gosse réalisé. Lorsque j'avais 17-18 ans, je me rendais au Col du Turini pour assister au passage du Rallye Monte-Carlo, je bavais devant les berlinettes Alpines. J'admirais tous ces grands pilotes de rallyes : Bernard Darniche, Jean-Pierre Nicolas, Jean-Luc Thérier qui faisaient des merveilles au volant de leurs Alpine de l'époque. Lorsque la nouvelle Alpine est sortie, j'ai craqué.... Cet été, j'ai fait tous les grands cols des Alpes autrichiennes. Une belle découverte le Tyrol, un vrai road trip sur des routes, avec des panoramas uniques, un vrai bonheur !

Voyagez-vous à l'étranger en ancienne ?

J'ai beaucoup voyagé en Sicile, en Sardaigne, en Écosse, en Tunisie et notamment au Maroc, jusque dans le Sud avec ma Triumph TR4. L'avantage de ce type de voitures est qu'elles n'ont pas d'électronique, leur mécanique est simple et l'on trouve toujours en cas de besoin une personne pour vous aider et vous dépanner... mais il est judicieux d'emporter avec soi

Bibliographie sélective de Jean-Paul Naddeo

Éternelle Route Napoléon,
Edition Gründ.

Éternelle Route 66, au cœur de l'Amérique
(nouvelle édition),
avec M. S. Chabres, Gründ.

Éternelle Nationale 7 : au cœur de la France,
avec M. S. Chabres, Gründ, 2018.

Éternelles routes corses : entre mer et montagne,
avec M. S. Chabres, Gründ, 2014.

Éternelle route Maya : au cœur du Yucatan,
Gründ.

Éternelle Route des Grandes Alpes,
Gründ.

quelques pièces de rechange sensibles au cas où et sa trousse à outils. Au Maroc par exemple, un ami a cassé l'arbre de sa pompe à eau, sur le bord de la route, un homme s'est proposé de la réparer dans son garage, un parc à ferraille à proximité. Il a déniché un tube d'acier et il a refait avec un vieux tour hors d'âge la pièce cassée qu'il a remontée. En moins de deux heures, nous sommes repartis !


En Triumph TR3 à Santa Fe sur la Route 66.

Comment vous préparez-vous avant le départ, pour rédiger vos livres ?

Tout d'abord, j'accompli un vrai travail de recherche, je me documente, interroge les offices de tourisme, je prends des notes que je vérifie ensuite sur place, mais le plus important pour moi, ce sont les contacts humains, les échanges avec les autochtones sur les sites, ce sont eux qui vont enrichir le livre par leurs anecdotes et en me faisant découvrir des endroits inconnus. En Corse par exemple, lorsque je préparais mon livre *Eternelles routes corses,* j'ai fait des rencontres formidables avec des habitants qui m'ont donné beaucoup d'informations et même accompagné pour me faire découvrir des endroits inédits. Grand amateur de l'Île de Beauté, j'ai d'ailleurs assuré les commentaires à bord d'une belle DS ancienne pour l'émission *Des racines et des ailes* consacrée à la Corse sur France Télévision.

Vous avez consacré votre dernier livre à la Route Napoléon ?

Oui, c'est une route de légende entre mer, pinède et montagne qui figure au panthéon des plus belles routes de France. Un tracé audacieux où l'Histoire de France se mêle à l'incroyable beauté des paysages. Il s'agit de l'itinéraire construit sur les chemins empruntés par l'Empereur Napoléon entre Golfe-Juan et Grenoble lors de son retour d'exil de l'île d'Elbe, pour reconquérir le trône de France. Une route chargée d'histoire, longue de 400 km qui serpente dans des paysages d'exception, traverse des villages authentiques, entre Côte d'Azur, Haute Provence et vallées alpines.

C'est un plaisir de rouler sur cette route bien entretenue qui procure de belles sensations de conduite. Elle ravit les automobilistes et motards qui l'empruntent. Mon livre *Eternelle Route Napoléon* est illustré par de nombreux documents. Il nous fait découvrir l'histoire de la remontée de Napoléon en 1815 vers la capitale, la visite de la route aujourd'hui, accompagné d'un guide du voyageur où est identifié tout ce qu'il faut voir pour ne rien rater de ce périple… sans oublier la gastronomie.

