

1^{ère} Université du Club de l'Auto

Palais de la Culture, Puteaux, Samedi 10 mars 2012



Actes du Colloque

Avertissement

Ce colloque a été préparé par un groupe de travail comprenant Samuel Bohbot, Patrick Chanson, Martine Clément, Jean-Pierre Coustenoble, Jérôme Hardy, Jean-Paul L'Huillier, Jacques Maison, Patrick Rollet, Joël Winter et Jean Yot, tous membres du Club de l'Auto.

Les textes reproduits ici retracent aussi fidèlement que possible l'expression des divers intervenants du colloque. Ils sont issus d'un enregistrement des présentations et ont été validés par leurs auteurs.

Ils expriment leurs seuls points de vue et n'engagent qu'eux.

La reproduction totale ou partielle de ces actes est autorisée, sous réserve de la mention : « source Club de l'Auto ».

Crédits photos :

Annie-France Léry
Geneviève Brunerie
Jérôme Hardy
Keith Ryan

Sommaire

Introduction

Patrick Rollet, Président du Club de l'Auto p 3
Jean-Paul L'Huillier, Lions Club de Puteaux p 4

Ouverture du colloque

Brigitte Palat, Adjointe Déléguée à l'Emploi et au Commerce, Ville de Puteaux p 5

L'histoire d'une marque : de Dion-Bouton

René Ville, Président de l'Amicale de Dion-Bouton p 8

La législation : actualités et perspectives

Claude Delagneau Président de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (F.F.V.E.) p 16

Table ronde : le marché. Situation et perspectives

Animateur : Didier Lainé, rédacteur en chef *Rétroviseur* p 23
Jean-Michel Cérède, expert automobile
Matthieu Lamoure, directeur, Artcurial
Bruno Leroux, rédacteur expert, *La Vie de l'Auto*
Stéphane Pavot, Directeur, Osenat

Table ronde : les problématiques de la restauration

Animateur : Didier Lainé Rédacteur en Chef, *Rétroviseur* p 39
Thomas Alunni, Carrosserie Lecoq
Yann Carrat, Y. Carrat Automobiles
Pierre Collin, PDG Cecil Cars
Alain Vignaud, V-P. GMP Renault Conclusion Patrick Rollet Président du Club de l'Auto

Conclusions

p 48

Chers Amis,

Merci d'être venus nombreux ce matin pour cette première session de l'Université du Club de l'Auto.

Vous nous confortez par votre présence dans l'initiative que nous avons prise d'organiser ce colloque entre passionnés de l'automobile ancienne, qu'ils soient membres ou non de notre organisation. Il s'agit en effet, à notre connaissance, du premier événement de ce type en France, au moins depuis de nombreuses années et nous espérons qu'il répond à une attente.

Université ? Voilà un vocable un peu pompeux, surtout si l'on se réfère à la définition qu'en donnait le poète-président de la République du Sénégal, Léopold Sédar Senghor : « *le haut lieu du donner et du recevoir* »...

J'interpréterai cette brillante définition comme un appel au dialogue, à l'échange, aux témoignages croisés entre le panel d'experts de grande qualité que nous avons le privilège d'avoir pu rassembler et les « étudiants » que nous sommes tous restés. Certes, l'expert est là pour nous apporter des connaissances, mais nous donnerons aussi, par nos questions, témoignages et commentaires, c'est-à-dire un matériau qui lui permettra aussi d'apprendre, ne serait-ce que par le contenu même de chaque intervention.

Ces échanges de vue, que je vous exhorte dès maintenant à générer au cours des diverses séquences du colloque, manifesteront en quelque sorte la supériorité de l'esprit sur la matière : j'ai un œuf, tu as un œuf, on procède à un échange et nous repartons chacun avec un œuf. J'ai une idée, tu as une idée, on échange nos idées et nous repartons chacun avec deux idées...

Cette université est le résultat de l'acte créatif de deux membres du Conseil d'Administration du Club de l'Auto, Patrice Renaut et Jean-Paul L'Huillier, début 2011. Le premier a fait remarquer que « l'on ne parlait pas assez automobile » au sein du Club (comme au sein de la plupart des autres clubs, d'ailleurs) et le second, rebondissant sur cette idée, a parlé d'un colloque, d'une « université » même, avec des sessions et aussi avec le parrainage de chacune d'elle par une personnalité du monde de l'automobile.

Elle est aussi le fruit du travail de tout le Conseil et de quelques membres particulièrement actifs, qui ont su transformer la nécessaire créativité initiale en innovation bien concrète. Je dois ici saluer l'action de trois éminents Putéoliens de notre Club, Samuel Bohbot, Jean-Pierre Coustenoble et Jean-Paul L'Huillier. Jacques Maison, notre trésorier, n'a pas non plus ménagé sa peine et l'ensemble du Conseil eut à cœur de faire le maximum pour faire bien du premier coup. Merci aussi à l'équipe de la librairie, animée par Geneviève Brunerie, Monique Bohbot, Marie-Christine Guérin et Chantal Jame, qui vous proposera à la pause une sélection d'ouvrages ayant trait aux sujets qui sont abordés.

L'un des premiers à qui nous avons parlé de notre projet, Didier Lainé, rédacteur en chef de la revue *Rétroviseur*, se montra si enthousiaste qu'il ne put ensuite refuser notre requête pour lui confier la difficile mission d'assurer l'animation des deux tables rondes de cette journée. Merci Didier.

Nous devons aussi beaucoup à la Ville de Puteaux, qui nous a, dès le départ, réservé le meilleur accueil et a bien voulu soutenir notre action avec beaucoup de générosité et d'efficacité. C'est grâce à elle que nous bénéficions aujourd'hui du grand confort de cet amphithéâtre du Palais de la Culture ou de la salle du Conseil où nous nous retrouverons pour le déjeuner. C'est encore grâce à elle qu'une magnifique de Dion-Bouton, propriété de la Ville, orne le hall d'entrée du Palais de la Culture ou que quelques uns de nos véhicules de collection ont été autorisés à se garer devant la superbe façade de l'Hôtel de Ville, témoin glorieux de l'architecture Art Nouveau.

Merci à tous les services de la Ville pour leur action, avec une gratitude particulière pour le personnel de la régie du Palais de la Culture, qui a accepté de nous accompagner toute la journée.

Nous sommes particulièrement redevables à Madame Brigitte Palat, Adjointe, d'avoir accepté de venir ouvrir cette université et je lui céderai bien volontiers la parole dans de brefs instants.

Nous avons tenu à ce que cette première session soit placée sous le parrainage de M. Gaston Garino, grand Résistant, Adjoint de longue date à la Municipalité et très fin connaisseur de la chose automobile. Son ouvrage « *La saga de Dion-Bouton* » en est une preuve manifeste. Cette somme sur l'histoire de la grande entreprise putéolienne est un ouvrage de référence, doté d'une exceptionnelle iconographie. Ce choix est un hommage à cette personnalité bien connue de notre microcosme, trop tôt disparue.

J'ai grand plaisir à saluer, assises dans les premiers rangs de cet amphithéâtre, trois générations de Garino : Madame Jeannine Garino, son épouse, Madame Patricia Garino-Romet, sa fille et Mademoiselle Garino-Romet, sa petite fille. Merci Mesdames d'être parmi nous aujourd'hui.

Le Club de l'Auto tient aussi à remercier le soutien apporté par le groupe La Vie de l'Auto, qui a bien voulu nous déléguer deux de ses plus fines plumes comme intervenants lors des tables rondes et qui a, sous l'impulsion de son Directeur Commercial, Nicolas Batifoulier, bien voulu communiquer sur cet événement.

Je vous souhaite à toutes et tous, au nom du Club de l'Auto, des échanges féconds et une excellente journée.

Introduction

Le Club de l'Auto

Patrick Rollet

Notre Club est né il y a plus de 40 ans, en 1970, par la volonté de quelques pionniers du véhicule ancien, parmi lesquels Adrien Maeght, qui avec quelques amis a d'abord organisé le fameux rallye Paris-Deauville en 1967, avant de fonder cette association, ne serait-ce que pour structurer et pérenniser ce qui reste aujourd'hui la « vitrine » du Club.

Le Club de l'Auto est depuis ses débuts membre de la Fédération Française des Véhicules d'Époque, inscrit sous le numéro 30.

Nous rassemblons aujourd'hui 155 membres, chiffre en forte croissance car nous n'étions que 120 il y a quinze mois. Notre Conseil d'Administration est composé de 12 membres et nous avons des correspondants à l'étranger (Allemagne, Belgique, Suisse, Grande-Bretagne et îles Anglo-Normandes) et en régions (Normandie, PACA, Rhône-Alpes).

Nous essayons d'organiser des rallyes de bon niveau de prestations, même si tous ne sont pas aussi sophistiqués que le rallye Paris-Deauville et nous avons innové l'an dernier avec des « rallyes Facebook », sorties informelles entre amis, sans chichis, livres de route ou plaques de rallye.

Le Club de l'auto publie trois *Liens* par an, organe de liaison entre les membres, et *La Courroie*, magazine annuel du Club, qui en retrace les activités marquantes. Notre site, refondu l'an dernier, est sans doute l'un des seuls « portails » de clubs mis à jour régulièrement, ce qui demande un effort constant.

Notre ambition est de pérenniser ce Club, sorte d'institution dans le microcosme des véhicules anciens. Nous devons pour cela innover encore et toujours, quitte à surprendre, comme aujourd'hui avec cette université.



4

Le Lions Club de Puteaux

Jean-Paul L'Huillier

Mesdames et Messieurs, bonjour.

Je prends la parole au nom de Denise-Marie Dubus, présidente du Lions Club de Puteaux, qui s'excuse de ne pouvoir être parmi nous ce matin.

Pourquoi cette prise de parole ? Tout simplement parce que le Lions Club a participé à l'organisation de cette journée au niveau de la logistique, avec le soutien du plus éminent de nos membres, Joëlle Ceccaldi-Raynaud, Maire de cette ville.

Je voudrai rappeler toute l'amitié que le Lions Club de Puteaux porte au Club de l'Auto, dont d'ailleurs trois membres appartiennent au deux Clubs.

Je voudrai aussi rappeler toutes les synergies développées depuis 4 ans entre ces deux associations, en particulier notre collaboration pour l'opération Téléthon.

Je voudrai enfin rappeler l'intérêt que le Lions Club porte aux manifestations culturelles de haut niveau, comme celle-ci.

Je souhaite bienvenue à l'université du Club de l'Auto.



Ouverture du colloque

Brigitte Palat, Adjointe, Déléguée à l'Emploi et au Commerce, Mairie de Puteaux

M. le Président du Club de l'Auto, Patrick Rollet,

M. le Président de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE), Claude Delagneau, Mesdames et Messieurs,

Je suis très heureuse de vous recevoir pour cette grande première : l'organisation de votre Université, événement porteur et rassembleur, ayant vocation à réunir tous les passionnés de l'automobile et de son histoire.

Je tiens à saluer votre président, M. Patrick Rollet. Amateur d'automobiles depuis votre plus jeune âge, vous êtes introduit dans le mouvement des véhicules anciens depuis plus de 20 ans.

Vous êtes spécialisé dans les voitures de collection britanniques puisque vous possédez des voitures de marque Jensen, Lagonda, ou Aston-Martin ! Outre le Club de l'Auto que vous présidez depuis l'an dernier, vous dirigez l'association des Automobiles et du Patrimoine du Pays de Fougères (APPF), région où vous avez fondé un rallye international qui en est cette année à sa 18ème édition. Vous êtes également membre du Conseil d'Administration de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque et avez été le Vice-président Stratégie de la Fédération Internationale des Véhicules Anciens. Monsieur le Président, bienvenue dans cette terre d'automobile qu'est Puteaux !

Je remercie également vos 2 membres locaux, messieurs Jean-Paul L'HUILLIER et Samuel BOHBOT, tous deux putéoliens et par ailleurs membres actifs du Lions Club, avec lequel vous avez déjà réalisé de belles opérations communes dans notre ville, comme votre traditionnel défilé de voitures anciennes à l'occasion du Téléthon.

Votre Club de l'Auto est né en 1970, sous l'impulsion de passionnés visionnaires.

Vous avez développé au cours de ces 40 années une tradition d'organisation de rallyes de grande qualité, rassemblant des passionnés d'automobiles anciennes, essentiellement d'avant-guerre, en provenance des diverses régions de France et de l'étranger.

Votre rallye Paris-Deauville est reconnu comme l'une des plus belles manifestations françaises de véhicules historiques et est devenu le rendez-vous d'amateurs éclairés de notre patrimoine mécanique et esthétique.

Vous êtes membre de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE), dont je suis heureuse d'accueillir le Président Claude Delagneau, qui va intervenir tout à l'heure sur l'actualité de la législation en ce qui concerne les véhicules de collection.

Toujours prêt à échanger avec les automobilistes collectionneurs du monde entier, fort de votre réseau de correspondants à l'étranger, vous avez noué il y a 3 ans des relations directes avec la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA), en faisant inscrire le rallye Paris-Deauville au calendrier international de cet organisme qui rassemble près d'1,5 million de collectionneurs.

Mesdames et Messieurs, c'est un véritable honneur et un plaisir de vous recevoir à Puteaux car comme vous le savez, l'histoire de notre ville est intimement liée à celle de l'industrie automobile. Cela continue aujourd'hui et dans un tout autre domaine que les voitures de luxe ou de collection puisque ce sont des véhicules construits par le Groupe Bolloré, dont le siège est à Puteaux, qui équipent les stations AUTOLIB !

Mais l'histoire de l'automobile à Puteaux résonne avant tout à travers la Saga Dion Bouton et le destin exceptionnel de ce constructeur automobile et ferroviaire français du début du XXe siècle, qui s'était implanté à Puteaux, sur le quai National, qui s'appelle aujourd'hui... quai de Dion-Bouton...

Cette entreprise a connu un destin extraordinaire : fondée dans les années 80, le petit atelier est devenu en 1900 le plus grand fabricant d'automobiles du monde. On lui doit le premier moteur V8, le premier V12, le premier moteur en étoile. Aux voitures s'ajoutent les cartes routières, les autorails, les bicyclettes.

C'est sur cette époque que s'est penché en passionné un Putéolien illustre, grand résistant, élu de la ville pendant 40 ans, collectionneur émérite, homme de cœur et de valeur : Gaston Garino.

Celui-ci nous a malheureusement quittés l'été dernier, mais vous avez décidé de lui rendre un très bel hommage, en dédiant cette première Université du Club de l'Auto à sa mémoire, en présence de son épouse et de sa fille.

Le dévouement pour Puteaux dont il a fait preuve et la longévité de son engagement ont inspiré respect et admiration à toutes celles et ceux qui l'ont côtoyé.

La passion qu'a nourrie Gaston Garino envers la mécanique a commencé dans l'immédiat après-guerre. Désirant être mécanicien, il fut d'abord embauché chez le constructeur aéronautique Morane Saulnier à Puteaux, autre entreprise ayant marqué l'histoire de notre ville.

Cette expérience a nourri son intérêt pour l'aviation comme pour l'automobile, il la concrétisera lors de ses dernières années par l'écriture de deux livres : l'un consacré à Morane Saulnier intitulé *Puteaux, terre d'aviation*, dans lequel Gaston Garino a honoré la mémoire de cette entreprise putéolienne, grâce à l'aide précieuse de Serge Saulnier, neveu du fondateur, et l'autre, paru tout juste après sa mort, sur de Dion Bouton.

C'est dans les années 50 que Gaston Garino a emménagé à Puteaux. Il s'est installé à son compte pour la restauration de voitures de collections, et il a participé à la création d'une écurie de sport automobile dans notre ville. Il fut lui-même pilote de course pendant 15 ans, notamment pour Ford-Lotus, l'une des plus grandes marques de l'époque, et l'un de ses grands souvenirs restera le rallye auquel il a participé aux côtés de Johnny Hallyday !

Gaston Garino a également travaillé pendant 7 ans à Puteaux dans des ateliers rue Ernest : étant entré comme simple employé, il en est sorti ingénieur d'usine. Ces ateliers ayant appartenu auparavant aux usines de Dion-Bouton, il a pu ainsi acquérir de très nombreux documents et photos qu'il a tenu à nous faire partager par la publication de son dernier livre sur *la Saga des Dion Bouton*.

Gaston Garino avait été pendant de longues années membre de l'Amicale de Dion-Bouton, présidée par M. René Ville, ici présent. Son importante documentation a fait de lui un contributeur émérite à la rédaction de vos bulletins mensuels. Et vous le lui rendiez bien lorsqu'il sollicitait votre avis au fur et à mesure de la rédaction de son livre.



Au collectionneur passionné, au sportif émérite, à l'historien appliqué, vous savez que s'ajoute un homme d'une profonde générosité, un patriote ardent défenseur de la liberté, le plus jeune combattant de la Seconde Guerre mondiale et un résistant courageux.

A l'été 1944, Gaston Garino a participé à la Libération de Paris, en tant que chauffeur du Colonel Drumont, intégré à la fameuse 2e DB du Général Leclerc, avant de prendre part à la libération de Royan et au débarquement dans l'île d'Oléron. Ces faits d'arme lui ont valu la Croix de Guerre.

J'ajoute que pendant 40 ans, en tant qu'élu de notre ville, Gaston Garino a inlassablement participé au développement de Puteaux et à la défense des intérêts des putéoliens. Il a exercé de nombreuses délégations : aux sports, à la jeunesse, au garage municipal, à la circulation, aux copropriétés, aux bâtiments, et dernièrement à la voirie, aux travaux et aux anciens combattants.

Ses mérites militaires de même que ses mérites civils l'ont valu d'être décoré des insignes de Chevalier de la Légion d'Honneur.

Nous allons créer, rue Parmentier, les Ateliers Gaston Garino, où seront exposées des anciennes voitures De Dion Bouton, ainsi que des vélos d'époque et des documents anciens.

Nous avons prévu d'inaugurer cette vitrine de l'histoire industrielle putéolienne le 8 octobre prochain jour de la naissance de Gaston Garino.

Mesdames et Messieurs, je ne puis conclure sans reprendre ces mots rapportés par Gaston Garino lui-même dans son livre sur *La Saga de Dion & Bouton*, citant un journal rendant hommage au Marquis de Dion, qui venait de décéder le 19 octobre 1946 : « *avec lui s'éteint un des hommes qui surent le mieux montrer ce que la noblesse de cœur alliée au travail et à l'intelligence peuvent engendrer pour le bien du pays* ».

Ces mots écrits pour le Marquis de Dion, je les prononce aujourd'hui pour Gaston Garino.

Merci à vous tous de cultiver, de rendre vivant, grâce à votre passion, ce pan entier de notre histoire et de notre patrimoine industriel...

