



Jean-Louis Damois, 34 ans au service de sa passion pour les side-cars, depuis la conception jusqu'à la compétition.

JEAN-LOUIS DAMOIS Une vie, trois roues

Petit par la taille, Jean-Louis Damois n'en demeure pas moins un grand monsieur du side-car en France avec sa marque, DJ Construction. De la réalisation de son premier side, à l'âge de quatorze ans, aux sublimes attelages qu'il réalise depuis bientôt trente ans, en passant par un palmarès en compétition étoffé sur deux et surtout trois roues, le Savoyard n'a jamais cessé d'assouvir sa passion pour ce drôle d'engin. Rencontre avec le haut du panier !

Comment est-ce que tout a commencé ?

J'ai monté ma boîte en 1988, j'avais tout juste 26 ans. J'étais sous-traitant pour les side-cars Jewell. Je leur fournissais des pièces, mais ils ont fini par couler avant d'être rachetés par Walter qui importait la marque Jewell en Allemagne. Cela m'a permis de continuer à fabriquer des pièces. Puis je me suis mis à importer en France des carrosseries de Jewell avant de commencer à créer mes premiers modèles. J'ai fait un side-car trail en 1990 sur la base d'une Yamaha 500 XT, qui était homologué sur la route mais qui permettait de rouler en side dans les chemins. Je l'avais baptisé Aravis. J'ai attelé avec ce panier quelques 500 XT, une ou deux 600 XT, ainsi qu'une 750... En tout, j'en ai vendu six. Autant dire que c'était un fiasco [rires] !

Ce n'était pourtant pas si mal, pour un début d'activité...

On peut dire ça. En 1993, j'ai fait un side-car de tourisme afin de m'adapter davantage au marché. Et là, j'ai commencé à en vendre vraiment...



Quelle est ta formation ?

J'avais suivi une formation en construction métallique. J'étais assez bon élève, mais je ne voulais pas aller à l'école : ça ne m'intéressait pas. Bon, j'ai quand même appris à travailler : la soudure, les débits, les tractions, les forces, etc. Ce qui m'intéressait beaucoup, c'était le dessin industriel.

Plus un goût prononcé pour la moto, j'imagine ?

Oui, j'ai toujours fait de la moto ! J'ai deux frères plus âgés, Guy et André, qui en ont toujours fait aussi. L'aîné participait même à des courses.

Comment est né ce goût pour le side-car ?

Quand on était gamin, on voyait des grands qui avaient plus de vingt ans rouler en side-car cross. On a voulu faire pareil. Du coup, à l'âge de 14 ans, j'ai réalisé mon premier side-car avec un copain et mon frère, avec une vieille moto qu'on avait trouvée dans la grange d'un paysan. On lui a collé une troisième roue et ça a commencé comme ça. Puis j'ai enchaîné avec plein de courses de motos. J'avais à peine 18 ans que je roulais déjà en courses de côte. J'ai été champion de ligue Dauphiné-Savoie en 1980, dès ma première saison complète.

Tu as un vrai talent de pilote...

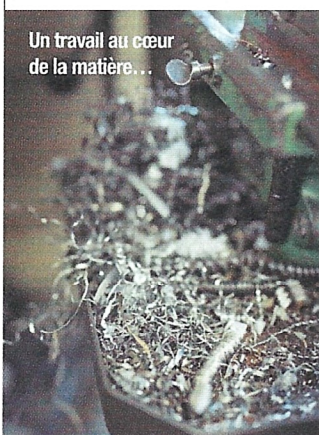
On va dire que j'ai toujours bien roulé. J'ai fait la coupe Yamaha RDLC, mais j'ai juste participé à une demi-saison par manque de sous. J'ai aussi fait un peu de Promosport et en 1984, j'ai roulé en 125 National sur circuit avec une Yamaha TZ 125. En 1986, avec mon frère, on a fait une saison de side-car cross. Mais on n'était pas très bons dans cette discipline. En revanche, on s'est bien amusés. C'est d'ailleurs le seul moment de ma vie, hormis à l'armée, où j'ai fait du footing [rires] ! Il fallait être en forme, car physiquement, le side-car cross, c'est un truc de fou ! C'est extrêmement dur. Bref, motos et side-cars ont toujours fait partie de ma vie.