Quelle est la route qui vous a le plus marqué ?

Toutes les routes ont leur charme et leur spécificité, difficile de choisir tant elles me rappellent de bons souvenirs. S'il faut en sélectionner une, je dirais la Route des Grandes Alpes, la traversée du massif alpin entre Thonon-les-Bains et les rives du lac Leman, jusqu'au rivage de la Méditerranée à Menton : 684 kilomètres de bonheur ! Cette route escalade les 16 grands cols alpins mythiques, elle tutoie les glaciers, offre des panoramas exceptionnels.

J'ai parcouru cette route à de nombreuses reprises, à moto ou en voiture, lors de rallyes historiques. Un vrai terrain de jeux, de quoi satisfaire ceux qui aiment conduire, un bonheur pour le pilotage ! On en prend plein les yeux dans des paysages grandioses. Une route à faire dès la fonte des neiges au début du printemps, en mai par exemple avec la floraison des fleurs sauvages riches et variées, les marmottes qui quittent leurs terriers. La nature au printemps nous offre sur cette route un superbe spectacle. Comme le chantait Jean Ferrat, « Que la montagne est belle » !

Quels sont vos prochains projets ?

J'en ai plein la tête ! *(Rires)* Envie de découvrir l'île d'Elbe, mais aussi de retourner sur la Route 66, de cruiser sur la Route du Blues, de longer le Mississipi entre la Nouvelle-Orléans et Chicago, en passant par Memphis, Nashville, Saint Louis que je ferai à moto of course, bercé par les gospels et la musique de Johnny Cash. La moto offre une grande liberté. On peut s'arrêter facilement où on le souhaite et cela permet de faire de nombreuses et belles rencontres, les motards sont très appréciés dans de nombreux endroits de la planète, c'est très convivial et plaisant ! Pour conclure en citant Antoine de Saint-Exupéry, je pense avoir fait de ma vie un rêve et d'un rêve une réalité.

AXA Passion

Rencontre

Loïc Guerlais
Agent AXA Passion



Par Benjamin Pinier
Visuels : Loïc Guerlais, Shutterstock, DR

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

J'ai toujours pratiqué différentes disciplines nautiques. J'ai commencé par la planche à voile et j'étais tellement passionné, que je suis rapidement devenu moniteur. Aujourd'hui, je suis propriétaire d'un JPK 960, un beau petit voilier polyvalent (course/croisière) de 9,60 mètres. Mon précédent bateau a malheureusement été détruit lors de la tempête Gérard, l'année passée... fort heureusement, indemnisé par AXA.

En dehors de mon bateau, je navigue aussi en régate, sur un JPK 11.80 appartenant à un client et qui vient d'ailleurs de remporter la transat du RORC. Je fais aussi du paddle, du windsurf et du windfoil, une planche à voile dotée d'un foil.

Avez-vous des affinités particulières avec d'autres univers (voiture de collection, camping-car, moto) ?

J'ai une affinité particulière pour les automobiles de collection. De manière générale, je trouve qu'il est extrêmement intéressant d'échanger avec les propriétaires de ce type de véhicule. Mais je ne suis encore jamais passé à l'achat. Cela demande un certain investissement personnel et il faut trouver de bonnes conditions pour le stockage du véhicule. C'est un peu moins naturel pour moi que la plaisance.



OÙ RETROUVER LOÏC GUERLAIS ?

Agence AXA Assurance
Lorient et Hennebont

Participez-vous ou organisez-vous des évènements sur ces deux univers ?

Nous participons évidemment aux Mille Sabords sur le port du Crouesty depuis de nombreuses années ainsi qu'à quelques salons locaux. Si tous ces événements n'ont pas toujours un réel intérêt business, j'ai toujours trouvé important d'y participer pour échanger avec des passionnés et être solidaire de notre branche d'activité. Je suis très heureux d'assurer des bateaux grâce aux professionnels qui nous envoient des clients. Assister aux événements est donc une manière de renvoyer l'ascenseur.

Pouvez-vous nous parler de votre parcours professionnel ?

Au début de ma vie professionnelle, je me suis rapidement tourné vers le nautisme. J'ai travaillé pendant six ans pour un fabricant de produits et accessoires pour voiles légères et de carènes de bateaux dans le Morbihan.



Loïc Guerlais au planning en windsurf.