Je vous remercie, au nom de Madame le Maire et en mon nom personnel, et déclare ouverte la première Université du Club de l'Auto, promotion Gaston Garino !



L'histoire d'une marque : de Dion-Bouton

René Ville
Président
de l'Amicale
de Dion-Bouton



Je m'excuse pour commencer de ne pas être debout, mais j'ai mal terminé la campagne de Rétromobile 2012. Le dernier jour, il est tombé un peu de neige et comme piètre usager des trottoirs parisiens, je n'ai pas pris assez de précautions et j'ai glissé, ce qui a occasionné une double fracture de la hanche.

Cela ne m'empêche pas de continuer mes activités, car rien ne m'arrête véritablement...

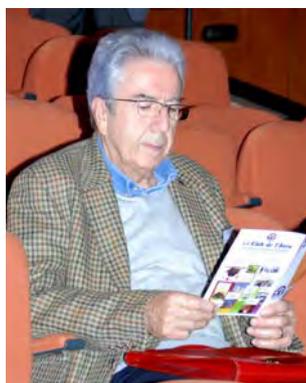
Je pourrai vous parler de la marque de Dion-Bouton pendant des heures mais il m'a été demandé de ne prendre que vingt minutes, ce qui va m'être très difficile. Je vais donc essayer de me concentrer sur l'essentiel et les questions qui suivront permettront de compléter.

Je souhaite continuer dans les hommages à Monsieur Garino, que j'ai effectivement fréquenté avec bonheur et satisfaction pendant une dizaine d'années. Nous avons même des relations amicales et accueilli les Garino en Gironde. Nous avons été ensemble pour le « cent cinquantième » du marquis de Dion à Carquefou et avons conservé un excellent souvenir de M. Gaston Garino.

Sur la marque de Dion-Bouton, j'ai deux messages que je voudrais faire passer.

Le premier a déjà été mentionné, à savoir que la marque de Dion-Bouton a été la plus importante du monde il y a 100 ans. Il y a d'ailleurs peu d'amateurs français qui en ont véritablement conscience. Nous avons il y a 100 ans une entreprise qui dépassait largement les frontières de notre territoire.

Le deuxième message est que, contrairement à la plupart des entreprises automobiles, de Dion-Bouton n'est pas le résultat de l'association d'un financier et d'un grand génie de la mécanique. Ce n'est en effet pas le cas dans l'association entre de Dion et Bouton, car le marquis de Dion a toujours été le véritable moteur de l'entreprise. Il avait des notions techniques indiscutables car, lorsqu'il était jeune, ses parents l'avaient envoyé à Munich en Ecole Technique pour parfaire sa connaissance de l'allemand. Il y est resté plusieurs années et en est revenu avec un goût prononcé pour la mécanique. On dit qu'à 14 ans, il était capable de réaliser des modèles réduits de machines.



Le marquis de Dion eut de nombreuses relations, dont celle du duc de Morny, fils du demi-frère de Napoléon III, créateur de la station de Deauville. Cette relation marqua sa personnalité car, pendant toute sa vie, le marquis eut des convictions Bonapartistes, ce qui entraîna pendant un certain temps l'absence de commandes officielles de l'Etat... Si la firme de Dion-Bouton est intervenue pour l'Etat, ce fut pour des raisons de guerre, notamment en 1914, lorsque le marquis, très patriote, mit son usine à la disposition du ministère de la Guerre.

Il fut très lié au Général Foch et l'on dit que ce fut dans ses bureaux de la place de la Concorde que fut décidée l'opération des Taxis de la Marne (il faut aussi préciser que le marquis de Dion avait une compagnie de taxis-autos).

L'origine de l'entreprise est liée à un achat de cotillons pour l'organisation d'un bal... Il tombe chez un fournisseur qui exposait un modèle réduit de véhicule à vapeur. En connaisseur, le futur marquis a analysé l'objet en admirant la qualité du travail. Il a demandé à connaître l'artisan qui avait réalisé ce petit chef d'œuvre. On le mit en relation avec les deux auteurs, Charles Trépardoux et son beau-frère Georges Bouton. Il les a convaincu tous les deux de passer du modèle réduit à la grandeur nature. Il les embaucha et, pendant un certain nombre d'années, l'entreprise fabriqua des machines à vapeur. M. Trépardoux était en effet un ingénieur des Arts & Métiers de l'Ecole d'Angers et il était particulièrement formé à cette technique.

9

On fabriqua donc un certain nombre de véhicules, sans approche très rigoureuse quant à leur utilisation. Il s'agissait plus de participer aux progrès techniques du moment que pour une raison commerciale.

Si bien qu'à un certain moment, la famille de Dion a traîné son fils « prodigue » en justice, pour lui interdire l'accès à la fortune familiale. Elle craignait en effet à ce que le jeune Albert ne la dilapide à ce que l'on appelait alors des « gamineries ».

On coupa donc les vivres au fils et comme il persistait dans ses mauvaises intentions, le père de Dion, qui n'était pas rétrograde, a convaincu son fils d'aller créer une société commerciale. Une association fut donc créée entre Albert de Dion, Charles Trépardoux et Georges Bouton.

Contrairement à ce qui a été souvent écrit, le père d'Albert de Dion n'était pas franchement hostile à l'automobile, puisque c'est lui qui a signé la création de l'entreprise.



Notons que ce père, le marquis de Dion, se prénommaient Albert. Le fils qui nous intéresse se prénommaient Jules et avait cinq ou six autres prénoms dont « Albert », qu'il privilégia, pensant qu'un jour, à la mort de son père –il n'était, de son vivant, que comte-, il deviendrait marquis, ne laissant à l'histoire que le titre de marquis Albert de Dion.

L'entreprise fut donc créée et commença à commercialiser des produits.

En 1894, un grand événement survient dans la vie du comte Jules-Albert de Dion : le concours Paris-Rouen, organisé par un journal. Engagé avec Georges Bouton, il arrive premier. Mais l'organisateur les déclassa, au profit de deux gloires industrielles montantes, Panhard & Levassor et Peugeot.

Le marquis apprécia modérément et décida d'organiser lui-même un autre événement en 1895. Ce fut le Paris-Bordeaux-Paris, où s'illustra M. Levassor, qui fit le parcours, tout seul, en 48 heures, au volant de sa voiture, accompagné par un mécanicien qui lui chantait des chansons pour éviter qu'il ne s'endorme...

Le Comité d'Organisation de ce rallye fut conservé et servit de base à la création de l'Automobile Club de France (ACF). Ce ne fut pas une bande de joyeux farceurs férus d'automobile et le but de l'ACF fut d'exporter le savoir-faire français à l'étranger. Un des moyens était d'organiser des courses ou des concours, allant à l'étranger et partant tous de Paris : Paris-Amsterdam, Paris-Berlin, Paris-Vienne, Paris-Madrid (qui s'arrêta hélas à Bordeaux), etc. L'arrêt de cette dernière course mit fin au projet de Paris-Rome l'année suivante et, sans ce tragique déroulement du Paris-Bordeaux, qui sait, le marquis aurait peut-être organisé un Paris-Dakar !

10

En 1894 également, Albert de Dion fait la connaissance d'un homme fortuné, le gendre de M. de Rothschild, le baron de Zuylen, d'origine hollandaise, qu'il fit entrer au capital de sa nouvelle entreprise avant de lui confier la présidence de l'ACF, lui-même en conservant la vice-présidence pour s'attacher à d'autres organisations lui permettant d'assouvir ses nombreux projets.



En souvenir des déboires du Paris-Rouen, il s'amusa à faire « quelques petites misères » à un certain M. Giffard, le propriétaire du journal qui l'avait organisé. Tant et si bien qu'à un moment, M. Giffard refusa l'honneur des colonnes d'un autre journal *Le Vélo* aux publicités de la firme de Dion. En réponse, le marquis convainquit quelques amis de l'ACF dont Michelin pour fonder son propre journal, *L'Auto*. Pour diriger ce journal et continuer à désavantager son concurrent, il embaucha un cycliste renommé, Henri Desgrange (il avait été champion du monde de l'heure). Puisque le Tour de France Automobile existait déjà à l'ACF, l'équipe décida d'organiser un Tour de France cycliste. Ce fut rondement mené et le premier Tour se tint en 1903. Henri Desgrange en fut la cheville ouvrière et le marquis de Dion sut user de ses conseils et de ses relations... Ceci occasionna la chute du journal *Le Vélo*.

L'Auto organisa le Tour de France cycliste jusqu'à la deuxième guerre mondiale où la publication du journal fut suspendue mais, à la Libération, il devait reparaître sous un nouveau titre, *L'Equipe*, avec les mêmes dirigeants, M. Goddet succédant à M. Desgrange.

Albert de Dion s'intéressa à tout ce qui avait trait à la locomotion. Il réalisa du matériel de chemin de fer, produisit des avions et s'intéressa au vélo (des modèles furent produits à partir de 1909 et participèrent à plusieurs Tour de France cycliste). Les premières cartes routières furent celles de de Dion, qui les revendit plus tard à l'Almanach Vermot. Le marquis pensait en effet qu'il y avait là un service indispensable à rendre aux automobilistes. Il créa ensuite un guide qu'il revendit à Michelin, sous la pression de ses confrères industriels de l'ACF qui trouvaient qu'il « tirait un peu trop la couverture à lui ».

Touchant à tout, Albert de Dion eut aussi des activités politiques. Il affichait ses convictions Bonapartistes et était contre la République qu'il assimilait aux excès de la Commune. Il fut d'abord élu Conseiller Général de Nantes, puis député, ce qui ne fut pas simple et nécessita des « campagnes à l'américaine », en achetant des journaux locaux ou en organisant des grands banquets pour promouvoir son image. Il fut pendant près de 40 ans l'un des meilleurs élus de France. Il termina sa carrière comme sénateur. Il refusa les pleins pouvoirs au Maréchal Pétain et s'opposa au régime de Vichy : « *je ne comprends pas qu'un monsieur qui a le même âge que moi soit capable de diriger la France* »...

Au début, l'entreprise de Dion construisit chaudières à vapeur, qui furent d'abord utilisées sur des bateaux, y compris des gros bâtiments de guerre. Un marché s'ouvrait mais le marquis craignit une concurrence qui risquait de se renforcer considérablement. Arguant du fait que la France possédait le meilleur réseau routier du monde, il pensa qu'il serait plus facile de développer des expériences routières en montant des mécaniques sur d'anciennes voitures hippomobiles. C'est ainsi que de Dion en vint à l'automobile.



Dès son expérience de la course Paris-Rouen, il comprend que la vapeur n'était pas l'avenir, contrairement au moteur à combustion interne, à pétrole, plus souple, plus propre.

Mais ses associés refusent de le suivre. Sans se démonter, il s'adresse donc à un certain M. Delalande qui lui réalisa pendant plus d'un an des moteurs, dont le fameux « mono » de Dion. Il revint à Puteaux, mit le petit moteur sur la table et dit à ses associés « *maintenant, nous allons réaliser ceci, ça marche...* ». Trépardoux, une forte tête au caractère entier –à l'image de celle du marquis-, rétorqua « *puisque c'est comme ça, je m'en vais !* », pensant qu'il allait provoquer un retour en arrière. Son beau-frère Bouton décida plus astucieusement de rester, s'empara du moteur et l'améliora considérablement, ne serait-ce que par l'adoption d'un allumage à rupteur électrique. Un jour, au banc, le moteur s'emballa et atteint les 3.000 tours (vitesse stupéfiante à l'époque). Tout le monde s'affola dans la crainte d'une explosion, mais Georges Bouton exigea de le laisser tourner. Rien de tragique n'advint et le moteur fut ensuite commercialisé avec un régime maximum de 1.500 tours, vraie révolution pour une industrie automobile naissante dont les premiers moteurs (Daimler en particulier) tournaient trois fois moins vite.

Pourquoi donc l'industrie française fut si florissante en ce début de siècle ? Si vous me permettez un petit raccourci, je dirais que c'est la faute à Napoléon !

Les Anglais avaient commencé à travailler sur le chemin de fer et avaient développé un réseau ferré consistant dès 1830.

En France, on ne pouvait en faire autant, car il fallait toujours payer les dommages des guerres napoléoniennes. Nos budgets et nos industriels ne pouvaient pas suivre, si bien que nous nous sommes focalisés sur le réseau routier, au service de la locomotion hippomobile. Et ceci fut un atout capital pour le développement de l'automobile.

Les Allemands avaient quant à eux un excellent réseau fluvial et les premiers moteurs de Gottlieb Daimler trouvèrent une première application sur les bateaux. L'usage routier du moteur Daimler revient en fait à Panhard & Levassor, qui alimenta Peugeot, après achat de leur brevet.

Les USA héritèrent du réseau ferré pour la conquête de l'Ouest et ne vinrent à l'automobile qu'avec surtout avec des moteurs électriques, utilisés sur le modeste réseau de la Côte Est. Henry Ford, en 1908, fut le premier à populariser l'automobile à moteur à pétrole, simple, avec le modèle T, « la sauterelle », haute sur roues (pour s'adapter à la piste) et au large empattement correspondant aux rails des chemins de fer quand on voulait franchir une rivière!

Le monocylindre de Dion fit la gloire de l'entreprise –et de la France entière- pendant plus de quinze ans. 200 constructeurs et artisans l'utilisèrent, dont Renault (jusqu'en 1905), Delage, Chenard & Walker, sans parler des industriels étrangers.

La firme sut extrapoler et construire des moteurs à 2 puis 4 cylindres.

Puis le marquis de Dion en vint au moteur à 8 cylindres pour l'aviation. Il y avait déjà à l'époque une industrie consacrée à ce mode de transport et comme il réussissait à peu près tout ce qu'il entreprenait, on lui confia la présidence de l'Aéro-club de France. Le marquis de Dion décida en conséquence de construire des avions. Il conçut un moteur 8 cylindres en V pour une utilisation aéronautique. Il a fabriqué quelques avions équipés de deux moteurs V8, montés à l'envers.



Mais, pour éviter de trop disperser les applications de ses usines, il a cherché à utiliser ce moteur V8 dans l'automobile et en 1910 la firme participa au salon de New-York où un véhicule à moteur V8 était exposé. Les Américains furent tellement enthousiastes que l'Etat de New-York en commanda cent. Ces véhicules furent destinés aux taxis, à la Police et aux pompiers, preuve de leur efficacité.

Le Président de la Delco fut tellement « emballé » qu'il acheta un véhicule, le ramena chez lui, le démontra, redessina le moteur et le présenta à son homologue de chez Cadillac, à Detroit, en lui disant : « *l'avenir, c'est cela, c'est le moteur V8* ». Et c'est ainsi que la firme Cadillac, puis l'ensemble des constructeurs américains, produisirent nombre de moteurs V8, jusqu'après la dernière guerre mondiale.

Il y a peu de temps, la Chambre de Commerce de Manille, aux Philippines, ancienne colonie américaine, prit contact avec l'Amicale de Dion-Bouton pour mieux comprendre comment, cent ans après, on retrouve tant de traces de véhicules de Dion-Bouton pour aller desservir une capitale d'été que l'on construisait aux Philippines, en pleine montagne, ce qui avait exigé une bonne cinquantaine de véhicules V8, d'abord comme engins lourds motorisés dans la construction puis pour le transport des voyageurs.

Albert de Dion fut aussi un homme politique. Il eut également une vie sentimentale compliquée et entretenait de nombreuses relations, avec la « belle Otero », à qui il offrit une voiture, ou avec une certaine Madame Paulmier, qui fut à la source d'un « mariage à trois », avant qu'il ne l'épouse à la mort de son premier mari. Albert de Dion fut à l'origine de plusieurs affaires dépassant l'entendement : Madame Paulmier, se sentant un jour visée par un article de presse, tira un coup de pistolet sur le directeur du journal. Elle le manqua, mais montra la voie à la célèbre Madame Caillaud. En effet, cette dernière, réalisant que Madame Paulmier avait été acquittée, fit de même mais, elle, atteint sa cible...

Il m'a été demandé d'être bref et je vais m'arrêter à ce point, pour laisser place à vos questions, qui permettront d'ailleurs de compléter ce que j'ai pu dire jusqu'ici.

Question 1. Comment peut-on expliquer la mort d'une entreprise aussi importante ?

Il y eut d'abord la crise économique mais aussi, aux lendemains de la guerre 1914-18, l'âge des associés, alors âgés de plus de 60 ans (62 ans pour le marquis de Dion et 68 pour Georges Bouton), sans descendance apte à reprendre l'affaire. Ils s'appuyaient sur le directeur de l'usine de Puteaux, M. Lecoœur, et sur sa famille, qui n'avaient sans doute pas les coudées assez franches pour redéployer l'affaire. Par ailleurs, l'entreprise avait été mise à la disposition du ministère de la Guerre et fabriqua pendant le conflit de nombreux armements mais pas d'automobiles, en dehors des obusiers montés sur des châssis équipés de moteurs V8 (notons d'ailleurs que le châssis V8 équipé d'un canon de 75 était considéré comme le meilleur de monde, ce qui incita les Anglais à protéger Londres avec de matériel de l'entreprise prélevé sur les stocks de l'armée française. A propos de descendance, le marquis de Dion n'avait pas d'enfant et Georges Bouton n'en avait qu'un, qui montra plus d'intérêt pour la photographie que pour le management d'une grande entreprise automobile. Sur le plan anecdotique, la famille Bouton avait le sens de l'humour car le nom complet de notre héros était de fait Georges Thadée Bouton... Il fréquenta un collège à Honfleur où il eut comme condisciple Alphonse Allais, avec lequel il resta en relation, notamment à l'occasion du projet de construction d'un réseau d'omnibus routiers dans la région en 1905.



Question 2. A combien de véhicules estime-t-on la production de de Dion-Bouton et en quelle année l'usine ferma-t-elle définitivement ?

Les premières réalisations datent du début des années 80 (1882) et les dernières automobiles de 1933. Le marquis a décidé de vendre, après avoir renfloué l'affaire pendant la grande crise par la vente des biens de famille dont les propriétés de son père et le château de sa mère. Lorsque sénateur il revenait dans la région de Carquefou près de Nantes, il devait demander asile à des châtelains voisins...

L'activité et le nom se sont prolongés pendant plusieurs années dans la mesure où Albert de Dion souhaitait que la famille Lecoœur puisse continuer la production de matériels divers (de chemin de fer et de voirie en particulier), dans une partie de l'usine louée à cet effet.

L'entreprise a duré jusque dans les années 1980, par l'intermédiaire de la Franco-britannic, qui était en quelque sorte une tête de pont de la marque Rover pour ses véhicules (Land Rover en particulier), dont l'accès en Europe continentale restait difficile après le refus opposé par le Général de Gaulle à l'entrée du Royaume-Uni dans le Marché Commun. La Franco-Britannic de Dion-Bouton réalisa quelques véhicules de défense incendie et de véhicules spéciaux pour EDF.