Revenons à ton activité...

À la fin des années 1980, on était nombreux puisqu'il y avait environ une quinzaine de fabricants de side-cars, alors qu'aujourd'hui on n'est plus que cinq ou six. Les vendeurs de side-cars étaient surtout ceux qui savaient faire les carrosseries en polyester. Moi, j'étais un peu à contre-courant, car mon domaine, c'était la ferraille. Donc je vendais des attaches, des fourches,

« À l'âge de 14 ans, avec un copain et mon frère, j'ai réalisé mon premier side-car sur une vieille moto que l'on avait trouvée dans la grange d'un paysan. »

La soudure, un noble art que Jean-Louis maîtrise particulièrement bien.



Un travail au cœur de la matière...



Une Suzuki GSR 1300 R Hayabusa en attente de sa greffe. Un modèle souvent attelé.



Les méthodes traditionnelles pour une meilleure précision.

Dernier réglage sur le nouveau train avant d'une Honda CRF 1100 L Africa Twin attelée à un side Tarendo.



Trajectoire Jean-Louis Damois

Né le 15 août 1962 à Aix-les-Bains (73)
Profession : depuis 1988, constructeur des side-cars DJ Construction à Albens (73)
Tél. : 04 79 54 12 63.
Internet : www.dj-sidecars.fr

Modèles de paniers :
 • DJ Sport (créé en 1997, relooké en

2013) : une place et demie, parfait pour les motos sportives
 • Syrah (créé en 2008, relooké en 2016) : deux places tourisme, idéal pour les moyennes cylindrées
 • Syrah XL (créé en 2010, relooké en 2016) : deux places, plus haut, accès facilité, grand coffre
 • Tarendo (créé en 2017) : une seule place, adapté aux trails

Et aussi : Syrah Sport (version épurée du Syrah), Semnoz (modèle off-road dont la production est arrêtée), Saxo I et Saxo II (modèle créé en 1993 et repensé en 2001)
Compétition :
 • De 1979 à 1983, courses de côte et vitesse en moto solo
 • De 1984 à 1986, découvre le

side-car cross, en passager puis en pilote
 • De 1998 à 2003, triple champion de France des rallyes et victoire lors de la première édition du Moto Tour
 • En 2010, 2^e place au Dark Dog Moto Tour avec son frère André et trois victoires d'étape
 • En 2012, victoire au Dark Dog Moto Tour avec Nicolas Guichard

« J'ai toujours préféré travailler seul, faire mon truc à ma façon, dans mon coin, et être peinarde. »

des roues à beaucoup d'autres constructeurs. Je faisais quelques side-cars pour moi, mais je sous-traitais beaucoup pour les autres. C'était mon job à l'époque et c'était assez facile, car il n'y avait pas de problème de dossiers, d'homologations, de devis ou de clients... C'était confortable, mais moins valorisant, car tu ne vendais pas le produit fini.

Tu as donc eu envie de franchir ce cap.

Tout à fait. Et c'est ainsi que j'ai fait, en 1993, mon premier side-car de tourisme qui s'appelait le Saxo. Vu qu'il y avait beaucoup de constructeurs, c'était difficile de faire sa place. Il n'y avait pas les réseaux sociaux d'aujourd'hui : pour communiquer, c'était la galère totale. Il fallait être présent sur tous les salons, sinon on ne te connaissait pas. Les débuts ont été raides. Heureusement, je faisais

aussi beaucoup de mécano soudure en sous-traitance. Je prenais tout le boulot possible, même si ça n'avait aucun rapport avec le side-car. Il fallait faire tourner la boutique !

Et petit à petit, le side-car a réussi à prendre le dessus ?

Oui, heureusement ! Au bout de quelques années, j'ai réussi à vivre du side-car. En 1997, il y a eu une demande pour des side-cars capables de participer aux championnats de France des rallyes routiers. Les gens de la FFM [Fédération française de moto, Ndlr] avaient convoqué les différents fabricants de side-cars en nous invitant au rallye des châtaignes en Ardèche. En revenant, je me suis lancé ! C'est ainsi que j'ai réalisé le premier DJ Sport. Puis on a participé au Championnat de France des rallyes en 1998, 1999, 2000, 2002 et 2003. Tout de suite, on a été dans le coup.