En 2002, j'ai été recruté par Bénéteau pour monter une concession à Lorient. Je suis parti un peu épuisé au moment de la crise financière de 2008, quand les banques se sont effondrées. Nos ventes avaient chuté de près de 50 %.

Pourquoi être devenu Agent Général AXA ?

Suite à cela, je voulais me mettre à mon compte. En allant au port du Kernével, à Larmor-Plage (56), j'ai croisé un Agent Général AXA à qui j'avais vendu un bateau Bénéteau quelques années auparavant. Il m'a annoncé prendre sa retraite et être à la recherche d'un repreneur. J'ai repris cette agence avec une collaboratrice à Hennebont début 2010. J'ai développé rapidement mon portefeuille grâce au secteur de la plaisance et j'ai pu embaucher deux collaborateurs supplémentaires.

Puis en 2017, AXA m'a proposé de reprendre un portefeuille plaisance sur la presqu'île d'Arzon et en 2018, j'ai repris une autre agence, à Lorient. Depuis 2018, nous sommes six à travailler sur ces deux points de vente : deux binômes de souscriptrices en agence, ma femme qui s'occupe de la partie administrative et moi-même.

Avez-vous des anecdotes à nous raconter en tant qu'Agent Passion ?

Dans ma précédente carrière, je croisais régulièrement une personne qui faisait de la préparation de carène (entretien de la coque du bateau). Quand je suis devenu assureur, il m'a contacté et nous avons renoué contact. Il a toujours été une bonne étoile pour moi, m'a envoyé de super clients et a même fait assurer sa flotte de bateaux basée en Bretagne, en Corse et aux Seychelles. Il y a des histoires comme cela, des liens particuliers que l'on créé avec certains clients qui nous font confiance. C'est la richesse de ce métier.

Par ailleurs, je pense également à un sinistre qui m'a marqué, concernant un autre client. Il a touché un magnifique Lagoon 450 mis en location quelques jours après avoir été livré. Les locataires faisaient la fête du côté de Noirmoutier, le vent s'est levé durant la nuit et le bateau a dérivé sur les rochers... 500 000 euros partis à l'eau !




Avant une navigation, avec une partie de l'équipage.

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

UN BATEAU :



« Zeta », mon JPK 960

En janvier 2023, mon précédent bateau, un First Class 8 baptisé ***Mojito*** a été écrabouillé par la tempête Gérard. J'ai donné ce qui en restait à une association de réinsertion et franchi le pas pour acquérir mon nouveau bateau, un JPK 960, qui est pour moi un bateau mythique. Le JPK 960 a tout gagné et est devenu une légende. JPK, le chantier de Jean-Pierre Kelbert, que je connais depuis le temps où il était un gourou du shape et de la fabrication de planches à voile de course, construit aujourd'hui les meilleurs bateaux de course-croisière au monde dans ma commune, à Larmor-Plage.

UNE ANNÉE :



1998

Année qui a vu la disparition d'**Éric Tabarly** en mer d'Irlande. Et année de la première victoire de la France en Coupe du monde de foot... même pour un rugbyman comme moi, ça marque ! C'est aussi l'année de mon mariage et de l'achat de notre petite maison de Larmor-Plage, le lieu où nous voulions nous installer après quelques années de vadrouille.

UN TITRE :



« No Surprises »
de Radiohead

J'aime beaucoup ce morceau de l'album *OK Computer* qui figure dans de nombreuses bandes originales de films. Je pourrais écouter ce titre pendant des heures !

UN OBJET :



Un ballon de rugby

À 53 ans, je joue encore au rugby et mes enfants ont suivi, dans mon sillage. Un jeu qui procure des sensations incroyables, où se créent des amitiés d'une force sans comparaison et une véritable école de la vie.

UN LIEU :



Le parc naturel du Montgrí, en Catalogne

La nature méditerranéenne y est tellement envoûtante et se marie avec cette mer magnifique. Au pied de cette colline, se trouve un spot de glisse fantastique.

L'ACTU AXA Passion

Retour sur nos dernières actualités

GUIDES PETIT FUTÉ
LES NOUVEAUTÉS 2024



Les nouveaux **guides 2024 Petit Futé** *Les Plus Belles Balades à moto France* et *Les plus beaux circuits en Camping-Car et Van France* sont désormais disponibles. Rendez-vous en librairies, de nombreuses surprises vous attendent !