Le nom de Dion-Bouton s'est aussi prolongé par une activité deux-roues, transférée dans l'Indre par André Chichery, ancien coureur cycliste et homme politique. L'usine du Blanc produisit des vélomoteurs et des scooters sous la marque de Dion-Bouton, de 1950 à 1956.

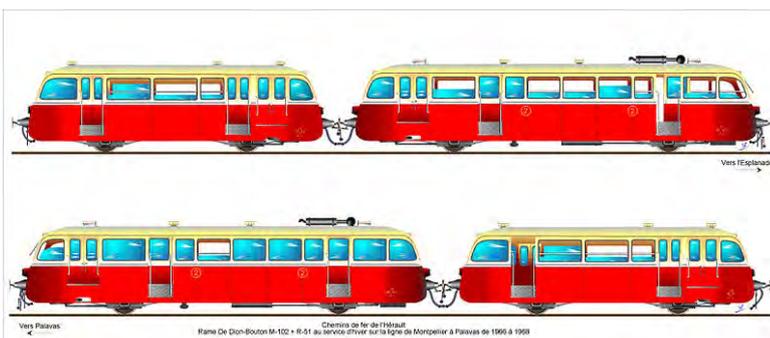
14

L'entreprise construisit environ 300.000 véhicules automobiles sur cette période, sans compter les camions, le matériel ferroviaire et les très nombreuses autres réalisations. On sait que plus de 300 modèles automobiles furent au catalogue, ce qui pose aujourd'hui de réels problèmes d'identification. Certaines années, une quinzaine de modèles étaient produits en parallèle et presque chaque amélioration donnait lieu à un nouveau type. Heureusement, l'Amicale de Dion-Bouton rassemble plusieurs experts reconnus, auxquels il faut ajouter un grand spécialiste travaillant avec la maison Osenat (Mario Montanaro, ndlr).

Question 3. De Dion-Bouton s'est-il inspiré des projets de Georges Lenoir, dans les années 1860 ou de son brevet de moteur à 4 temps des années 80 ? A quand remontent les premières études et essais de de Dion et Bouton ?

Je ne pense pas que Lenoir ait eu une influence significative sur la firme de Puteaux. Tout du moins, nous n'en n'avons pas connaissance au sein de l'Amicale. Je ne peux ni confirmer ni infirmer. Notons que le moteur à explosion à pétrole date des années 1890-92.

Etienne de Valance et Louis-Patrick Deville précisent que lorsque la société des Automobiles Panhard & Levassor a enfin été créée au bout d'un certain nombre d'années, on trouve le comte Albert de Dion parmi les signataires des statuts. La raison en est que M. Levassor était à l'Automobile Club de France et il faut noter que plusieurs membres de l'ACF ont signé ces statuts.



A ce propos, il faut rappeler que l'on a souvent dit que le marquis de Dion (le père d'Albert) n'était pas très impliqué dans les affaires de son fils, mais lors du montage d'une société civile immobilière autour de l'ACF, on retrouve l'achat de parts par le père, le marquis de Dion, et par le fils, le comte, notre « prince Albert ». Et le père avait souscrit dix fois plus que le fils, démontrant qu'il n'était pas insensible aux actions de son fils.

Question 4. Où sont passées les archives ?

Hélas, elles ont été dispersées. L'usine a fermé dans les années 1980, les bâtiments ont été abandonnés, ouverts à tous vents et beaucoup de gens sont allés « se servir ». Je sais que M. Garino a pu recueillir un certain nombre de documents qui ont ainsi été sauvés.

Question 5. Quels étaient les rapports entre le marquis de Dion et la concurrence, en particulier avec Delaunay-Belleville, un industriel diversifié, produisant du matériel de guerre et des automobiles ?

Il entretenait des rapports amicaux et courtois avec ces industriels, dans la mesure où il leur vendait un certain nombre de pièces, ce qui permit d'ailleurs le démarrage d'un certain nombre de marques. Par ailleurs, sa position à l'ACF lui dictait une certaine prudence et l'incitait à cultiver de bonnes relations avec la concurrence.

Le contre-exemple est celui de sa relation avec Alexandre Darracq. Ils « eurent des mots » et peut-être même des procès. Ils partageaient pourtant le même quai à Puteaux, celui qui s'appelle aujourd'hui le quai de Dion-Bouton...

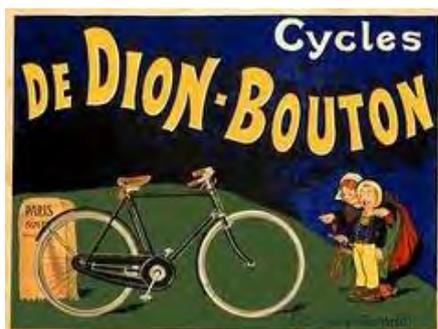
15

Question 6. De quelle année date le V8 de Dion-Bouton, sachant que le V8 Darracq date de 1904 ?

De Dion n'est pas l'inventeur du moteur V8 et il ne l'a jamais revendiqué. Le sien date de 1908 et son montage sur une auto n'apparaît qu'en 1910. Les américains commencèrent leur production dans les années 11 et 12. Mais au-delà de l'aspect technique, le marquis avait le sens du « geste commercial » et offrit au Maire de New-York, en accompagnement de la commande de son Etat, une auto spéciale qui fut utilisée pendant une dizaine d'années, équipée du V8 et de sept vitesses dont une « de parade », qui sut faire la publicité de la firme à Broadway et au-delà...

Question 7. Les motocyclistes parlent toujours du « tri de Dion », qui eut une réputation extraordinaire. De quand date le premier tricycle de Dion ?

Il date de 1895. De manière plus générale, l'activité motorcycle à 2 roues ne fut jamais très florissante, même si elle fut antérieure à l'activité automobile. D'ailleurs, la première voiture de Dion, que l'on appelle le « vis-à-vis », est en fait un tricycle doté de quatre roues. L'allumage, avec rupteur, fut mis au point par Georges Bouton. Il n'y eut jamais de tricycle ou de quadricycle de Dion avec allumage par brûleur.



La législation : actualité et perspectives

Claude Delagneau

**Président de la Fédération Française
des Véhicules d'Epoque (FFVE)**



Bonjour Mesdames, bonjour Messieurs, mes Chers Amis,

En quelques mots, la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (F.F.V.E.) a été créée il y a 45 ans. Elle regroupe aujourd'hui 1.145 clubs, 29 musées et environ 150 entreprises professionnelles.

La FFVE fédère environ 170.000 collectionneurs.

Elle a fait reconnaître en 2001 les véhicules anciens comme patrimoine culturel et, en 2003, les véhicules de collection comme « mémoire industrielle » et, en 2006, les véhicules militaires comme véhicules historiques.

Ces trois reconnaissances ont amené la Fédération à recevoir en février 2009 le label d'association d'utilité publique. Ce statut a « changé la donne » : la reconnaissance d'utilité publique implique certes un certain nombre d'obligations, mais elle nous apporte aussi beaucoup d'avantages et une attention particulière du monde politique, ce qui est très important compte-tenu de notre mission de « lobbying » auprès des hauts fonctionnaires et des parlementaires.

Le Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV)

Parmi les grandes actions, je devrais dire les grandes aventures, la FFVE a beaucoup travaillé, pendant trois ans, sur le nouveau Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV). Ce fut compliqué car ce dossier apportait toute une série de réformes, comme la remise en cause de la dispense de contrôle technique accordée jusque là aux véhicules anciens.

Il m'était, au fond de moi-même, difficile de m'opposer à cette demande, ne serait-ce qu'au regard de mon expérience professionnelle : c'est un contrôle technique qui a permis de découvrir un grave défaut de sécurité sur une de mes autos : mon Hotchkiss présentait un défaut de train avant et je ne m'en serais pas aperçu sans le contrôle technique.

Mais, en tant que « syndicaliste » me battant pour les intérêts des passionnés du véhicule ancien, je ne pouvais que commencer par dire non à un contrôle technique tous les deux ans, arguant du très faible kilométrage de nos véhicules (245 km par an en moyenne, souvent limité même au trajet vers le centre de contrôle). J'ai réussi à repousser la durée jusqu'à 5 ans, voyant bien que lorsqu'on tire trop la ficelle, elle finit par casser.

En contrepartie, j'ai demandé la liberté totale de circulation pour les véhicules en carte grise de collection, liberté jusque là réduite au département d'immatriculation et aux départements limitrophes. Aux cris d'orfraie de l'Administration, j'ai répondu en invoquant le formidable argument de « l'avantage acquis », qui est en France pratiquement au dessus des lois, arrêtés et circulaires en tous genres... Celui qui essaiera de mettre un conducteur de TGV à la retraite à 60 ans n'est pas encore né...

Donc, sur ce point, j'ai accepté un contrôle technique tous les cinq ans mais obtenu une liberté totale de circulation.

Ce qui me fait dire qu'aujourd'hui, la carte grise de collection est pratiquement la formule idéale. Je sais que certains, ici dans la salle, ne sont pas tout à fait d'accord, mais je peux vous dire qu'aujourd'hui, avoir une voiture de plus de 30 ans avec une carte de collection n'offre que des avantages. Certains me diront « ah oui, mais c'est la FFVE qui vend ces cartes grises », je réponds que le passage en carte grise de collection n'oblige aucunement à passer par la FFVE et que vous pouvez aller directement en Préfecture pour l'obtenir, moyennant une taxe d'un cheval fiscal, dès lors, il est vrai, que tout est normal sur votre carte grise (rien à modifier, pas de « date de sortie inconnue », pas d'erreur dans le type ou le modèle, etc.).

Je ne suis pas ici pour promouvoir de manière intéressée la carte grise de collection, même si nous sommes aujourd'hui en Europe le seul pays à avoir l'avantage de ce type de carte grise. Je ne lui vois qu'un seul petit inconvénient, pour certains, à savoir que la carte grise de collection n'autorise, par définition, qu'une utilisation « de loisir et de plaisir » et en aucun cas une utilisation utilitaire ou professionnelle. Nous avons actuellement quelques dossiers en justice, que nous défendons pour le principe, mais sans grande chance de succès, concernant des propriétaires qui « travaillent » avec ce type de véhicule en carte de collection, en particulier pour la location (cérémonies diverses, mariages, etc.). Il existe une brigade spécialisée à la Préfecture de Police qui s'appelle les « Boers » et luttent, entre autres, contre les faux-taxis, et qui verbalisent ces usages professionnels. Vous pouvez prêter votre véhicule en carte grise de collection pour un mariage, par exemple, mais êtes en défaut si vous le louez, car il devient alors un véhicule d'usage et non plus de plaisir. C'est le seul inconvénient de la carte grise de collection et il fallait que je vous le dise.

Les Zones d'Action Prioritaire pour l'Air (ZAPA)

Un autre grand dossier que nous suivons est celui des « ZAPA » (Zone d'Action Prioritaire pour l'Air). Un certain nombre de communes ont décidé qu'en centre ville, il n'y aurait plus d'accès pour les véhicules construits avant avril 1997. Ces « ZAPA » sont des appâts et on voit bien qu'en cette période électorale, tout le monde part à la chasse aux bois... Je ne vaud pas être grossier, mais c'est une bêtise monumentale....

La FFVE s'est de suite mobilisée, j'ai rencontré Madame Kosciusko-Moriset et lui ait dit que ce projet est anormal et antisocial. Elle a réagi, mais je lui ai rappelé que bien des gens ont des voitures d'un certain âge, qui roulent peu, qu'ils entretiennent parfaitement, qui ont 40.000 km et qu'ils conservent parce qu'ils n'ont pas les moyens de les changer. Elle m'a répondu que je sortais de mes attributions, n'étant pas habilité à traiter que les véhicules de moins de 30 ans. J'ai quand même ajouté que la mesure était antiéconomique : à une époque où les petits commerçants de centre ville luttent comme ils peuvent contre les grandes surfaces des périphéries, ce projet incitera encore un peu plus les consommateurs à fuir les petits commerçants.

Elle me répond que dans le « 93 », il y a plus de 600 Estafettes qui circulent encore tous les jours, qui fument et polluent beaucoup, ou des breaks 404 ou Mercedes de plus de 20 ans. J'ai alors invoqué l'argument de la carte grise de collection dont l'article n°1 stipule qu'il ne peut s'agir de véhicules d'usage. Ces véhicules ne peuvent donc être incriminés.



Sur ce sujet, nous sommes intervenus auprès des différents Maires de villes ayant soutenu ce projet de ZAPA. L'un des premiers à revenir sur sa décision fut celui de Clermont-Ferrand, dont je salue ici le pragmatisme. Il a eu aussi une inflexion de la position de M. Christian Estrosi, Maire de Nice : il n'était en effet pas logique d'appuyer le projet ZAPA tout en demandant à la FFVE d'organiser un concours d'élégance en automobile de collection. Il reste des villes où le combat n'est pas gagné, mais, en période de campagne électorale, le projet est bloqué. Je peux dire que l'on s'achemine vers une exemption des véhicules en carte grise de collection de cette réglementation.

Certes, la carte grise de collection serait favorisée une nouvelle fois, mais c'est bien la mission de la FFVE que de trouver des solutions acceptables pour tous, administration comme collectionneurs.

Avant qu'on ne me pose la question « *oui, mais avec la carte grise de collection, on risque un jour de ne pouvoir rouler le dimanche, ou sur autoroute, etc.* », je rappelle d'abord que nous avons un « avantage acquis » et fais ensuite remarquer que l'administration et son informatique iront beaucoup simplement chercher, par exemple, « tous les véhicules d'avant 1960 », qu'ils soient ou non en carte grise de collection. Il n'y a objectivement aucune raison pour que les véhicules en carte grise de collection soient seuls pénalisés.

Rappelons que cette carte grise permet d'aller partout à l'étranger, dans n'importe lequel des pays mentionnés sur votre carte verte. Le bon sens vous fera simplement contacter votre assureur avant d'aller en Afghanistan ou en Syrie...

Deux exemples de lobbying de la FFVE

La FFVE fait du « lobbying » vis-à-vis des parlementaires. Il y a dans cette salle des représentants de maisons de vente, que je connais bien et apprécié, mais aucun d'entre eux n'a prêté attention à une action très importante menée par la FFVE, qui aurait eu pourtant de graves conséquences pour eux. Un député UMP, **M. Marc Le Fur**, a déposé un texte de loi pour réintégrer les œuvres d'art dans le calcul du patrimoine. Ce fut très discret et nous l'avons appris environ dix jours avant le vote.



Nous sommes de suite intervenus auprès des responsables du groupe parlementaire de ce député. Ma position était simple : « voulez-vous que toutes nos belles voitures de collection partent à l'étranger ? ». Avec un tel projet, beaucoup d'entre nous seraient affectés au titre de l'ISF, au même titre que les propriétaires modestes d'une maison « normale » à l'île de Ré. Il nous fut répondu « qu'on n'avait pas pensé aux véhicules anciens... ». Même en arguant du caractère culturel des véhicules anciens, ce fut très dur car nous n'avions que dix jours devant nous et le projet ne fut rejeté qu'à 42 voix de majorité.

Toujours dans notre domaine, il y a un autre député que je connais, **Franck Marlin**, Maire d'Etampes, qui a rédigé une proposition de loi, sans même nous en parler, sans doute sous l'influence d'intérêts particuliers de son entourage, pour, entre autres, dispenser les véhicules de plus de 100 chevaux de toute carte grise...

Déjà, cela ne me semble pas concerner grand monde –mais peut-être y a-t-il ici des collectionneurs de Sherman et autres Patton...- mais il y avait tout et n'importe quoi dans ce projet. J'ai fait bloquer cette loi qui nous ramenait aux carnets à souche, etc. J'ai pu le faire, après



beaucoup de rendez-vous et d'explications, en obtenant le vote défavorable du Bureau du Groupe UMP à l'Assemblée, avant que le projet ne parvienne à la Commission des Lois. M. Marlin n'est pas satisfait, il veut bien faire une « conférence téléphonique » avec la FFVE à laquelle nous préférons une réunion de travail à Paris. La balle est dans son camp.

Nous verrons et pourrons même accepter certains points défendables de ce projet mais il n'e reste pas moins qu'une erreur politique a été commise en prenant une initiative défendant à la base des intérêts particuliers.

Le contrôle technique des deux roues

Nous avons été pris à partie par des collectionneurs de motos à propos de leur contrôle technique. J'ai répondu que la FFVE ne peut en aucune manière faire d'action en amont, mais qu'elle entrera en action si par malheur ce projet voyait le jour, pour défendre les intérêts des propriétaires de 2 roues de plus de 30 ans. J'attends dans le prochain *La vie de la Moto* un article clair sur ce sujet, après la publication d'une page « assassine ».

Nous nous sommes expliqués avec la rédaction et avons obtenu un droit de réponse qui accompagnera un nouvel article expliquant bien notre impossibilité d'agir en amont sur un projet – même si nous ne sommes pas d'accord- et notre volonté d'agir en aval pour les motos nous concernant (plus de 30 ans). Sur le fond, nous partageons l'avis des propriétaires de motos anciennes qui peuvent comprendre l'intérêt d'un contrôle pour une puissante Ducati neuve mais condamnent le ridicule d'apporter un VeloSolex au contrôle technique. J'espère que le législateur comprendra la chose.



19

La question des répliques

Je me suis engagé, avant la fin de mon mandat, d'arriver à une solution concernant l'immatriculation des répliques. J'avais encore hier une réunion avec un Haut Fonctionnaire du ministère des Transports sur ce sujet.

Pourquoi se bat-t on pour ces répliques ?

D'abord, sur le principe, j'ai toujours refusé que l'on fasse passer des œufs de lump pour du caviar. Ensuite, nous représentons un patrimoine historique et nous nous devons de défendre ce patrimoine. Enfin, il y a ceux qui achètent une réplique, une Pursa Argentine, par exemple, sans en cacher l'origine (il y a quelques personnes malhonnêtes, mais il y en a heureusement beaucoup plus d'honnêtes) et qui n'ont aucune possibilité d'immatriculer officiellement leur auto en France. Ils sont obligés de l'immatriculer à l'étranger d'où elle arrive avec des documents officiels, le plus souvent Anglais (particulièrement « libéraux » en ces matières), qui ne peuvent être validés. Les Anglais laissent passer à peu près n'importe quoi : une SS Jaguar avec un moteur Mitsubishi, etc.

Il faut faire quelque chose pour que ces propriétaires puissent immatriculer leur réplique en France, même si ces autos resteront toujours des répliques. Notre proposition est de rajouter la lettre R pour Réplique. Comme dans la nouveau SIV les immatriculations sont à vie (du véhicule), on saura toujours qu'il s'agit d'une réplique et non d'une « vraie ».