Les deux premières saisons, c'était Patrick, un copain, le passager. Il tient maintenant le bistrot sur la place à Albens. La première année, on a fini troisièmes du championnat, ce qui était inespéré. Celle d'après, on a été champions de France. En 2000, mon frère André m'a rejoint dans le panier et on a été de nouveau titrés ! En 2001, on a fait une petite pause car je bossais notamment sur un nouveau projet de side-car. En 2002, on a fini deuxième du Championnat de France, puis on a été à nouveau champions en 2003. Cette même année, on a gagné la première édition du Moto Tour. Puis, j'ai arrêté : mieux vaut raccrocher quand on est en haut (rires !).

Et tu n'as jamais eu envie de prendre le guidon d'un basset de vitesse ?

Non, ça ne m'a jamais attiré.

C'était la route ou le tout-terrain, avant tout. Grâce au Moto Tour, on roulait un peu sur circuit aussi : Alès, Issoire et même le Paul Ricard, mais là il manque 100 ch dans la ligne droite, même avec notre Suzuki GSX-R 1000 ou notre Yamaha R1. En fait, au début, j'ai roulé pendant les trois premières années avec une Yamaha FZR 1000 que j'avais attelée. Puis on est passés sur une R1 1000 en 2002 et 2003, que j'ai ensuite vendue à un copain. En 2010, on a refait le Moto Tour, car ça nous démangeait, et on a fini deuxième. Je l'ai ensuite refait en 2012, avec le même side-car sur base de R1 qu'en 2003, que mon copain m'a prêtée. C'est son fils, Nicolas Guichard, qui est monté avec moi en passager et on a gagné ! C'est vrai qu'au final, ça fait un beau palmarès. Mais surtout, ça a amené de la notoriété à DJ Construction et ça a montré



« Les débuts ont été raides. Heureusement, je faisais aussi beaucoup de mécano soudure en sous-traitance. »

Petite halte bucolique dans la vallée des Bauges.



Attelée au Tarendo, l'Africa Twin conserve toute sa polyvalence : aventurière et routière.

Petits chemins tranquilles ou passage de gué, tout se passe pour le mieux.



« Un attelage complet reste un investissement, je le conçois. Mais les passionnés ne reculent devant rien... »

l'efficacité des produits. Donc tout ça, c'était vraiment très bien.

Tu dois connaître pas mal d'anecdotes liées à la compétition en side-car. Peux-tu nous en raconter une ?

En 2003, au rallye du Puy-en-Velay, on s'est sortis lors des reconnaissances d'une spéciale avant le rallye. On roulait aussi vite que pendant l'épreuve, mais un camion est arrivé en face et on s'est explosés dans les arbres. Le side était tordu et le frangin, qui était passager, était enroulé autour d'un arbre. On a voulu l'envoyer à l'hôpital dans la voiture d'une dame qui passait par là, mais il a refusé. Le soir même, on est rentrés à Annemasse et on a réparé le side-car avec l'autre frangin. Le lendemain, on est repartis faire le rallye et on a gagné !

Combien fabriques-tu de side-cars par an ?

En 2021, j'en ai fait 17. Au début j'en faisais une dizaine par an. Mais je n'ai jamais voulu m'associer. En 1984, avant de monter DJ Construction, j'ai tenté de le faire avec mon frère, mais on n'avait pas les mêmes objectifs : on s'est séparés au bout de trois jours. En fait, j'ai toujours préféré travailler seul, faire mon truc à ma façon, dans mon coin, et être peinard. Je travaille juste avec deux peintres ainsi qu'un designer, un vrai, José Figueres. Il a, entre autres choses, restylé les paniers que j'avais créés.

Comment réponds-tu aux demandes des clients ?