VINTAGE REVIVAL MONTHLÉRY
ÉDITION DU CENTENAIRE



Les passionnés d'avant-guerre célèbrent cette année le Centenaire de l'Autodrome de Montlhéry lors du **Vintage Revival Monthléry, du 11 au 12 mai.** AXA Passion est partenaire de l'événement et propose à ce titre à ses clients de rouler sur l'anneau de vitesse dans un véhicule d'avant-guerre. Plus de 450 véhicules course et sport d'avant 1940 seront présentés à travers différents plateaux : voitures ; motos ; motocyclettes pré-1919 et véhicules d'exception, et « Tricycles-Olympic Cup ». Une vingtaine de clubs de 19 nationalités prendront part aux festivités. Les véhicules de 1924 à 1940 ayant marqué l'histoire du circuit seront mises à l'honneur : Bugatti, SEFAC et autres Delahaye. Renault Classic sera présent, ainsi qu'Audi Tradition qui célébrera son unification « Auto Union » réalisée en 1932 avec des véhicules exceptionnels : Horch, Wanderer... Environ 10 000 spectateurs sont attendus pour l'événement.

LE RALLYE AXA PASSION / CLUB 14 DANS LE VERDON



Les passionnés de moto se retrouveront cette année **du 9 au 12 mai 2024** pour **la 38e édition du Rallye annuel AXA Passion / Club 14.** Au programme de ce week-end inoubliable, **un road trip au cœur des Gorges du Verdon** dans un cadre exceptionnel. Les participants pourront découvrir la beauté de ces paysages grandioses et le charme des routes en corniche.

Le Rallye AXA Passion s'inscrit dans la longue tradition du Rallye Club 14, forte de quarante ans d'aventures et de partage. Au programme, quatre jours de roulage et de découverte du patrimoine culturel de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Un road-book sera distribué aux participants et servira de guide pour chaque journée de balade.

Les inscriptions sont possibles jusqu'à fin avril. Attention, le nombre de places est limité. Ne tardez pas, inscrivez-vous dès à présent !

Tous les détails du Rallye sur notre site :



LE CLUB PASSION : VOTRE CLUB !

Pour permettre à ses clients de vivre pleinement leurs émotions, AXA Passion propose un club pour ses passionnés Deux-roues, Collection, Plaisance et Camping-Car.

Tout client AXA Passion pourra s'inscrire gratuitement à ce Club. Ils auront ainsi accès à de nombreux avantages et des expériences uniques : événements d'exception, rencontres exclusives, ventes privées inédites chez nos partenaires, offres et réductions (presse, équipement, sécurité...).
De nombreuses autres surprises attendent les adhérents du Club... pour que chacun profite de sa passion comme bon lui semble ! Les adhérents recevront également des communications régulières sur leurs avantages.

Événements exceptionnels

Tout au long de l'année, vous aurez accès à des événements inédits spécialement conçus pour vous : rencontres avec des personnalités, masterclass avec des professionnels reconnus et passionnés, projections cinématographique en avant-première etc.



Ventes privées

Vous bénéficierez de nombreux avantages tous univers confondus sur notre boutique : offres et réductions chez nos partenaires (presse, équipement, sécurité...). Par ailleurs, des ventes privées inédites très avantageuses auront lieu occasionnellement, ne les manquez pas !



Avantages et cadeaux

Pour être informés de l'ouverture prochaine du Club par AXA Passion, **flashez le QR code ci-dessous.**

Lancement prévu au **printemps 2024**



INSCRIVEZ-VOUS DÈS MAINTENANT !









RETOUR SUR **RÉTROMOBILE 2024**

Le plus beau garage éphémère du monde était de retour du 31 janvier au 4 février dernier à Paris pour cinq jours placés sous le signe de la passion des anciennes. Avec plus de 130 000 visiteurs, cette 48e édition a dépassé toutes les attentes. AXA Passion y était, on vous raconte…

Les deux-roues à l'honneur au Village moto

On notait cette année la présence en force des deux-roues au sein du salon Rétromobile. Pour la première fois, un espace leur était spécialement dédié dans le hall 2, sur plus de 2 000 m², le Village moto. Les principaux acteurs (BMW Motorrad, Ducati, Harley-Davidson, Indian Motorcycle, Triumph ou Yamaha) ont répondu présent pour l'occasion, en exposant de nombreux modèles historiques et des motos de leurs gammes actuelles.