Le gros problème en suspens est celui de la réception et du contrôle. L'UTTAC souhaiterait réceptionner ces véhicules en leur faisant faire les tests de l'époque de fabrication (2012, par exemple) alors que la FFVE souhaite que les copies parfaitement fidèles aux originales et fabriqués avec les normes d'époque puissent subir les tests de la période de fabrication des véhicules originaux. Une Pursan Bugatti 35 ou 37 n'a pas plus de freins à disque qu'une 35 ou 37 de 1926.



Ces questions de répliques vont très loin. Notre directeur général, un salarié de la Fédération, a été entendu, je dirais même *interrogés*, pendant neuf heures, oui, neuf heures (et moi-même quatre), par un officier de Police Judiciaire, comme un vulgaire « malfrat », ce qui est inadmissible et m'encourage encore plus à atteindre l'objectif de faire immatriculer officiellement les répliques. A ce moment là, celui qui essayera de tricher sera « assommé », car il aura eu la possibilité légale d'immatriculer son véhicule.

Car une entreprise espagnole vend des copies à l'étranger et particulièrement en Angleterre où il leur est dit que l'immatriculation en France en carte grise de collection ne pose aucun problème. Ces dossiers sont naturellement bloqués à la FFVE. Ils mentionnent des autos fabriquées en 1980 ou 1981, alors qu'après recherche on s'aperçoit que les entreprises qui les ont produites n'existent que depuis 2004, par exemple.

Cette société espagnole a porté plainte devant la Commission Européenne, en arguant d'une entrave à la libre circulation des biens dans la zone européenne. Cela a été transmis à l'Elysée, je dis bien le Palais de l'Elysée, avant transmission aux ministères de l'Intérieur puis des Transports et à la Police Judiciaire.

Voilà, mes Chers Amis, j'en ai terminé et suis à votre disposition si vous avez des questions.

Question 1. Sur le dernier point des répliques, quand pensez-vous aboutir à faire immatriculer les répliques, en leur faisant appliquer un contrôle technique adapté à l'âge du véhicule original ?

20

Je ne peux annoncer de calendrier précis, mais j'ajoute que nous travaillons sur ce dossier depuis un moment, que cela progresse. Encore hier, nous rencontrions l'Administration qui est d'accord « dans l'esprit ». Reste seulement l'acceptation d'un contrôle technique en fonction de l'année du type et non pas de l'année de fabrication. Il faut seulement résoudre ce problème technique et j'espère que dans l'année, nous pourrons vous annoncer une bonne nouvelle. L'avantage est que le problème n'est pas politique mais seulement administratif.

Question 2. Est-il exact de dire que la carte grise de collection est une spécificité typiquement française ? A l'étranger, il existe des systèmes un peu analogues à la carte grise de collection : en Belgique, ils ont les immatriculations « O » (comme Oldtimer), en Suisse, il y a la notion de « véhicule vétérinaire » (qui n'ont d'ailleurs droit qu'à 3.000 km par an...), etc.

La France offre un dispositif unique en ce sens qu'il ne limite nullement la circulation, qui reste totalement libre. Certes, il y a des restrictions qui tombent sous le coup du bon sens : pour en revenir à René Ville, il ne viendrait à l'esprit de personne de prendre l'autoroute avec une de Dion-Bouton d'avant 14.

Les signes distinctifs dont tu parles pour la Belgique nous ont été proposés car nous ne voulions aucune différence visible sur les plaques d'immatriculation qui sont strictement les mêmes pour tous les véhicules. La carte grise de collection est exactement la même qu'une carte grise normale, il y a simplement marqué, en bas, « véhicule de collection ».

Nous avons tenu à avoir des plaques normales car nous sommes des gens normaux...



Concernant la réglementation européenne dont on parle beaucoup, il faut que vous sachiez que les lois nationales prévalent sur les lois communautaires. On nous dit « oui, mais dans certains pays, la Belgique ou l'Allemagne par exemple, ces véhicules de collection sont dispensés de contrôles techniques » (comme les deux-roues par exemple). Certes, mais ces véhicules subissent en contrepartie des contraintes dont nous ne voulons pas, comme l'interdiction de rouler la nuit. Ou il y a des contraintes en échange de la liberté de circulation. Ou il n'y a pas de contraintes, mais il n'y a plus liberté de circulation. Nous avons la chance en France de vivre la première solution. De plus, les lois, arrêtés et décrets que nous connaissons créent des « avantages acquis », avantage « culturel » très important en France, comme je l'ai déjà dit. Nous avons une Fédération très forte, l'une des plus importantes et des mieux structurées au monde. Il n'y pas que les chauffeurs routiers qui savent barrer les routes... En 1999, devant le Parlement Européen de Strasbourg qui planchait sur une loi « scélérate » sur les véhicules en fin de vie (aboutissant à la destruction progressive des véhicules anciens ne roulant pas), j'ai personnellement organisé une manifestation qui a regroupé 1.046 véhicules qui ont bloqué la ville, un mardi de semaine... Reçus au Parlement Européen, nous avons gagné ce combat. Nous avons failli recommencer quand l'Etat voulait pratiquement interdire les véhicules militaires de collection, alors que 80% de ces véhicules avaient été vendus par les Domaines ! Le projet était de bloquer le périphérique parisien un samedi avec 400 véhicules militaires. Nous avons seulement organisé des fuites sur ce projet... Monsieur Sarkozy était ministre de l'Intérieur à l'époque, avec Madame Alliot-Marie comme ministre de la Défense. Nous avons conclu l'affaire avec ces deux ministres et il n'y a plus de problème sur ce sujet aujourd'hui. Ce que nous avons fait en 1999 ou pour les véhicules militaires, nous serions à même de le refaire si un gros problème surgissait, sachant que nous sommes beaucoup plus forts aujourd'hui qu'hier.

Question 3. Petite précision concernant les répliques. Vous parlez des répliques de plus de 30 ans, mais qu'en est-il de toutes ces marques plus récentes qui produisent des voitures dans lesquelles on peut prendre tout autant de plaisir que dans des répliques de plus de trente ans ?

Je le redis, la FFVE n'est pas habilitée à traiter les véhicules de moins de 30 ans. Il nous arrive de traiter des dossiers d'immatriculation en carte grise de collection de véhicule « invraisemblables » mais anciens, car nous ne pouvons hélas pas bloquer des fabrications de plus de trente ans. En revanche, nous bloquons environ 80 dossiers par an (sur 11.000), dont vingt proviennent de cette entreprise espagnole, car nous savons qu'ils ont moins de trente ans.

Ma véritable mission est de protéger les véritables véhicules anciens qui font partie du patrimoine culturel de notre pays.

Une Pursan Argentina souhaitant une carte grise de collection sera bloquée par la FFVE, tant qu'elle n'aura pas trente ans.

Il y a une véritable machinerie pour faire de fausses voitures, des Bugatti comme des AC Cobra. Imaginez que l'on fait signer à Monsieur Carroll Shelby (né en 1923 – Ndlr) des documents attestant que des reproductions quasi neuves sont des autos faites par lui il y a plus de trente ans. Malgré cela, nous arrivons quand même à détecter de fausses voitures. Nous avons quelqu'un au bureau de la FFVE qui ne fait que cela.

Nous avons sur ces sujets le soutien du ministre de la Culture et je tiens ici à remercier M. Mitterrand qui a été pour nous d'un grand secours. C'est à lui que nous devons, à l'initiative de Rodolphe Rapetti, Directeur National du Patrimoine, d'avoir pu parrainer et gérer l'exposition Ralf Lauren au Palais des Arts Décoratifs. Ce fut une grande fierté pour nous. Faire entrer des véhicules anciens au Louvre était pour nous tous une extraordinaire reconnaissance.



Permettez-moi une petite incidente : avoir une personne dédiée à notre bureau à débusquer les « fausses voitures » entraîne un allongement du délai de délivrance des attestations de datation et de caractérisation nécessaires pour la délivrance par les Préfectures d'une carte grise de collection. J'ai donc cherché à embaucher et ai rencontré 37 personnes, via Pole Emploi. Avec tout le chômage ambiant, je ne trouve personne : « Ah, non, la charge de travail est trop importante, il y a ceci et cela... ». Résultat, notre délai pour les attestations dépasse les 10 semaines. C'est mon gros souci du moment. A cela s'ajoute que vous avez beaucoup de mal à joindre la FFVE au téléphone, car si l'on met quelqu'un au téléphone, ce qui est un job de plein temps, les délais vont encore d'allonger. Heureusement, il y a des Administrateurs –certains sont dans la salle et je les remercie- qui viennent à titre bénévole répondre au téléphone des après-midi entières.

Conclusion : il est aujourd'hui plus facile de rencontrer un ministre que d'embaucher un employé de bureau !

Question 4. Je voudrais savoir si on peut avoir une carte grise de collection pour les véhicules non motorisés, comme par exemple les caravanes anciennes (Airstream des USA, etc...)

Il n'y a vraiment aucun problème. C'est amusant que vous me posiez cette question car la semaine dernière nous avons fait une statistique sur les attestations 2011 et avons noté avoir fait immatriculer 38 caravanes Notin.

Nous intervenons aussi pour des remorques et même pour des canons neutralisés tractés sur remorques spécialisées.

En un mot, la FFVE intervient pour tout ce qui est immatriculable.

Question 5. A combien peut-on estimer le nombre de véhicules anciens en France ?

On peut dire que nous sommes à plus d'un million de véhicules de collection. Environ 20% sont en carte grise de collection.

Question 6 (vice-président du Morgan Club de France) Je voudrai reparler des ZAPA. Même si je ne suis pas concerné, mes véhicules ayant largement plus de 30 ans, qu'advierait-il des très nombreux véhicules produits entre 1982 et 1997, notamment à Paris et en région parisienne ?

Je vous l'ai dit tout à l'heure, quand j'ai voulu aborder avec l'Administration le problème posé par ce projet pour les véhicules de plus de 30 ans, on m'a « renvoyé dans mes buts ». Je suis navré de vous répondre cela, mais la FFVE n'a aucune possibilité pour intervenir dans la mesure où nous quittons notre champ de délégation ministérielle. Ce n'est pas dans nos attributions. Je le déplore, je le regrette.

Sachez tout de même que si vous avez de tels véhicules en garage dans les centre-ville concernés, il est prévu qu'un arrêté municipal puisse vous accorder une dispense.

Ce qui complique cette affaire est qu'il ne s'agit pas d'un projet national géré par un responsable aisément identifiable, mais d'un texte donnant délégation aux municipalités. Si un Conseil Municipal prend une décision contraire à la loi, après rappel à l'ordre du Préfet, le litige va au tribunal administratif, source de délais et de complications. Cela va donc nous obliger à mener des actions communes par commune. Il n'est pas interdit de penser que des Clubs comme le vôtre peuvent aider dans ces démarches...

A propose de Morgan et de quelques autres marques, je rappelle que pour pouvoir passer un contrôle technique, il faut qu'un véhicule ait 4 roues... Pour les 3-roues Morgan et autres, leurs propriétaires sont donc dispensés de contrôle technique. Tout comme ceux de *half-tracks*, qui n'ont que deux roues et des chenillettes...

Le colloque s'interrompt pour une « pause café » et Patrick Rollet remercie Claude Delagneau de son intervention, fort riche, claire et précise.

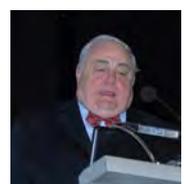


Table ronde : le marché. Situation et perspectives

Cette séquence prend la forme d'une table ronde animée par **Didier Lainé**.

Elle regroupe :



Jean-Michel Cérède
(assureur et expert)



Matthieu Lamoure
(Commissaire priseur, Artcurial)



Bruno Leroux
(journaliste expert, LVA).



Stéphane Pavot
(Commissaire priseur, Osenat)

Elle est introduite par un court exposé de Patrick Rollet procurant quelques données socio-économiques sur le marché global des véhicules anciens.



Prologue

Patrick Rollet

Avant d'entamer cette table ronde, je souhaiterai présenter quelques données statistiques sur le mouvement des véhicules anciens, afin de fixer des ordres de grandeur et dresser le contexte dans lequel la discussion sur le marché va se dérouler.

Ces statistiques proviennent de trois fédérations membres de la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) :

- La FBHVC britannique qui a publié trois enquêtes sur les mêmes sujets, en 1999, 2006 et 2011, ce qui permet d'intéressantes mesures d'évolution
- La HVA, fédération des USA et du Canada, qui représente 400.000 membres à ce jour et qui a publié fin 2010 ses résultats d'enquête, heureusement basés sur le même modèle que celui des britanniques
- La FFVE, dont la dernière enquête remonte à 2006.



Le tableau suivant représente quelques chiffres clés, pour ces zones géographiques :

24

	UK 2011	USA-Canada 2010	France 2006	Monde
Chiffre d'affaires généré (Mds€)	1997 : 2,0 2006 : 3,7 2011 : 5,1	26	3	50
Nombre de véhicules >30 ans (M)	0,850	4,2 ?	0,66	8
% véhicules anciens / parc total	2,4	2	1,4	
Nombre de collectionneurs (M)	0,4	2,7	0,25	
Nombre d'emplois directs (k)	28	-	15	
Valeur moyenne véh. ancien (€)	9.750	18.800	?	
Visibilité mouvement (M pers./an)	4,5		3,5	

Le premier enseignement est celui du chiffre d'affaires, c'est-à-dire de l'ensemble des flux monétaires engendrés par notre mouvement. Même si le calcul n'est pas aisé, car des entreprises ne travaillent que partiellement pour les véhicules anciens (plus de 30 ans), le résultat britannique est intéressant en ce qu'il montre une évolution sur une quinzaine d'années : 2 milliards d'euros en 1997, plus de 5 milliards en 2011.

Tous les secteurs d'activité ne peuvent pas se targuer d'une multiplication par 2,5 de leur chiffre d'affaires en à peine plus d'une décennie.

Le chiffre nord-américain est à la mesure de grand continent : 26 milliards d'euros.

Dans la mesure où les experts reconnaissent que les USA et le Canada représentent à eux seuls 50% du parc mondial des véhicules anciens, l'impact monétaire mondial de notre mouvement peut être estimé à 50 milliards d'euros.

Sur ce chapitre, la France affiche un chiffre d'affaires de 3 milliards d'euros en 2006, comparable à celui d'une société comme TF1.

Le nombre de véhicules de plus de 30 ans est estimé à 8 millions dans le monde, dont environ 660.000 en France. Ce nombre de véhicules englobe naturellement les autos mais aussi les deux roues et les véhicules utilitaires, militaires ou agricoles de plus de 30 ans. Le chiffre nord américain est suivi d'un point d'interrogation car sur cette question l'enquête de HVA portait sur les véhicules de plus de 25 ans. Une simple règle de trois a été faite et elle reste sujette à contestation. Le marché du Royaume-Uni est clairement le premier d'Europe.

Le pourcentage des véhicules anciens de plus de 30 ans par rapport au parc total est important car très observé par les décideurs publics qui ne peuvent constamment accorder exceptions, dérogations et amendements en notre faveur si « l'assiette » du nombre de véhicule devient manifestement trop élevée. Le faible chiffre de 1,4% pour la France est à cet égard un avantage. Il est le plus élevé au Royaume-Uni, sans doute car cette nation n'a pas connu de combats sur son sol au XXe. siècle et parce que les britanniques sont conservateurs dans l'âme, y compris de véhicules de toutes sortes.

Le nombre de collectionneurs est estimé de manière assez précise à 400.000 au Royaume-Uni, à 2,7 millions aux USA-Canada et 250.000 en France. Derrière ce chiffre se cache une vérité tragique, celle du nombre de collectionneurs femmes : 2% en France et 5% aux USA-Canada...

L'emploi, donnée politiquement très importante, est estimé à 28.000 personnes Outre Manche (en 2011) et à 15.000 personnes en France (en 2006). Ces chiffres sont probablement très sous-estimés car de nombreux artisans sont difficilement identifiables : leur publicité se cantonne au bouche à oreilles, ils ne s'inscrivent pas dans les guides du type de ceux publiés par LVA, ils ne cotisent pas à leur fédération nationale, etc.

25

La valeur moyenne d'un véhicule est proche du double aux USA-Canada qu'au Royaume-Uni, pour une cause qui n'est pas développée dans ces enquêtes.

La dernière donnée que j'ai trouvée intéressante est celle du nombre de personnes qui sont exposés, volontairement ou non, chaque année, à des véhicules anciens par le biais d'un salon, d'un rallye, d'une bourse ou d'une quelconque manifestation : 4,5 million au Royaume-Uni et 3,5 millions en France, chiffres considérables, sans doute supérieur à ce que nous imaginions. Voilà quelques données chiffrées que je voulais vous confier en ouverture de cette première table ronde. Je passe maintenant passer la parole à Didier Lainé.

L'animation de la table ronde

Didier Lainé

Bonjour à tous.



Je pense que nous vivons un moment historique car, à ma connaissance, c'est la première fois qu'un débat de ce genre est organisé par un club de collectionneurs et je dois ici saluer l'initiative du Club de l'Auto. J'espère que ce débat en générera bien d'autres et qu'il dépassera même en notoriété les quelques réunions qui se déroulent en ce moment sur les grandes chaînes de télévision et n'ont d'ailleurs aucun intérêt...

J'appelle donc à cette table quatre intervenants de qualité qui vont échanger maintenant sur l'évolution du marché de la voiture ancienne.

Sans ordre de préséance, j'appelle :

Jean-Michel Cérède, l'assureur renommé de la voiture ancienne –avec grande précocité, il a lancé le premier contrat d'assurance de voiture de collection en France au tout début des années 60. Vous avez raison de l'applaudir car c'est un grand connaisseur et un très ancien collectionneur de longue date qui a souvent utilisé ses autos au quotidien. Il a aussi écrit ce livre « mon musée imaginaire », plein d'histoires passionnantes et d'anecdotes croustillantes, dont je vous recommande l'acquisition.

Matthieu Lamoure, de la maison Artcurial, cheville ouvrière de cette grande entreprise et bras droit d'Hervé Poulain.

Bruno Leroux, du magazine LVA. Il est depuis environ deux ans en charge des ventes aux enchères et de dossiers spéciaux. Accessoirement, il est aussi collectionneur, depuis plus de 25 ans.

Stéphane Pavot, de l'étude Osenat, spécialisé dans l'automobile ancienne depuis de nombreuses années à Fontainebleau et directeur de ce département chez Jean-Pierre Osenat.

Rapide historique du mouvement

La première question, à laquelle je demanderai à chacun de vous de répondre, porte sur la situation actuelle du marché.

Jean-Michel Cérède (JMC).