Je peux bien sûr m'adapter aux motos, aux besoins ou envies de chacun, mais j'essaie aujourd'hui de resserrer ma production car les homologations sont très

compliquées. Par exemple, pour le Tarendo, j'ai décidé que je ne le monterais que sur les BMW R 1200 GS et les Yamaha XTZ 1200 Ténére. Pour moi, ça simplifie beaucoup la fabrication. Aujourd'hui, je travaille à adapter ce modèle dédié aux trails sur la Honda CRF 1100 Africa Twin, car la Yamaha n'est plus au catalogue et il y a beaucoup d'Africa Twin qui roulent. Mais ça peut m'arriver d'atteler ponctuellement certaines motos, comme je l'ai fait pour un concessionnaire Ducati avec une Multistrada.

As-tu parfois des demandes de motards porteurs de handicap ?

Oui bien sûr. Il faut alors travailler sur les aménagements spécifiques liés au handicap. Ce que je réalise personnellement. Je bosse avec HMS [Handicap Motards Solidarité, Ndlr] depuis presque vingt ans. On finit toujours par trouver la combine

pour réaliser l'adaptation qui va bien.

Quelle moto un peu hors-norme as-tu attelée récemment ?

Il y a deux ans, j'ai attelé une Kawasaki H2 avec le DJ Sport. C'était du sur-mesure complet. C'est quelque chose de passionnant que j'aime bien faire. C'est financièrement moins intéressant, car j'y passe beaucoup de temps alors que je sais que je ne le ferai très certainement qu'une seule fois, mais la satisfaction de réaliser un objet d'exception l'emporte.

Quel est le budget pour s'offrir un side-car DJ Construction ?

En règle générale, disons qu'un attelage complet double environ le prix de la moto. Ça reste un investissement, je le conçois. Mais les passionnés ne reculent devant rien...

De la conception d'un side-car Travail d'orfèvre

« Je commence par concevoir le side-car. Je vais d'abord déterminer la place à l'intérieur, l'accessibilité, l'espace pour les jambes, la hauteur du pare-brise, le volume du coffre et son ouverture. L'idée est aussi de concevoir une carrosserie pas trop large pour conserver la bagagerie de la moto : c'est important, car ce sont des engins qui sont faits pour voyager. Ensuite, il faut soigner tous les aspects pratiques de l'utilisation, que ce soit pour le chargement du coffre, comme pour monter et descendre facilement du panier. Il faut aussi que la capote soit pratique

à mettre s'il y en a une, ou que le couvre-tonneau [qui sert à protéger l'assise du panier en cas d'absence de capote, Ndlr] soit facile à installer. Une fois tout cela déterminé, il faut quand même que ça ressemble à quelque chose, que ce soit joli à regarder. J'attache beaucoup d'importance à sortir un side-car qui aille bien esthétiquement avec la moto et avec sa décoration : le but, c'est qu'on ait l'impression qu'il est sorti ainsi d'origine des chaînes de montage du constructeur de la moto. Ensuite, il faut s'occuper de la moto, ce qui n'est pas une mince affaire. Je commence par mettre la machine

sur le pont : je démonte les roues, je réalise les plans des nouvelles roues de 15 pouces en acier à partir des côtes que j'ai prises, puis je les fais usiner. Je monte des roulements plus costauds capables d'encaisser plus de contraintes. Je détermine avec le fournisseur de suspensions quel amortisseur monter à l'arrière : il faut qu'il soit beaucoup plus dur pour supporter les nouvelles charges. Une fois la roue arrière installée avec le nouvel amortisseur, je règle l'assiette de la moto et je m'attaque à la fourche que je fabrique entièrement. Puis je monte la roue avant. À ce stade, je laisse la moto

quelques jours ainsi sur le pont et je m'en imprègne pour voir où sont les points de fixation solides afin de pouvoir réaliser mon renfort de cadre. Ensuite, j'assemble moto et panier, je refais les tirants en fonction de la moto, de la largeur, j'adapte, je peaufine et c'est fini. Enfin, pas tout à fait ! Car après, je redémonte tout et je fais des gabarits de fabrication pour les motos courantes, avec toutes les côtes de débits, de perçages, de cintrages. Je peux ainsi prévoir mes pièces à l'avance, les fabriquer, les faire peindre, pour ne conserver que l'assemblage à faire lorsque le client m'apporte sa moto. »



C'est la disparition de la Yamaha XTZ 1200 Super Ténére qui a motivé Jean-Louis Damois à atteler l'Africa Twin.