Un siècle de compétition automobile

Côté auto, le programme était tout aussi riche. Rétromobile célébrait notamment le centenaire du constructeur britannique MG. Autre centenaire, celui de l'emblématique autodrome UTAC Linas-Montlhéry, sur lequel ont été battus de nombreux records de vitesse. Une vingtaine de véhicules historiques étaient exposés, grâce à la participation de l'association Vintage Revival. Richard Mille mettait également le sport automobile à l'honneur, avec huit prototypes ou modèles historiques de compétition de la Scuderia Ferrari.

Comme chaque année, AXA Passion était bien entendu présent, avec un stand installé à quelques pas de la nouvelle zone moto accueillant une superbe Mercedes 190SL de 1958 et une moto Brough Superior SS100.

RETOUR SUR **LE SALON DU 2-ROUES DE LYON 2024**

Le Salon du 2-Roues de Lyon, événement moto incontournable de l'année, faisait son grand retour du 7 au 10 mars dernier à l'Eurexpo de Lyon. Constructeurs, préparateurs, accessoiristes, associations… plus de 500 professionnels de la moto avaient fait le déplacement pour venir à la rencontre des passionnés.

La 31e édition du Salon du 2-Roues s'est achevée sur un chiffre record de fréquentation de 150 000 visiteurs (contre 110 000 visiteurs l'année précédente). Une affluence historique qui confirme tout l'intérêt du public pour l'univers du deux roues. Ce rendez-vous est le deuxième salon le plus fréquenté d'Europe après l'EICMA de Milan. Pour la première fois, le salon occupait tout l'espace de l'Eurexpo.

Trois univers thématiques étaient proposés cette année. Un espace dédié au voyage à moto pour les amoureux des grands espaces, une zone « Mobility » de 20 000 m² réservée à la mobilité éléctrique, pour découvrir les véhicules de demain. Et enfin, la toute nouvelle Lyon Kustom Factory, un espace qui rassemble toute la culture des fifties, de la customisation au tatouage.

AXA Passion avait aussi bien entendu fait le déplacement pour l'occasion et proposait de nombreuses animations sur son stand. Les visiteurs ont pu ainsi y découvrir une exposition photos des aventures de Sylvain Tesson et Ben Blake, ainsi qu'une borne photo. Par ailleurs, vous avez été nombreux (plusieurs milliers) à participer à notre grand jeu-concours "100 % deux-roues", en collaboration avec Lariviere Voyages. Les heureux gagnants sont repartis avec dans la poche un bon pour road trip moto aux États-Unis !

En savoir plus sur le nouveau film de Ben Blake









« Avec Ben on voyage de son canapé avec l'irrépressible envie de le quitter ! »

(François Barrois - journaliste)

LES BOTTES ROUGES PRODUCTION
PRÉSENTE

À TRAVERS L'AMÉRIQUE J'AI SUIVI MON PAYS

UN DOCUMENTAIRE ÉCRIT ET RÉALISÉ PAR

Ben Blake



AXA PASSION PRÉSENTE
EN ASSOCIATION AVEC LES BOTTES ROUGES PRODUCTION
«À TRAVERS L'AMÉRIQUE J'AI SUIVI MON PAYS» UN DOCUMENTAIRE DE BEN BLAKE
PRODUIT PAR GAËLLE LEVY

AXA Passion · Indian Motorcycle · SEGURA · NOLAN · Liberty Rider · GARMIN · GIVI · MOTUL · Leica

photo : Vincent Levrier affiche : Koemzo Artwork


Niveau dépannage,
vous tenez la route ?
Dépannage en moins d'1 h
AXA Passion, l'offre dédiée aux motos
et scooters pour rouler en toute sérénité.*
AXA
*Délai d'intervention du dépanneur. Service proposé en France métropolitaine sous réserve de souscription de la garantie Assistance au véhicule. Assistance 0km en option. Véhicules éligibles, documents d'informations et conditions sur Passion.axa.fr. AXA France IARD • AXA Assurances IARD Mutuelle • AXA Assistance France • AXA Assistance France Assurances • Entreprises régies par le code des assurances.
©Christopher Anderson.