Les premiers amateurs que j'ai connus ne parlaient pas de voitures de collection mais de « tacots ». Les gens de mon âge, après la guerre, avaient des difficultés monétaires pour acheter des autos neuves et se rabattaient sur des vieilles autos, comme les Quadrillettes Peugeot ou les 5HP Citroën et ils passaient un peu pour des rigolos.

Et puis, petit à petit, il y eut les premiers regroupements d'amateurs, parmi lesquels il faut quand même citer à Lyon le musée de Monsieur Malartre, qui donna de l'élan à beaucoup de collectionneurs de cette époque en montrant par le biais du musée qu'il créa au château de Rochetaillée l'intérêt de conserver ces autos. C'est avec des pionniers comme lui que l'on commença à parler de voitures de collection. Nous avons des rencontres amicales, par régions. Je me souviens d'un rallye qui partait du Grand Palais pour aller à Montlhéry et rassemblait des amateurs – on ne disait pas encore collectionneurs - de la région parisienne.

Comme tout mouvement qui réunit des individus, notre milieu s'est organisé, en commençant à réaliser qu'il s'intéressait à la conservation d'un patrimoine. La Fédération a été créée (en 1967), le Club de l'Auto aussi, animé par Adrien Maeght, qui organisait de très beaux rallyes comme le Paris-Deauville. J'ai été amusé de le retrouver pour le 40ème anniversaire de ce rallye, alors que je conduisais la même Bugatti 57 que pour le premier... Un très fort développement a suivi et les chiffres présentés tout à l'heure montrent à quel point nous sommes nombreux aujourd'hui.



La collection est aujourd'hui de plus en plus axée sur le patrimoine et je voudrai citer ici ce qui pour la première fois m'a fait comprendre l'intérêt de la voiture de collection : j'ai participé en 1959 à un rallye avec des Bugattis. Nous fûmes reçus à Molsheim et pendant le déjeuner, assis à côté d'un ouvrier de l'usine, celui-ci me demanda ce que j'avais comme Bugatti. Je lui ai dit que j'avais une type 30 de 1923. Il me répondit « Ah, ben Monsieur, j'ai vraisemblablement construit et monté la boîte de vitesses de votre voiture et je suis très heureux que ce que j'ai fabriqué il y a près de 40 ans fonctionne encore... ». C'est une réflexion que je n'ai jamais oubliée et je crois qu'il faut penser que le passé mérite d'être entretenu et que l'on doit en parler avec les gens qui l'ont vécu. Nous sommes très nombreux maintenant et le fait que la Fédération soit aujourd'hui reconnue d'utilité publique est une très bonne chose, pour asseoir cet intérêt.

Le marché aujourd'hui

Bruno Leroux (BL).

Le dernier article de *Rétroviseur* consacré aux ventes aux enchères du mois s'intitulait « *la crise, quelle crise ?* ». Effectivement, nous entendons parler régulièrement dans les media d'une crise forte, depuis au moins deux ans, et s'il est un domaine qui échappe à cette crise, c'est bien celui de la voiture de collection. Les dernières enchères ont atteint des chiffres record, que ce soit pour des voitures exceptionnelles que pour des modèles très courant (mais avec une histoire précise), comme cette 2CV à 60.000 euros ou cette DS à 180.000 euros.

Le marché de la petite annonce se porte bien également, relayé par tous les sites internet qui ont fleuri ces dernières années et l'on voit qu'il y a un fort *turn-over* de ces annonces, montrant que ces voitures se vendent.

Si elle se vendent, c'est que ces autos sont utilisées. Elles sont à la base d'une composante significative des recettes du tourisme dont les professionnels n'ont sans doute pas été inclus dans les 15.000 emplois liés aux véhicules anciens cités tout à l'heure par Patrick Rollet. Si on devait chiffrer le nombre de repas livrés sur tous les rallies, on aboutirait sans doute à un chiffre conséquent. A cela s'ajoute la location d'automobiles anciennes par des touristes étrangers venant visiter notre pays.

Donc, l'automobile ancienne est un véritable art de vivre, qui se développe par ce qu'on peut l'utiliser fréquemment sur les nombreuses manifestations organisées pour cela. Même si elle n'est pas une valeur refuge comme l'or ou les œuvres d'art, elle permet de se faire plaisir sans perdre d'argent.

Didier Lainé (DL).

J'ajouterai à cela la mise à disposition des collectionneurs de documents administratifs qui permettent de rouler sans contraintes et le rôle qu'ont pu jouer dans le passé des gens comme J-M. Cérède qui ont innové en introduisant des assurances spécifiques pour les voitures anciennes, avec des contrats incluant la notion de valeur agréée, garantissant la valeur réelle du véhicule en tant qu'objet de collection.

Je me tourne maintenant vers Matthieu Lamoure pour lui demander s'il n'y a pas un bémol dans cette présentation. N'est-il pas exact que de trop nombreuses voitures anciennes partent, inexorablement, à l'étranger ?



Matthieu Lamoure (ML)

Effectivement, les plus belles voitures de la production française sont parties et partent encore à l'étranger. On l'a encore vu sur la dernière vente de Rétromobile (début février 2012), où 50% des autos de la vente ont été achetées par des collectionneurs étrangers. Ces 50% portent surtout sur les voitures les plus importantes de la vente, ainsi que sur les plus atypiques comme la 2CV et la DS...

Le marché se porte extraordinairement bien. Je pense qu'il est solide et sain et je ne crois pas qu'il connaîtra de régression à l'avenir comme la chute brutale observée en 1990-91, car aujourd'hui nous ne notons pas de mouvement spéculatif comparable à celui de l'époque citée qui consistait à acheter, entreposer dans un garage et revendre quelques mois après en empochant une juteuse plus value. On achetait souvent à crédit, on créait même des holdings pour pouvoir acheter.

Les acheteurs d'aujourd'hui veulent se faire plaisir et rouler avec leurs autos. Ils sont bien plus connaisseurs qu'il y a vingt ans.

En 2012, l'amateur n'a plus confiance dans les produits financiers ou même dans l'immobilier et il se dit que, finalement, au lieu de laisser son argent à la banque, pourquoi n'achèterais-je pas l'objet de sa passion, que ce soit un tableau, une sculpture ou une voiture ancienne de collection, qui ne perd pas d'argent. Et en plus, avec une auto, on se fait plaisir et même si le marché baisse légèrement un jour, on a toujours quelque chose de ludique dans son garage.

Le marché a aussi bénéficié de grandes opérations médiatiques qui ont marqué les esprits et créé un impact, un effet d'image positif en faveur de l'automobile ancienne, telles l'exposition « *l'Art de l'Auto* » aux Arts Décoratifs – collection Ralph Lauren- ou la présentation des modèles d'exception de Peter Mullin au dernier salon Rétromobile. Ils ont créé un véritable engouement.

Ceci dit, le marché est une affaire de génération et l'on achète ce dont on a rêvé lorsqu'on avait vingt ans : les modèles des années 60, 70 et 80 connaissent une forte progression de leur prix, en dehors de mythes incontournables comme la Mercedes 300SL.

Stéphane Pavot (SP)

Je confirme complètement ce que vient de dire mon collègue.

Dans le domaine des commissaires priseurs, qui est le nôtre, deux ou trois sur les 400 présents en France ont acquis une position privilégiée sur la vente de voitures de collection. Il faut noter que la vente d'une auto est beaucoup plus difficile que celle d'un tableau, d'un meuble, etc. car nous sommes en face d'un monde d'acheteurs très exigeants, passionnés qui ne nous « passent rien » et qui nous obligent à un long travail de recherche et de préparation en amont de la vente.

Je confirme que les véhicules de collection sont entrés dans le monde des œuvres d'art. Les expositions de Ralph Lauren et Peter Mullin, comme cela a été dit, ont confirmé ce statut. Peter Mullin lui-même, en constituant sa collection, a toujours pensé qu'il achetait des œuvres d'art.

Le marché est porteur et des ventes aux USA et en France ont battu récemment des records (tels la Ferrari 250 GT California, ex Roger Vadim à Rétromobile). Il faut dire qu'aujourd'hui, on vend aussi cher à Paris qu'à New-York, ce qui n'a pas toujours été le cas.

Je pense, comme Matthieu et contrairement à Bruno, que l'achat d'une auto de collection est devenu un placement et même un investissement, réservé à des connaisseurs et beaucoup moins spéculatif qu'au début des années 90.



DL et ML. On notera aussi que la poussée précédente, observée de 1988 à 1990 fut aussi forte que brève et se révéla un feu de paille. A l'époque, Ferrari vendait ses bons de commande de F40 plus chers que le prix neuf affiché, tant la spéculation était vive. Alors qu'aujourd'hui, nous vivons depuis 2005 –ce qui fait déjà 7 ans- une montée en puissance plus tranquille et régulière.

Un marché de plus en plus mondial

DL. Une deuxième question que je mets sur la table est celle de l'ouverture du marché. N'est-il pas de plus en plus international ?

BL. Il l'est déjà, largement et il est aussi intéressant de noter que Matthieu et Stéphane soulignent le fait que l'on vend aussi bien à Paris qu'à New-York. On peut tout faire de nos jours : vendre à Paris une auto venant des USA, achetée par un saoudien ou un japonais, et réciproquement...

ML. Sur ce point, j'essaie de plus en plus d'inciter les collectionneurs américains de voitures françaises de venir à Paris vendre leurs automobiles, pour essayer de faire revenir des voitures qui sont parties outre atlantique il y a 15 ou 20 ans. L'information est de plus en plus mondiale et peut nous permettre cela. Au-delà de la presse spécialisée, les outils de communication modernes sont devenus phénoménaux : canaux internet, etc. que nous, maisons de vente, utilisons beaucoup.

SP. Internet a en effet été une vraie révolution dans notre métier de commissaire-priseur. Les catalogues continuent d'exister, bien sûr, mais on s'est rendu compte, en faisant un rallye en Italie qu'un collectionneur recevait sur son iphone une annonce d'une vente aux USA, ce qui lui a permis d'enchérir avec son téléphone, pendant le rallye... C'est un bouleversement énorme, car si vous n'êtes pas à votre domicile, le catalogue vous sera inutile. Ce dernier se doit évidemment d'être mis sur internet. A contrario, de plus en plus de clients nous demandent des conditions de *report*, ce qui nous prend un temps fou et nous fait passer de plus en plus de temps devant un ordinateur et de moins en moins devant une voiture, pour l'examiner de fond en comble.

29

Les critères constitutifs de la valeur d'une voiture

DL. Les amateurs qui cherchent des autos vraiment rares et d'exception deviennent-ils de plus en plus exigeants aujourd'hui en ce qui concerne l'historique de ces véhicules, leur traçabilité et leur authenticité ? Sont-ils devenus de réels critères de choix, désormais ?

ML. Oui. De manière générale, les acheteurs accordent de plus en plus d'importance à l'historique des voitures, à leur pedigree. L'état de l'auto est aussi très important : il y a encore quelques années se trouvaient sur le marché des voitures plus ou moins bien restaurées, voire joliment « maquillées ». Dans le passé aussi, on ne parlait pas encore de restauration, mais de réfection ou de remise en état, car le but était surtout de rouler avec la voiture... On ne demandait pas le même niveau de restauration qu'aujourd'hui.

Aujourd'hui encore, une voiture en état moyen obtient un prix moyen. Totalement restaurée, elle pourra atteindre des sommets et j'en veux pour preuve cette fameuse DS23 Pallas vendue en février 187.000 euros à Rétromobile. Il faut bien comprendre qu'il y a du travail derrière, chez Vincent Crescia, le grand spécialiste. Disons qu'il va y en avoir pour 130.000 euros au bas mot et trois ans de délai.

En plus, à l'instant T, pendant la vente, deux collectionneurs la voulaient absolument et aucun n'était prêt à attendre trois ans pour avoir la même.

Quant à la 2CV, où trouver une 2CV vendue neuve à Beverly Hills, avec 116 miles d'origine ? J'étais persuadé avant la vente, quand j'ai conseillé au propriétaire de la proposer sans prix de réserve, que nous en tirerions 50.000 euros, parce que l'histoire est là, simple et limpide.

L'historique fait vendre.

Tout comme la de Dion-Bouton 1902 qui appartenait à Jean-Michel Cérède, qu'il avait depuis les années 60 et qui avait un très bel historique.



JMC. J'en profite pour intervenir à nouveau.

Je voudrais attirer l'attention sur l'évolution du goût des acheteurs potentiels, jeunes ou vieux. Jusqu'aux années 80, ce qui partait à l'étranger, c'étaient les voitures françaises construites jusqu'en 1939, avec beaucoup d'avant 1914. Combien de fois ai-je entendu dire « Ah, c'est triste, c'est notre patrimoine qui fout le camp, etc. » ? Je répondais que oui mais que cela prouvait qu'en France on savait fabriquer de belles autos toujours réputées dans le monde entier et que c'est notre prestige national qui rejaillit aux quatre coins de la planète. C'est un argument comme un autre...

Par contre, nous n'avons pas encore parlé de ces acheteurs aux moyens plus modestes qui créent un marché pour des voitures qu'ils avaient connues et admirées quand ils avaient 10 ans. Serge Pozzoli, collectionneur avant l'heure, disait qu'on rêve des voitures que nos parents ne pouvaient pas avoir quand on avait 15-20 ans. Cela me paraît très vrai et explique que nos enfants s'intéressent aujourd'hui à des voitures qu'à mon époque on considérait comme totalement inintéressantes. Ceci a aussi comme conséquence que la voiture du père et du grand père perdent de la valeur et de l'intérêt aux yeux des jeunes acheteurs potentiels d'aujourd'hui. Je pense qu'il ne faut pas oublier cette large frange d'amateurs qui conservent des voitures qui ne nous intéressent pas beaucoup maintenant mais qui, dans 20 ou 30 ans trouveront leur marché.

30

DL. Merci Jean-Michel pour ce témoignage et pour la mention des jeunes collectionneurs et des « jeunes voitures » (*Youngtimers*) qui défrayent un peu la chronique aujourd'hui. Revenons maintenant aux critères déterminant la valeur d'un véhicule ancien. Par exemple, pendant longtemps, une voiture restaurée se vendait plus cher qu'un véhicule « dans son jus », qui restait souvent sur la touche car on avait beaucoup d'appréhension quant au coût de la restauration. Quelle est la tendance aujourd'hui ?

BL. On a vu dans le passé, notamment sur les grands concours d'élégance, tels Pebble Beach ou Amelia Island aux USA, des excès incontestables. Telle grande classique française partait là-bas en état d'origine et se retrouvait quelques années plus tard « sur restaurée » sur les pelouses du concours arborant une peinture clinquante. Actuellement, sous l'influence bénéfique d'organisations comme la FIVA qui a créé des catégories « état d'origine » dans ces concours, une nouvelle école prône le retour aux voitures en état d'origine. On le voit bien maintenant, les voitures qui sont restées « intouchées » attirent incontestablement l'acheteur qui, de son côté, dans sa grande majorité, a mûri lui aussi : s'il y a un stand de livres derrière cette salle, ce n'est pas pour rien. Tout un chacun a une bibliothèque automobile chez lui, il se documente, il se renseigne, etc. Ce qui fait que l'amateur 2012 ne recherche pas ma même chose qu'il y a 10 ou 20 ans.

DL. Comme le dit Philippe Kantor (Bonhams), « une voiture n'est originale qu'une seule fois »... Trouver aujourd'hui une auto en état d'origine est une chance. Après, c'est une question de goût personnel mais l'objectif doit être de conserver une auto aussi longtemps que possible dans son état d'origine.

ML. Une voiture d'origine, par sa peinture, ses cuirs, sa carrosserie, sa mécanique, respire l'authenticité d'un objet qui est récompensé et on vend d'ailleurs aujourd'hui des voitures en état d'origine au même prix que des voitures restaurées (voire plus parfois...). Mais on parle ici de voitures d'exception. Une voiture de grande série sera plus démarquée par son kilométrage ou par sa provenance.

Une voiture en état moyen n'a plus sa place sur le marché, ou alors à des prix moyens.

SP. L'authenticité est un critère. Pour des expositions, nous demandons maintenant des carnets d'entretien, des factures, des photos, toutes sortes de documents pour évaluer ou démontrer le niveau d'authenticité de l'auto. Plus il y a d'informations, mieux c'est et cela participe à la valeur du véhicule.

ML. La durée de propriété est également importante. Un collectionneur qui conserve sa voiture en état d'origine depuis de nombreuses années –il faut 30 ans pour donner une belle patine à un intérieur- récoltera le fruit de ces efforts. Même s'il y a un marché important de collectionneurs qui aiment changer souvent de voitures, pour connaître des expériences variées et changer de plaisir. Nous accueillons souvent en vente des autos que nous avons vendues quelques mois auparavant.

Et la restauration reste importante : à un moment donné, il faut bien se résoudre à restaurer sa voiture, surtout si on l'utilise beaucoup. Pour qu'une auto d'origine perdure dans le temps, il faut la restaurer à un moment ou un autre.

J'ajouterai, pour certains modèles, l'existence -ou l'absence- de certaines options qui conditionnent la valeur : une Jaguar MkII à boîte mécanique se vend plus cher qu'en boîte automatique, même si les modèles ainsi équipés sont finalement plus rares.

DL. Autre paradoxe illustré par cette 2CV alignant 200km d'origine : l'acheteur, à la limite, ne pourra pas la faire rouler car le kilométrage fait partie intégrante de la valeur de sa voiture. Or, une voiture est faite par essence pour rouler ! Dans le cas de cette 2CV, on dispose d'un témoignage du passé, des techniques employées, des méthodes de fabrication, qu'il faut préserver tel quel, même si on n'est plus dans l'esprit automobile.

Deux types de collectionneurs

JMC. Il y a deux catégories de collectionneurs : ceux qui ont une auto pour la faire marcher et prouver que ce qui a été fabriqué dans les décennies précédentes marche toujours (voir mon anecdote Bugatti) et ceux qui considèrent d'avantage l'automobile ancienne comme un objet d'art qu'il ne faut soumettre à la moindre poussière du temps. J'ai eu récemment un contact avec un monsieur qui devait me montrer ses autos. Il a remis trois fois le rendez-vous parce qu'il risquait, la veille, de pleuvoir... J'ai connu aussi un ancien ouvrier de chez Renault qui avait reconstruit pendant sa retraite une Renault des années 1908 ou 1909, remise à neuf de A à Z. J'ai l'habitude, pour vérifier la qualité de la carburation, de mettre le doigt dans le pot d'échappement. J'ai eu la surprise de voir que le tuyau était absolument neuf, sans aucune trace. Je lui ai demandé si son moteur marchait. Il me répond « certainement, j'ai tout refait, mais je ne veux pas qu'il soit sali par une explosion à l'intérieur ! ». Il ne l'avait jamais remis en route...

Je ne veux pas porter de jugement de valeur mais dois admettre qu'il y a des motivations différentes dans la possession d'une voiture ancienne.



Scénarios pour demain

DL. Projurons-nous dans l'avenir. Quelles tendances entrevoyez-vous ?

ML. Je suis plutôt confiant. Le marché devrait continuer à « récompenser » des voitures qui ont marqué la mémoire collective, comme les 300SL « Papillon » ou les DB5. Toutes ces voitures sont des références et le resteront. Les Chinois, qu'on ne voit pas encore beaucoup mais qui s'éveillent, iront vers des voitures de ce genre ou même des Rolls-Royce d'avant-guerre, car elles ont marqué la culture mondiale. Encore une fois, on a envie de posséder ce qu'on aimait quand on était enfant.

L'évolution en un sens est facile à observer : les voitures des années 60 et 70 vont encore monter. Les jeunes passionnés que l'on rencontre se dirigent vers les Peugeot 205 GTi, Golf GTi Série 1, sans parler des 205 Turbo 16 qui devraient atteindre des prix phénoménaux dans quelques années, j'en suis persuadé. Souvenons-nous que la Lancia Stratos, de série, est passée de 30 à 50.000 euros il y a 10 ans à 200.000 euros de nos jours. Comme d'habitude, il aurait fallu tout acheter auparavant... Ces dernières années, l'évolution s'est révélée ahurissante. La Ferrari California que nous avons vu grimper à plus de 4 millions à Rétromobile avait été achetée en 1994 pour 400.000 euros. Sa valeur a donc été multipliée plus de dix fois en moins de 20 ans. Même dans l'immobilier, il n'y a pas d'équivalent. C'est un très bon rendement.

32

A côté de cela, ce que l'on appelle les « caisses carrées » d'avant-guerre sont de plus en plus difficiles à vendre. Nous avons eu cette Rolls Phantom II coupé chauffeur carrossé par Fernandez & Darrin ; elle a été vendue 86.000 euros. J'ai été très déçu. Exceptionnelle, elle avait tout pour elle, son histoire, sa rareté, son état et pourtant, elle n'a fait « que » cette somme, tout à fait moyenne pour une voiture de ce niveau. Aujourd'hui, on a davantage envie de prendre du plaisir avec des autos plus faciles à conduire parce que plus récentes.

DL. Les Rolls-Royce et, de manière générale, les productions anglaises de prestige n'ont jamais occupé le haut du marché. On peut aussi citer les Daimler qui n'ont jamais défrayé la chronique des enchères, hormis une Double Six à carrosserie spéciale.

SP. Je pense qu'il y a quand même un avenir pour les voitures d'avant-guerre. Nous sommes assez spécialisés sur cette époque, avec des experts comme Mario Montanaro. Pour l'anecdote, il faut savoir que depuis deux ans, la moyenne d'âge des équipages du Londres-Brighton a rajeuni.

ML. Ce que vient de dire Stéphane me fait ajouter un autre critère, celui de l'acceptabilité des autos dans certaines grandes manifestations. Londres-Brighton, mais aussi Mille Miglia, les épreuves de Peter Auto et d'autres imposent un âge minimum aux véhicules (31 décembre 1904 pour l'épreuve anglaise, etc). Ce fait peut avoir un impact significatif sur la valeur de certains modèles anciens : une auto de 1905 ne pouvant accéder au Londres-Brighton (ou au Tour du lac Léman) vaut moins qu'une 1904... Il y a l'avant 31/12/1904 et l'après...



Les questions de la salle

Question 1. Comment va évoluer le marché de la voiture d'avant 1914 ?

SP. Grâce à Mario Montanaro, la maison Osenat s'intéresse de près à cette période. Ce marché monte nettement moins rapidement que les autres, mais il progresse néanmoins. C'est un marché qui est plus ciblé sur l'étranger, même s'il nous arrive de récupérer des autos étrangères à vendre en France. Le renouvellement des générations s'est fait un peu attendre, mais l'on note l'arrivée de jeunes collectionneurs. Il y a aussi beaucoup de rallies réservés aux autos d'avant 1914.

ML. Je citerai le cas de la dernière vente de Rétromobile où nous présentions une sublime Delaunay-Belleville torpédo 1913 carrossée par Rotschild, restée dans la même famille depuis les années 40, qui n'a reçu qu'une enchère, d'un adjudicateur américain. Cela m'a déçu, même si c'est une valeur importante pour une voiture d'avant 14.

(Salle) : une seule enchère, mais quelle enchère ! Ce fut un record pour ne Delaunay-Belleville.

ML. Certes, mais franchement je pensais que cette voiture ferait beaucoup plus par sa rareté (très peu d'exemplaires produits) et son histoire. Ce fut pour moi la déception de cette vente.

Question 2. Et que faites-vous de l'émotion, de l'amour même, pour une voiture ancienne ? Je ne pense pas qu'il faille toujours parler du prix de l'enchère, ce n'est qu'un élément de l'achat

ML. Nous nous battons pour nos vendeurs et si nous arrivons à obtenir des prix aussi importants c'est parce que nous sommes passionnés par notre métier. Nous nous battons car chaque vente représente un gros travail de recherche, de déplacements et de communication, sans parler d'une logistique phénoménale. Quand on vend une voiture que l'on aime, ce qui était mon cas pour cette Delaunay dont j'étais tombé amoureux, on est frustré et l'émotion est bien présente. J'ai aussi été déçu parce qu'il n'y a eu qu'une seule enchère, étrangère de surcroit.

BL. Cette Delaunay-Belleville ne résume pas tout le marché des autos d'avant 14, d'autant que le résultat apparaît tout de même assez flatteur : 470.000 €, c'est une jolie somme dans l'absolu. C'est à mon avis un segment très intéressant, d'une part parce que c'est le début de l'automobile et de toute une série de techniques différentes et surtout, car il est à contre-courant du discours ambiant qui veut que l'on collectionne les autos de sa jeunesse ou de ses parents : ici, plus on recule dans le temps, plus ces voitures sont décalées par rapport à l'âge des gens qui les achètent et les font rouler.

C'est donc un paradoxe, que l'on se retrouve pas sur les voitures de l'entre deux guerres où la situation redevient logique : les gens ont vieilli et il reste moins d'acheteurs. En fait, les amateurs se retournent vers des voitures beaucoup plus simples, c'est-à-dire celles d'avant 1914. Ce que l'on peut souligner, c'est le dynamisme des rallies concernant cette période qui montrent bien que ces véhicules sont achetés pour être utilisés. Si l'on avait d'avantage de rallies de « caisses carrées », cela leur redonnerait peut-être un peu de la valeur qui leur manque aujourd'hui. Les voitures populaires et fermées, que l'on appelle les « caisses carrées » sont aujourd'hui dans le creux de la vague. Restent à un bon niveau de prix les grandes classiques des années 30 ou des voitures très prisées actuellement comme les carrosseries « *stream line* » de ces mêmes années ou les cyclecars et autres torpédos sport des années 20 et 30.

DL mentionne qu'il y a aussi les populaires américaines des années 30, comme les belles Buick Century 1937-38, en berline ou en coupé, assez puissantes, qui affichent de bonnes performances et sont encore très accessibles. On peut se faire plaisir à relativement peu de frais, tout en profitant de mécaniques souples et puissantes qui ne manquent pas de caractère. Profitons-en !

ML. Il y a un facteur qui joue, celui du type de carrosserie : une berline ne vaudra jamais le prix d'un coupé, encore moins d'un cabriolet, qui resteront toujours plus désirables. Une hiérarchie logique sanctionnée depuis toujours par le marché.

Question 3. Je ferai deux remarques. D'abord une distinction entre le collectionneur, qui entretient sa voiture avec grand soin et l'utilise peu, avec beaucoup de précaution et l'amateur qui, lui, roule. Il faut alors restaurer, puis rouler pour mettre au point, rouler à nouveau et... repartir en restauration. La deuxième remarque est que l'on a beaucoup de désillusions en regardant les cotes des voitures par rapport à nos rêves : telle voiture est cotée 100 dans une annonce et 150 chez un marchand. Je ne sais vraiment pas comment faire pour connaître la valeur d'une voiture que je souhaite acheter...

SP. Je ne vais parler que de ce je connais, à savoir les ventes aux enchères. Dans de telles ventes, vous achetez en toute transparence, avec un prix de vente et un résultat d'enchères qui conditionne les cotes de voitures anciennes, que ce soit celle de LVA ou d'autres.

BL. Le prix au marteau a longtemps été le prix public de référence, le seul à retenir l'attention. L'usage de tous les acteurs de la profession a été d'inclure tous les frais de vente, variable d'une maison à l'autre et représentant de 10 à 17%. LVA, à partir de 2012, indique les résultats de vente avec ces frais inclus, qui représente bien le prix réel d'achat, mais qui n'est ni celui que touche le vendeur ni celui que le public entend dans la salle.

DL. Le marché des enchères ne représente que quelques centaines de vente par an, peut-être 10% du marché qui inclut aussi les canaux des marchands ou des particuliers. L'ensemble représente une moyenne qui sert à déterminer la cote moyenne d'une auto.

BL. Autre point : les cotes ne sont pas mises à jour en temps réel : dans un marché ascendant ou descendant, il y a toujours un décalage. Ce sont des cotes volontairement non spéculatives (on prend plutôt la moyenne basse) et quand il y a très peu de modèles vendus, on est obligé de faire des estimations, avec l'aide de clubs de marque ou d'autres spécialistes.

JMC. Il faut aussi rappeler que le prix d'un objet est différent de son évaluation. Dire « le prix de ma voiture est de X... », c'est un mensonge car on ne connaît le prix de cette voiture que lorsqu'elle sera vendue... Un vendeur peut faire estimer la valeur de son auto par un expert, se référer à une cote, mais on ne peut en tirer qu'une base d'estimation.

Question 4 (professionnel) : il y a un problème de stocks. Il n'y a pas assez de voitures en France, particulièrement d'autos avec cartes grises et autres papiers en ordre. Il y a une forte demande pour des autos en bel état mais il y en a de moins en moins à vendre. Cela soutient forcément les prix. Je suis spécialisé dans la voiture anglaise et dois aller en chercher aux USA, aux Pays-Bas ou au Royaume-Uni.

Je pense aussi qu'il faut être très prudent avec les achats sur internet, qui n'offrent pas les mêmes garanties que les professionnels du secteur.

Par ailleurs, pour être en état concours, une voiture nécessitera deux ou trois ans de restauration et les acheteurs préféreront se fournir dans les ventes aux enchères, où les prix sont parfois supérieurs, mais les voitures généralement «prêtes à l'emploi ».



Quelques enseignements tirés des années 1988-90, dont vous parliez tout à l'heure, dont les suites ont été douloureuses pour beaucoup de marchands : j'allais à l'époque aux USA tous les deux ou trois mois avec des bons de commande pré-remplis par les clients... Les autos prenaient quasiment 10% par mois ! Malheureusement, c'était en majorité des spéculateurs qui allaient emprunter à leurs banquiers et louaient des garages pour entreposer leurs acquisitions, le temps de laisser monter la cote. Aujourd'hui, je le confirme, cela n'a rien à voir, les gens achètent pour se faire plaisir et pour rouler avec leur bien.

Il y avait et il y a toujours des clients qui veulent évoluer et qui repassent souvent chez moi : ils commencent par exemple par une TR3, puis prennent une Austin-Healey et ensuite une Type E. L'essentiel, c'est qu'ils ne se lassent pas et qu'ils ne soient pas déçus par un premier achat inadapté à leurs besoins ou leurs désirs.

ML. Sur ce dernier point, je dirai qu'il y a des clients qui achètent des autos pour rouler avec et d'autres qui prennent tout autant de plaisir à les regarder dans leur garage sans les utiliser. Tous les goûts sont dans la nature et il est important de respecter les goûts de chacun, qui font la richesse de notre passion automobile commune.

DL. Je puis témoigner que dans mon parking associatif où il n'y a que des collectionneurs, moins de 20% des voitures bougent régulièrement. Les autres ne servent pas ou très peu. Je trouve cela désolant, mais c'est vrai, certains amateurs se contentent de posséder, pas de profiter « in vivo ».

ML. Il y a vraiment des gens qui aiment aussi restaurer et perdent presque intérêt lorsque celle-ci est terminée.

Question 5. Je suis surpris par la disparité existant entre différentes voitures. Comment expliquer qu'une 2CV en état correct des années soixante atteigne grosso modo le prix d'une Porsche 928S, une voiture exceptionnelle à bien des égards. On peut en dire autant d'une MGB qui vaut à peu près le même prix qu'une Lotus Elan +2, plus rare, plus sophistiquée et nettement plus performante. Comment expliquez-vous ce phénomène ?

ML. La 928S a certainement beaucoup d'avenir en collection, même si son entretien est coûteux et même si elle se heurte à la concurrence de la 911S. Elle fait partie des « Youngtimers » au potentiel intéressant. J'ai moi-même très envie d'une 928S ! Elle bénéficie du savoir-faire et de l'image forte de Porsche.

Le mouvement des Youngtimers est en marche : nous avons vendu l'an dernier une BMW 635CSi 30.000 euros, soit trois ou quatre fois sa cote moyenne. L'auto était certes superbe, avec 40.000 km d'origine, une vraie première main. Elle fait partie de ces autos au potentiel élevé, qui surprendront nombre d'entre nous dans dix ans. Ceci étant, on ne dit jamais à un client qu'il va faire « un bon coup », on peut juste lui dire qu'il ne va pas perdre d'argent, mais on insiste d'abord sur le fait qu'il va aussi se faire plaisir.

Exemple révélateur : les Facel-Véga V8 ont pris leur temps, mais elles ont maintenant « décollé » et ce n'est peut-être pas fini.

Question 6. Il fut en temps où l'on disait que les Jaguar XJS en 6 ou 12 cylindres, les Mark X - 420G ou les coupés XJ6-C 6 ou 12 cylindres allaient être des voitures qui allaient beaucoup s'apprécier. De fait, elles sont restées des sleeping cars, en bas de côte. J'ai peur qu'au coût de leur entretien, il faille ajouter contre elles le fait qu'il en reste beaucoup en circulation.



DL. La XJS, pour parler d'elle, a très longtemps été boudée et il y a une dizaine d'années on en trouvait à moins de 40.000 francs (6.000 euros). Aujourd'hui leur cote monte doucement mais sûrement, en cabriolet surtout. Certaines atteignent les 25.000 euros.

De manière générale, les autos des années 90 restent très abordables et de belles GT de cette époque ont manifestement de l'avenir : je prendrai l'exemple du coupé Bentley, voiture très élégante, très développée techniquement, mais dont la cote reste modeste.

ML. Mais nous parlons ici de voitures « de grande série » (tout est relatif, Ndlr) pour lesquelles le kilométrage est essentiel. Si une Jaguar XJS se présente aujourd'hui aux enchères avec 4.000 km, je vous assure que nous établirons un nouveau record...

Question 7. Que dire de l'émergence des collectionneurs Chinois, Russes ou venant du Moyen-Orient ? Représentent-ils une menace pour le reste de l'Europe ?

ML. Les Chinois, pour commencer par eux, ne sont pas du tout sur le marché, à ce jour, à quelques exceptions près, comme les Russes. On voit un ou deux acheteurs nouveaux à chaque vente, mais ils ne modifient en rien le cœur d'un marché « occidental » qui reste ancré à l'Europe de l'Ouest et aux USA. Il y a au Moyen Orient quelques gros collectionneurs, mais ils se comptent sur les doigts des deux mains. Ceci dit, le jour où ils arriveront sur le marché, il y aura des hausses importantes, surtout sur des modèles emblématiques comme les Mercedes « papillon », les Aston DB5 ou tout modèle qui a marqué la mémoire collective. La DS Citroën a tant marqué les esprits qu'elle en fait partie : la plupart des grosses collections américaines incluent une DS Cabriolet. Noter que les Chinois de Hong-Kong ne modifient pas ce panorama : il y en a peu et la plupart ont une résidence en Angleterre.

BL. Il faut savoir que les Chinois ne peuvent pas, pour l'instant, importer des voitures anciennes sur leur territoire et Hong-Kong est justement un lieu de garage, pour de riches Chinois qui résident à Pékin ou Shanghai.

DL. De plus, l'état des routes de ces pays ne favorisent pas l'utilisation de voitures anciennes.

Question 8. A propos d'envolée de prix, il y a le phénomène Aston-Martin. Mais il semble qu'elle soit très inégal, entre les DB 6 cylindres, par exemple, et les V8 qui les ont remplacées et qui ne montent pas autant.

JMC. Les « DB » (DB2/4 à DB6) furent les créations majeures de David Brown et ce dernier a aussi bénéficié de la publicité de James Bond au cinéma...

DL. Les 6 cylindres étaient déjà des rêves inaccessibles en leur temps. Une DB4 valait au début des années soixante 5 ou 6 fois le prix d'une DS... Puis, David Brown s'est séparé d'Aston Martin en 1970 et l'image de la marque s'est peu à peu écornée, d'autant que son histoire des années 70 à 90 est une suite de faillites, de liquidations, de reprises hasardeuses et de rachats symboliques (comme celui de Ford), qui n'ont pas contribué à préserver l'image de cette grande marque.



ML. Aujourd'hui, cela va bien, très bien même et la diffusion croissante des DB7 à moteur 6 cylindres Jaguar a soutenu la renaissance d'Aston-Martin. La gamme actuelle est riche et très convoitée car elle est conforme à ce qu'attendent les acheteurs. Le marketing de la marque est très bien fait. Il y a une réelle remontée sur scène, comme pour Maserati et ces marques rejoignent aujourd'hui Porsche et Ferrari au « top » des marques mondiales. Tout le marketing international a « tiré » tous les modèles de ces marques vers le haut, y compris les mal aimés.

Il est amusant aussi de voir la résurgence de l'auto ancienne, entretenue par les maisons de mode ou de parfums, qui utilisent des autos pour leur publicité : Dior avec une Mercedes 190SL, mais aussi avec une Daimler 420, etc. Il est très chic d'avoir une auto qui passe ainsi à la télé dans cet environnement de luxe.

Question 8. Je voudrai vous rendre hommage, à tous, car si l'on a dit ce matin que l'on achète les autos dont on a rêvé dans son enfance, j'achète personnellement les voitures que je vois dans vos revues, vos livres ou vos catalogues des ventes aux enchères, qui sont rédigés avec beaucoup de soin.

J'achète aussi grâce à mes lectures...

Pourquoi le marché des voitures américaines, que j'aime beaucoup, comme Didier Lainé, n'a jamais décollé en France ?

DL. C'est d'abord pour une question de références culturelles, je pense. Ces voitures ont toujours été rares sur le marché car elles étaient chères du fait des coûts de transport, des taxes d'importation et des frais d'immatriculation. Elles posaient aussi des problèmes d'utilisation sur nos routes à cause de leurs dimensions et de leur consommation qui décourageaient les acheteurs. Elles furent en France toujours considérées comme des autos de haut de gamme en raison de leur prix de vente. Aux USA beaucoup d'entre elles étaient bien meilleur marché, comme les Chevrolet ou les Ford, l'équivalent des Renault chez nous. En France, une berline Bel Air valait deux millions d'anciens francs, deux fois le prix d'une DS ! C'était beaucoup d'argent pour une voiture « populaire ». Une Cadillac valait à peu près le double, ce qui limitait d'autant sa diffusion. L'année record pour les Américaines fut 1955 et le chiffre ne dépassait pas 5.000, un score tout de même important quand on sait qu'à l'époque Jaguar n'en vendait que 200 ou 300. Après, le marché des Américaines s'est sérieusement réduit à cause de la vignette (introduite en 1956) et du prix croissant de l'essence. En parallèle, Mercedes et Jaguar ont accru leur pénétration à cette époque. En collection, on retrouve à peu près le même phénomène : une offre restreinte, le peu d'autos importées et leur fort taux de destruction laissant peu de survivantes. On peut certes y ajouter les importations plus récentes, à partir des années 1980, mais le marché reste de toute façon marginal et réservé à des amateurs qui connaissent bien ce type d'autos et savent faire la différence en collection entre un « mauvais » millésime et un grand cru.

ML. Regardez la dernière vente concernant une Chevrolet Corvette L88 aux USA : 470.000 dollars ! En France, l'intérêt spécifique de cette voiture n'aurait pas été perçu à sa juste valeur et je l'aurai estimée à quelques 60.000 euros seulement...

DL. Chez Bonhams, en février 2012, une Lincoln Continental MkII en état exceptionnel a fait un prix très raisonnable, inférieur à 40.000 euros, soit la valeur d'une Austin-Healey 3000 beaucoup plus courante. Mais cette voiture est presque inconnue en France et, au même prix, beaucoup auraient préféré acheter une Mustang cabriolet ou fastback, ce qui en dit long sur leur connaissance du sujet...

A contrario, les Américains n'auraient jamais réussi à vendre chez eux une berline DS 23 187.000 euros ! Juste retour des choses...

ML. Chaque marché conserve ses spécificités et sa propre « culture ». Ainsi s'explique aussi les scores étonnants qu'atteignent certains « muscle cars » aux USA, un phénomène totalement incompris chez nous. Qui miserait plus d'un million d'euros ici sur une très belle Hemicuda 1970 ?



Question 9. L'historique des véhicules de collection est-il appelé à devenir un critère à part entière ?

DL. Bien sûr. Matthieu Lamoure a rappelé tout à l'heure l'importance de la documentation liée à une auto et résumant son histoire. C'est un critère de valeur.

ML. Cette dimension illustre la différence de prix entre la Ferrari 250 California châssis long vendue 15 jours avant Rétromobile en Californie pour 2,8 million d'euros et la même auto « ex-Vadim » vendue à Paris 4,5 millions. La différence, c'était Roger Vadim, qui symbolisait le mythe des années 60, Saint-Tropez, Brigitte Bardot, la nouvelle vague et le reste...

Question 10. Pourquoi n'y a-t-il pas une sorte de fichier central sur les automobiles de collection ? Pourquoi les vendeurs, la FFVE ou d'autres ne se penchent pas sur cette question ?

DL. Vous avez tout à fait raison de poser la question et il serait effectivement très utile d'organiser un « plan archives » commun à l'automobile, qui serait alimenté par les clubs de marque, par les constructeurs, des assureurs spécialisés ou par d'autres parties prenantes. Pourquoi pas ne pas le faire sous l'égide de la Fédération ?

ML. Les maisons de ventes aux enchères sont des généralistes et nous ne pouvons pas avoir la prétention de dire si telle ou telle pièce de Bugatti est d'origine ou pas. Les historiens, les experts, les « sachants » doivent contribuer à ce travail. Notre thème du jour est celui du marché et l'on peut donner l'impression d'une certaine froideur par les aspects techniques et monétaires de notre métier, mais nous sommes aussi des sentimentaux, des amoureux de l'automobile et du patrimoine qu'elle représente. Nous sommes animés par une passion et on ne pourrait pas faire notre métier sans cela.

Patrick Rollet clôture ensuite cette table ronde, non sans ajouter qu'à son niveau, le Club de l'Auto participe aussi à la sauvegarde de la documentation sur les véhicules anciens par la création, en janvier 2012, d'une nouvelle fonction au sein du Conseil d'Administration, celle d'archiviste, fonction dévolue à un vrai passionné d'histoire, Patrick Chanson.

Il s'agit là de l'un des éléments du vaste sujet de la sauvegarde des technologies, problème sur lequel va porter la deuxième table ronde du colloque.

38



Table ronde : les problématiques de la restauration

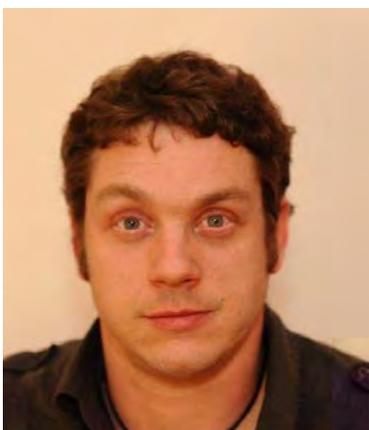


L'animation de la table ronde

Didier Lainé

Cette table ronde accueille « deux petits jeunes » et deux « valeurs sûres » :

Thomas Alunni est tombé dans le chaudron de la restauration et plus particulièrement dans le métier de carrossier quand il était petit car son père, son grand père, son oncle ou son frère ont embrassé cette carrière. Thomas est aujourd'hui le Directeur Technique de la célèbre Carrosserie Lecoq, qu'on ne présente plus...



Yann Carrat crée son entreprise de restauration en 2008, après avoir travaillé chez plusieurs artisans. Yann Carrat Automobile, dans la Loire, se spécialise sur les grandes routières françaises et l'une des autos restaurées chez lui a remporté le concours d'état et de restauration organisé par le Club de l'Auto en octobre dernier à Deauville (Rochet-Schneider Six Limousine 1930).

39



Pierre Collin anime depuis 30 ans, avec le soutien actif de son fils Charles et de son épouse Isabelle, la société Cecil Cars près d'Etampes. Il était intéressant d'avoir l'opinion, sur les questions dont nous allons débattre maintenant, d'un professionnel à la fois restaurateur (mécanique, sellerie et mécanique) et marchand.



Notre quatrième personnalité est l'un des meilleurs motoristes de France. Il est Vice Président du département Conception & Technologies GMP chez Renault. **Alain Vignaud** est une « peinture ». Il a développé une collection d'autos improbables sur les thèmes des « voitures de l'année » ou sur la variété des architectures moteur (en ligne, à plat, en V, Wankel, etc.). Il est venu aujourd'hui avec une K70, la dernière vraie NSU qui devait elle aussi adopter un moteur Wankel à la suite de la Ro 80. Si elle arbore un badge Volkswagen, c'est que la marque NSU a été reprise par la firme de Wolfsburg au début des années 70.

La menace de non-renouvellement des compétences

Didier Lainé (DL).

En préalable, j'aimerais poser une première série de questions sur les actions de formation à notre ami Thomas Alunni (Lecoq) : trouve-t-on assez de jeunes pour prendre la relève ? Quelles perspectives peut-on leur offrir ? Les pouvoirs publics démontrent-ils un regain d'intérêt pour les filières de formation intéressant notre milieu ?

Thomas Alunni (TA).

Il est aujourd'hui très difficile de trouver des jeunes qui ont envie de faire nos métiers. On arrive tout de même à en trouver : nous avons actuellement cinq jeunes en formation et nous recrutons tous les ans des apprentis en alternance en leur appliquant le schéma du compagnonnage, car nos « maîtres » carrossiers, tôliers-formeurs, préparateurs, peintres, motoristes, etc. ont un savoir-faire exceptionnel. Sans transmission, ce savoir-faire serait perdu.

Yann Carrat (YC).

Nous faisons exactement le même constat. Comme ancien du monde de la formation, je vois de plus en plus d'écart entre nos besoins en compétences et les cursus scolaires de l'Education Nationale. On peut toujours trouver quelqu'un de motivé pour leur apprendre, mais nous ne sommes pas véritablement épaulés par les réseaux publics. Par exemple, il est très difficile de trouver un sellier correctement formé.

DL. Sur ce point, un sellier professionnel présent parmi nous me confiait qu'il recevait en stage des jeunes qui venaient là un petit peu par hasard, peu motivés, ni attirés par l'automobile ancienne ou même par le métier de sellier. Ils ont seulement envie d'apprendre, sans véritable ambition ni perspective. C'est très dommage car ce sont des métiers passionnants, demandant certes beaucoup d'implication personnelle, mais soutenus par des opportunités immenses en termes de carrière et de débouchés, aussi bien en France qu'à l'étranger.

Pierre Collin (PC).

Je forme des apprentis depuis toujours. On a beaucoup de problèmes entre générations : quand vous mettez un sellier de 60 ans connaissant parfaitement son métier avec un jeune de 18 ans, le premier travaille sans s'arrêter, toute la journée, ne parle pas ou peu, ne prend pas le temps d'expliquer, de dialoguer, alors que l'autre a été poussé par ses parents à travailler avec ses mains presque comme une punition suite à un échec scolaire. On voit ainsi arriver dans nos entreprises des jeunes qui ne sont pas mus par une passion. J'ai commencé à faire de la mécanique à 10 ans parce que j'en avais envie à une époque où personne ne m'avait expliqué la mécanique. Je le faisais avec plaisir. Nous n'avons pas ce tonus, ce plaisir, chez des jeunes qui ne restent pas tard le soir, qui ne dépassent pas par une passion innée le métier que nous sommes là pour leur apprendre.



Si les très bons ouvriers de 50 ans et plus s'en vont sans avoir passé le témoin, la chaîne de compétence s'arrêtera. J'ai connu dans d'autres secteurs tels que le bâtiment de très belles entreprises qui se sont éteintes faute de jeunes combattants.

L'Etat ne facilite pas les choses car un apprenti en alternance coûte très cher, plus cher qu'un ouvrier à plein temps. Cela coûte cher en temps, au-delà des heures consacrées à lui apprendre un métier.

J'ai peur de ne plus avoir la main d'œuvre dont l'entreprise a besoin. Si mon sellier vient me dire « j'arrête », j'aurai un gros problème.

Témoignage d'un professionnel de la salle : nous sommes bloqués par les 35 heures et par les portables. Les « vieux » travaillent pendant que les jeunes sont pendus au téléphone. Il y a ceux qui restent tard et ceux qui suivent scrupuleusement les 35 heures. Quant à la formation des jeunes, on les forme nous-mêmes en essayant de faire en sorte que ceux qui sont passionnés hors filière s'intéressent à leur nouveau métier, afin d'en faire des « pros », assurant ainsi la pérennité de l'entreprise.

Il faut aussi agir dans la durée, car un métier de sellier ne s'apprend pas en dix ans mais en trente ans. C'est un vrai problème, car au-delà du savoir-faire, il faut de la passion, un sens artistique, un sens des volumes, une véritable culture qui ne s'apprend pas dans les livres.

*Une responsable de lycée technique avec laquelle nous sommes en contact me disait que l'Education Nationale, en région parisienne en tout cas, ferme la formation de sellier. Elle me demandait d'intervenir comme acteur concerné auprès des pouvoirs publics. Mais je serais plus à l'aise si nous avions... des jeunes qui **veulent** être formés. L'Etat doit avoir la volonté de faire autre chose que d'imposer des normes ISO XXX et de perpétuer des formations décalées du marché qui ne débouchent sur rien et qui fabriquent des chômeurs. Il n'y a rien de mieux que la pratique, procurée par l'apprentissage et si l'Etat veut que les jeunes trouvent du travail, il lui faudra aussi mettre la main à la poche pour renforcer la formation et pour communiquer de manière forte pour valoriser les métiers manuels, que ce soit de sellier ou de mécanicien, comme cela a été très bien fait pour l'Armée.*

Nous avons la chance de travailler pour une très grande maison du Faubourg Saint Honoré. Il faut savoir que ce genre de maison récupère tous les bons éléments formés à Villeneuve la Garenne... Même si les métiers chez ce client sont très spécialisés, presque partiels et éclatés. Alors que dans notre domaine qui est celui de l'automobile, nous proposons des postes beaucoup plus complets à forte responsabilité. Pour être un bon sellier chez nous et dans notre secteur, il y a une foule de compétences à acquérir, qui font de ce métier un ensemble très riche : gainage, couture, mécanique, électricité, etc. Pour démonter une voiture très complexe, il faut la mettre à nu et le client ne se rend pas compte des sommes de travail et de compétence qui sont nécessaires.

Les contraintes sont énormes. Sommes-nous dans un pays où l'on n'a plus le droit de travailler ?

DL. Ce thème est vraiment d'actualité, en pleine campagne électorale où l'on parle de formation et d'emploi des jeunes. Nous avons ici, dans notre secteur d'activités, des exemples précis d'entreprises qui recherchent des jeunes, qui proposent des emplois riches, diversifiés (chaque chantier est différent) et passionnants et qui ont du mal à les trouver.

C'est dommage de constater que cela bloque, entre autres, au niveau du système éducatif.



TA. Il n'y a pas aujourd'hui de véritable structure de formation. Il y a des CFA et des écoles qui forment aux métiers de l'automobile (carrosserie, peinture, mécanique, sellerie), mais pas d'École spécialisée dans la restauration automobile. Face à ces problèmes, la Carrosserie Lecoq travaille actuellement sur un dossier pour devenir une Ecole de Formation aux métiers de la voiture ancienne, accueillant des jeunes dans un cadre officiel avec des cursus formalisés. Nous avons cette capacité à accueillir des jeunes et nous pensons présenter et défendre l'année prochaine un dossier en ce sens auprès des pouvoirs publics, l'année prochaine. La chose est complexe, les barrières sont nombreuses mais nous allons le faire. Nous espérons que nous pourrions collaborer avec d'autres professionnels pour mieux contribuer à attirer des jeunes vers ces métiers qui nous sont chers (*applaudissements*).

Une autre difficulté vient de la valorisation réelle du travail, qui est très difficile à apprécier. Le nombre d'heures de restauration nécessaire sur une auto paraît parfois faramineux au client qui a des difficultés à comprendre.

Les multiples compétences attendues du restaurateur

PC. Lorsque j'ai un problème d'informatique, domaine où je ne comprends rien, je paye sans aucun pouvoir de discussion... L'informaticien peut me demander le prix qu'il veut, cela me passe au-dessus de la tête et je suis incapable de négocier le devis. Dans notre domaine, beaucoup de clients ne sont pas des hommes de l'art et ne comprennent pas non plus ce qu'ils trouvent prohibitif de premier abord. Nous nous devons donc, pour les rassurer et les satisfaire, de fournir des explications très précises du processus de restauration qui sera suivi. Par la suite, nous prenons des photos de chaque étape et nous ne manquons pas de faire état des difficultés que nous avons eu ici ou là.

Ainsi, à sa palette de compétences, un bon restaurateur doit aujourd'hui ajouter celle de bon communicant.

YC. Une restauration commence par une très grosse part de communication avec le client. Au départ, on doit pouvoir comprendre son besoin, le niveau de qualité recherché et... son budget. Il faut être aussi clair que possible dès le départ : remplace-t-on un joint de culasse ou refait-on un moteur ? Il faut aussi assurer un suivi régulier de la restauration, ce qui occasionne un dialogue permanent avec le client.

PC. Il y a une part de « psychanalyse » au départ : autant il serait insolite de vendre au client une voiture dont il ne voudrait pas, autant il le serait de vouloir la remettre à neuf alors que le client s'attend à une simple réparation. Il faut comprendre le client, savoir combien il est capable de dépenser pour ce qui est son hobby, sa passion et faire acte de conseil : on ne peut pas refaire un demi-moteur. Encore faut-il le dire et l'expliquer. On n'est plus dans une époque où l'on « bidouillait » une voiture pour qu'elle roule à peu près. Nous avons changé de monde, de procédure et d'exigences de qualité des clients.

Nous avons obligation de conseil : « *non, monsieur, votre voiture est morte, nous faisons tout ou rien* ». On ne peut faire les choses à moitié.



Cette obligation de conseil rejoint un certain devoir « d'éducation » de certains clients profanes, n'ayant jamais eu de voitures anciennes, qui ont beaucoup de moyens et qui veulent démarrer leur collection avec une Jaguar SS100. Je force presque ce client à acheter une MGB, pour qu'il se familiarise sans risque avec la conduite d'une auto ancienne. De même, je ne laisse pas un monsieur de plus de 100 kilos acheter une Austin-Healey... Si l'on veut pérenniser son entreprise et penser long terme, il faut savoir conseiller au mieux, au risque de rater des ventes.

A. Vignaud (AV).

Je valide ce qui a été dit, qui concernait surtout des autos de très haut de gamme, mais pour ma part, je m'intéresse plus aux voitures de grande série, à partir des années 60, car je suis un homme de l'industrie. Ce qui me préoccupe surtout, c'est la question de la remise en conformité sur des voitures qui depuis 40 ans ont beaucoup vécu et auxquelles on a fait subir des tas de traitements qu'elles n'auraient jamais dû avoir, tel que, par exemple, le rajout de warnings. Je recherche l'état « sortie de chaîne ».

Il faut certes bien regarder avant de commencer une restauration, pour éviter de tomber dans un long cauchemar.

PC. Il faut parler, longuement, avec le client pour essayer de bien le comprendre, ainsi que Madame... Après, quand on voit mieux ce qui conviendra à son besoin, on peut guider les choix, mais toujours avec modestie, sans imposer ses propres vues. Il faut aussi essayer de s'éloigner de la notion d'argent, qui, autant que faire se peut, ne doit pas être une priorité. Il faut que l'argent disparaisse peu à peu derrière l'objet.

L'évolution des techniques de restauration

DL. Les techniques et pratiques de restauration ont-elles beaucoup évolué ?

TA. Chez Lecoq, nous en sommes restés avec des processus, des équipements et des outils traditionnels. Nous avons peu évolué de ce côté-là car nous avons pu garder avec nous des compagnons et des ouvriers très expérimentés, qui aiment travailler avec les outils qu'ils ont toujours connus.

Cela nous amène d'ailleurs à proposer des restaurations fidèles à l'esprit de l'origine et à éviter des « sur-restaurations » car nous avons pu garder la mémoire de l'origine et l'esprit d'authenticité.

PC. Nous tentons de limiter au maximum les heures de travail en nous interrogeant au préalable, avec le client, sur l'intérêt d'une restauration : l'état actuel de la voiture ne vaut-il pas plus que le coût d'une restauration complète qui n'apportera pas de réelle plus-value au propriétaire ? Ne pas restaurer ou (bien) restaurer à la marge ont au moins l'avantage de garder le véhicule dans son état d'origine.

PC. Il y a un problème que je cite au titre de cette discussion sur les outils et les techniques, celui de la piètre qualité des pièces de rechange refabriquées et, le plus souvent, mal refabriquées. C'est une calamité et cela touche même des pièces d'usage courant, valant quelques centimes. Nous sommes obligés de les tester pratiquement une par une, de les monter pour s'apercevoir qu'elles sont défectueuses et de les retravailler, dans le meilleur des cas, pour qu'elles remplissent leur fonction de manière satisfaisante. Cela va du piston à la plus modeste des rondelles. Très peu de pièces sont refaites par des gens compétents, comme les clubs de marque ou les constructeurs, quand ils existent encore. La plupart des pièces viennent aujourd'hui de Chine. Les particuliers souffrent de cet état de fait.

Le phénomène est maîtrisé pour les grandes marques comme Ferrari ou Jaguar, qui ont développé des structures garantissant les pièces d'origine. Mais le coût n'est pas le même.

La restauration des autos rares

DL. Comment réagit le professionnel lorsqu'il est confronté à une marque ou un type de voiture vraiment peu courant, pour lequel il n'existe pratiquement pas de documentation ou d'historique ?

YC. Nous avons eu le cas pour la Rochet-Schneider Six Limousine de 1930, passée récemment dans nos ateliers pour une restauration totale (*cette voiture remporta le Prix d'Excellence du concours d'état de Deauville, en octobre 2011, Ndlr*). Nous avons peu de documents et aucune ligne de conduite établie. Il a fallu faire de nombreuses recherches et établir un processus de restauration.

De manière générale, chaque auto qui n'est pas de grande série représente un cas particulier : par exemple, chaque Delahaye ou chaque Delage est différente, même s'il s'agit du même type, sorti la même année.

TA. C'est tout à fait vrai pour les véhicules des années 30 ou d'avant, cela l'est moins pour les années 60, même pour des marques « exotiques » : deux Ferrari 250 Lusso sont très proches, même s'il y a des différences marginales.

44

PC. Je suis assez versé sur les Porsche 356 mais je reste plus généraliste que mes collègues, ayant l'avantage de travailler sur des autos des années 50 et 60 que j'ai connues sur les routes et pour lesquelles il existe de la documentation et un savoir-faire certain, même si diffus. Nous avons pour ces autos moins de recherches à faire.

AV. Il y a des autos, mêmes relativement récentes, qui nécessitent des recherches auprès de quelques « sachants ». Le cas est patent pour mes Glas de marque Allemande (*qui fut absorbée par BMW à la fin des années 60, ndlr*) et je dois entretenir un réseau de personnes qui ont bien connu ces voitures, en Allemagne ou ailleurs. Même chose pour ma Volkswagen-NSU K70, dont il reste très peu d'exemplaires et sur laquelle je n'ai pas voulu passer à l'allumage électrique, même si la technologie d'origine pose problème.

L'impact des contraintes environnementales sur la restauration

DL. Il existe des contraintes environnementales et légales interdisant certaines pratiques, par exemple dans le domaine des peintures, qui ne doivent être qu'à l'eau. En quoi cela impacte-t-il vos pratiques de restauration ?



PC. Nous devons naturellement tenir compte de ces contraintes. Dans le cas de la peinture, nous trouvons des moyens permettant de nous rapprocher au maximum des effets d'origine (mat, métallisé, vernis, etc.), offrant une tenue au temps tout à fait comparable avec les produits d'époque. De même, en matière de traitement des surfaces, les industriels et la profession ont su inventer des produits et des pratiques aboutissant au résultat et à la longévité souhaités, sans trop trahir les méthodes et les effets d'autrefois. Et ceci, même avec des aciers et des aluminiums dont la composition a beaucoup évoluée. On s'efforce de conserver au maximum ce qui peut l'être et mettons au point, par exemple, des techniques de microbillage moins agressives que celles d'autrefois pour éliminer le moins de particules de métal que possible.

L'évolution de la demande des clients en matière de restauration

DL. Quelles sont selon vous les tendances de la demande des clients ?

PC. Selon moi, il y a plusieurs types de demandes, plusieurs tendances et non pas une seule, au-delà du fait que tous veulent quand même « que ça roule ». A partir de là, il y a ceux qui veulent des « autos neuves », ou presque, donc totalement restaurées et ceux, plus connaisseurs, qui les préfèrent aussi authentiques que possible. Certains recherchent un compromis astucieux : tout ce qui est visible doit rester d'époque, tout ce qui ne l'est pas est refait à neuf. Comme déjà dit précédemment, a plus grande valeur s'attachera à une auto aussi proche que possible que sa sortie d'usine. Quand je vois une auto première main avec son intérieur d'origine, je l'achète, même si le reste est en mauvais état car je sais que j'ai une base authentique.

AV. Je suis surtout amateur des autos plutôt populaires, à la mécanique originale, des années 60 et 70. Il faut bien se focaliser sur un thème ou un autre, car il y en a trop ! Etant très attaché à l'authenticité, j'essaie de rester aussi près de la « tombée de chaîne » que possible. Par exemple, ma Ford Escort a un siège conducteur d'origine au tissu usé et décousu. Eh bien, je le laisserai comme cela jusqu'au moment où quelqu'un reprendra la fabrication du tissu d'époque... Pour ma Matra Bagheera, j'ai procédé également de la sorte. Ce n'est pas parce qu'une auto est populaire ou « banale » qu'elle n'a pas droit à la même rigueur en matière de conservation. Cela fait partie du plaisir de peaufiner ce genre d'auto, car des populaires authentiquement conservées, il y en a peu...

Le cauchemar du devis...

DL. Parlons un peu du chiffrage d'une restauration ?

PC et TA. On va essayer d'estimer, en fonction du budget disponible, une enveloppe de coût. C'est difficile, mais il y a des pistes, par exemple selon que la véhicule a déjà été restauré ou pas. Il est certain qu'une auto des années 30, à état comparable, sera plus coûteuse à restaurer qu'une auto des années 80 si elle est restée « dans son jus » depuis l'origine. Il faut patiemment amener le client à comprendre dans certains cas qu'une restauration complète est devenue nécessaire et ce que cela représente comme travail, comme temps et comme budget. Il faut aussi, nous l'avons dit, procéder par phases et procurer un retour d'information à la fin de chacune d'elles.

Nous sommes amenés à rédiger des devis complets et transparents. L'époque des devis en quatre lignes est révolue. Nous devons réduire au maximum la marge d'erreurs, même si de nombreux impondérables ne peuvent et ne doivent pas être exclus. Sur une restauration approfondie, on ne sait vraiment où l'on va qu'après un démontage substantiel de l'auto. C'est vrai par exemple des autos d'avant-guerre à structure en bois.



YC. Il y a la question du devis, qui n'est jamais simple pour un restaurateur et il y a aussi celle du délai, ou plutôt du respect du délai. A la limite, ce qui est le plus important, ce n'est pas le devis mais le respect du devis, en particulier dans sa composante délai. Trop de collectionneurs ont été piégés par des « professionnels » qui laissent traîner une restauration sur des années, en disant toujours au client que ce sera fini « dès demain ». Ce comportement n'est plus acceptable.

Didier Lainé invite la salle à poser ses questions.

Les voitures « améliorées »

Question 1. Il existe des voitures anciennes très « améliorées », comme par exemple les Jaguar MkII « Vicarage », technologiquement très à jour (allumage électronique, Boîte 6, augmentation de puissance, air-bags à tous les étages, etc.). Elles ont souvent des cotes équivalentes aux voitures restées strictement d'origine.

PC. Sur des voitures extrêmement rares ou sur des voitures très anciennes, type avant-guerre, il n'est pas question pour moi de mettre des freins à disques ou des choses de ce genre. Par contre, sur des Jaguar XK des années 50 et 60 ou des autos comparables, il nous arrive de modifier la voiture, sur demande expresse du client et nous l'accompagnons d'une décharge de responsabilité. Il faut aussi vérifier que les caractéristiques fondamentales de la voiture ne sont pas modifiées (ce qui entraînerait un passage aux Mines) ou que la sécurité n'est absolument pas mise en cause. Sous les mêmes réserves, il nous arrive d'accepter de « booster » la puissance, demande très à la mode, dès lors que nous savons que la conception de la voiture le supportera. Il est évident que nous ne pouvons pas faire n'importe quoi pour satisfaire un client déraisonnable, qu'ici aussi, nous avons à éduquer.

Pour en revenir à la Vicarage, il faut reconnaître que c'est du très bel artisanat (ce qui ne veut pas dire que tous les « transformateurs » soient à ce niveau), même si certaines « améliorations » ne cadrent pas, dans notre culture européenne, avec le style et le caractère de l'auto. Les Jaguar Vicarage ont été pensées pour le marché américain ou les pays du Commonwealth.

DL. Il y a cependant un marché pour ce type de voiture, celui des gens qui veulent profiter du confort moderne en gardant la silhouette d'une voiture ancienne. Ce sont des voitures très bien faites, mais qui n'ont pas grand-chose à voir avec l'automobile ancienne, dont nous parlons ici.

Quant à l'immatriculation de ce type de voiture en France, mieux vaut consulter la FFVE, quoi que nombre d'entre elles aient été faites il y a moins de 30 ans...

Nous l'avons entendu ce matin, ce qui est légal ou toléré en Angleterre ne l'est pas nécessairement en France.

Question 2 (commentaire). Attention à ce que la voiture reste conforme à sa carte grise ! Quid en cas d'accident très grave, avec conséquences corporelles ? Propriétaire comme professionnel à l'origine de ces modifications seront tenus pour responsables. Cela se fait, mais je ne cautionne pas ces pratiques qui d'éloignent de l'authenticité et de la conception originelle de la voiture.

Question 3 (commentaire). Se pose aussi le problème de la revente qui impose que l'acheteur soit parfaitement informé des modifications apportées à sa voiture.



Les ateliers de restauration des constructeurs

DL. Il y a un autre volet à mentionner au titre de la restauration, monde riche de nombreux cas de figure différents. C'est celui de la restauration réalisée par un atelier dédié créé par un constructeur, qui a forcément des critères différents de celui du restaurateur indépendant. Les budgets peuvent être faramineux car le constructeur a à cœur de revenir à l'état d'origine, seul témoin représentatif du patrimoine de l'entreprise. Restaurer une Renault 5 de manière optimale peut paraître absurde, mais cela ne l'est pas si l'on se soucie de l'histoire et les constructeurs ne veulent conserver dans leur musée que des voitures absolument conformes. Nous ne sommes plus dans le marché traditionnel de la restauration mais on peut s'intéresser à ce phénomène relativement nouveau.

Question 4. Des grands constructeurs se mettent à développer des ateliers de restauration, couplés avec des structures d'entretien et de négoce (Mercedes-Benz, Ferrari, etc.). Quel est l'avenir de ce type de démarche ?

DL. Il s'agit d'une volonté de déplacement de la clientèle et surtout de communication. Ces constructeurs ont besoin d'offrir du plaisir à leurs clients. Les contraintes sont de plus en plus féroces en matière de « supercars » ou de gros 4x4 et ils ont souhaité monter des structures pour satisfaire cette micro-niche de marché. Il n'y est pas question de volume, le nombre de restaurations complètes par an ne doit pas dépasser la dizaine, en général. Cela permet d'être présent à Rétromobile et d'y avoir un stand. Il y a beaucoup de communication dans cette approche.

TA. Depuis que nous avons repris la Carrosserie Lecoq en 2006, nous n'avons plus eu de demandes de constructeurs, comme Matra, Ferrari ou Audi l'avaient fait auparavant.

Essence et électricité

Question 5. Autre point, qui n'a rien à voir avec les points précédents mais qui conditionne l'avenir de l'automobile et donc de la collection : pendant combien de temps encore pensez-vous que nous aurons des voitures à essence ?



AV. Le phénomène de la voiture électrique, par exemple, reste très marginal. J'estime que l'on en a encore pour 40 à 50 ans d'usage avec les voitures à essence. Il y aura certes des voitures électriques et il commence à y en avoir, mais ils ne dépassent pas ½% du marché, en étant libéral. Si aujourd'hui, un constructeur comme Renault, qui fabrique quotidiennement 13.000 voitures, en faisait 10% soit 1.000 à 1.200 voitures électriques par jour, ce serait une usine. Il y a un malentendu et l'électrique n'en est aujourd'hui qu'au stade du développement de produit. Les prix baissent, encouragés par l'Etat, mais nous ne sommes pas encore dans l'ère industrielle pour des voitures autres que celles utilisant du carburant liquide. Ce qui est important, c'est de garder l'accès à ce carburant liquide. L'industrie saura gérer l'adjonction d'alcool à l'essence –on en met un peu trop parfois...-, mais butera sur la capacité à rouler longtemps, sur de grandes distances, sans carburant liquide. S'il faut remplacer le réservoir par autre chose, là, nous avons un problème...

Question 6. Combien de centrales nucléaires pour alimenter un million de véhicules hybrides ?

AV. Pour un million de véhicules électriques, aucune tranche en plus ! Les calculs d'EDF montrent dans ce cas de figure –qui n'est pas énorme, considérant que 73 millions de véhicules routiers neufs ont été vendus dans le monde en 2011-, il n'y a pas besoin de tranche supplémentaire. Il faut dire aussi que le jour où il y aura plus de 5% de véhicules électriques il y aura une « TIPP électrique ». La question de la taxation de l'énergie sera très vite redevenue d'actualité.

Didier Lainé conclut le débat et remercie les intervenants, qui ont fait l'effort particulier de venir un samedi pour aborder ces questions de fond. Il se réjouit de la richesse des apports et des débats autour de ces deux tables rondes, témoins d'un intérêt pérenne pour l'automobile ancienne. Il laisse à Patrick Rollet de soin de conclure cette première université.

Conclusions

Patrick Rollet

L'heure des « bulles » approche et la conclusion sera donc très brève...

Je me contenterai donc de reprendre quelques points me paraissant importants, notés ici et là pendant cette journée.

Le marché semble sain, puissant, soutenu, beaucoup plus solide qu'il ne l'a été à la fin des années 80 qui avaient été suivies par un véritable effondrement des valeurs au début des années 90. Nous avons pénétré le monde de l'objet d'art et disposons d'évolutions de la demande qui devraient permettre de mieux résister aux à-coups spéculatifs.

C'est le retour de l'authenticité, de l'état « sortie de chaîne ». On est revenu de la sur-restauration et recherchons des autos qui, sans être complètement « dans leur jus », sont aussi originales et propres que possible.



Il reste des opportunités sur le marché. Tout n'est pas perdu et si nous regrettons tous de ne pas avoir acheté une Aston Martin DB5 il y a une dizaine d'années, il reste des autos à potentiel, comme les Porsche 928 ou Jaguar XJS dont il a été fait mention, sans parler de certaines « *youngtimers* » qui arrivent sur le marché avec ces « nouveaux jeunes » qui ont rêvé de telles autos quand ils avaient 20 ans.

Il est intéressant que nous soyons aujourd'hui dans un Palais de la Culture : c'est finalement cohérent avec notre passion pour des objets qui sont reconnus comme des biens culturels, éléments de notre patrimoine. Il est important de prendre conscience de ce fait, car la carte culturelle est l'une des plus efficaces pour contrer les autophobes en tous genres, trop exclusivement focalisés sur deux contraintes -que je ne conteste pas-, la protection de l'environnement et la sécurité routière.

Le sujet central me paraît être celui de la transmission des technologies. Je définis ce terme comme *l'ensemble des savoir, des savoir-faire, des « savoir faire-faire »* (le transfert de compétences, la pédagogie, « l'éducation » des jeunes –et des clients-), *des outils, des équipements, des processus et des documents nécessaires à l'entretien et à la restauration des automobiles anciennes*. Il y a dans ces domaines, à mon sens, beaucoup de dégâts, avec le départ à la retraite des anciens ou leur difficulté à former les jeunes, avec l'éparpillement ou la perte de notices techniques et d'archives diverses ou encore avec les contraintes légales réduisant l'utilisation d'équipements et outils d'époque. Il y a là un faisceau de problèmes. Je n'ai pas la solution, je ne fais que reformuler une question de fond qui s'adresse à nous tous.

49

Nombre de re-fabrications ne sont pas assez fiables, même pour des pièces d'usage très courant

Presque toute la table ronde sur la restauration a en fait tourné autour de la fameuse trilogie « CQD », Coût, Qualité, Délai, à laquelle aucun professionnel ne peut échapper. Nous avons beaucoup parlé de la qualité (authenticité, etc.) et du coût, mais moins des délais. J'ai été heureux de noter que l'un des intervenants a parlé du respect du délai, car je crois que cela fait vraiment partie de la prestation. Le « meilleur » restaurateur ne mérite pas cette appellation s'il ne respecte pas son client par le respect du planning sur lequel il s'est engagé.

Enfin, j'ai pu noter ici et là quelques nécessaires rapprochements de points de vue –pour m'exprimer avec nuances- entre certaines professions de notre microcosme, en particulier entre commissaires priseurs et restaurateurs, mais je suis sûr qu'un sain débat se poursuivra entre eux...

Pour terminer, je pense que le Club de l'Auto va très prochainement se poser la question de l'organisation d'une deuxième université. Je pense que la formule est bonne et il reste tant de thèmes à aborder, avec tant de spécialistes pour en parler, en France et hors de l'hexagone...

Merci à tous, ceux qui sont montés sur l'estrade et celles et ceux qui sont dans la salle.

A très bientôt, pour de nouvelles aventures !



Pauses, boutique et déjeuner







Le Club de l'Auto

vous propose de le rejoindre

pour vivre ses plus grandes aventures en 2012

www.clubdelauto.org

clubdelautoparis@orange.fr

10 mars
Université
du Club de l'Auto
Palais de la Culture
Puteaux



juin
Dîner d'été



du 11 au 14 mai
Randonnée
Paris-Saumur

27 septembre
Musée Éphémère
Place Vendôme
Paris



du 28 septembre
au 1^{er} octobre
45^e Rallye
Paris-Deauville



mars
Dîner de
printemps



du 3 au 5 août
Voyage en
Angleterre
Prescott

décembre
Téléthon

les 14 et 15 avril
Randonnée
Paris-Fécamp



mars
Escapade
parisienne



novembre
Dîner d'automne

