



LE FIGARO et vous

MODE HOMME
LE COSTUME EST EN PERTE
DE VITESSE. MAIS ALORS
QUEL AUTRE UNIFORME
AU TRAVAIL ? PAGE 34



CINÉMA
LA CINÉMATHEQUE CONSACRE
UNE RÉTROSPECTIVE
À JEAN-LUC GODARD PAGE 37
Masculin féminin (1966)

La voiture ancienne, un trésor sous-estimé de notre patrimoine



Jean-Louis Blanc, le président de la Fédération française des véhicules d'époque, veut redonner son lustre aux fleurons de notre histoire industrielle. Et prône la transmission des savoir-faire et la valorisation de centaines de sites. PAGES 32 ET 33

Défilé de véhicules anciens à Morlaix, en 2014.

LES MODÈLES ANCIENS PRÉFÉRÉS DES FRANÇAIS *



CITROËN 2 CV
Développée avant la guerre sous le nom de code TPV (pour « très petite voiture ») mais lancée au Salon de Paris de 1948, la « Deuche » incarne le génie français. Voiture populaire par excellence, elle a été produite à plus de 5 millions d'unités en 42 ans.



FORD MUSTANG
Portant l'emblème d'un cheval des Apaches reconnu pour sa puissance et sa rapidité, cette icône de l'Amérique est devenue la voiture de sport la plus vendue au monde. Le modèle préféré des collectionneurs est celui de la première génération, de 1964 à la fin des années 1960, et décline en version sportive Shelby.



VW COCCINELLE
Conçue par l'ingénieur Ferdinand Porsche, la Coccinelle est à l'origine de la naissance de la marque Volkswagen (la « voiture du peuple »). Popularisée par Walt Disney qui en fit l'héroïne principale d'une série de films, la Cox fut produite à plus de 21 millions d'unités. Le cabriolet reste le modèle le plus prisé.



MG B
C'est l'archétype du petit roadster anglais des sixties. Accessible, facile à conduire et à réparer, la MG B est devenue l'un des modèles de collection parmi les plus prisés de sa catégorie. Née cabriolet en 1962, plus déclinée en coupé trois ans plus tard, la MG B est restée au catalogue jusqu'en 1980.



CITROËN MÉHARI
Sorte de Mini Moke à la française, cette voiture de loisir sans prétention à la carrosserie en matière plastique souple est devenue la compagne préférée des maisons de vacances. En près de vingt ans (1968-1987), Citroën en produira 150 000 unités, y compris la version 4x4, introduite en 1979.

* Sur la base des demandes de carte grise de véhicules de collection

Jean-Louis Blanc: «L'automobile ne peut pas être injuriée en permanence»

ENTRETIEN Le nouveau président de la Fédération française des véhicules d'époque s'engage dans un vaste processus de défense et de promotion de notre patrimoine automobile.

Des ses anciennes fonctions au comité exécutif d'Engie, Jean-Louis Blanc a conservé le goût de l'action. Ce jeune retraité cumule les casquettes. Non content d'être courtier en violons de collection, de gérer une société de chasse, ce passionné de voitures de collection depuis plus de trente-cinq ans – il possède notamment une Facel Vega III, une Mercedes Pagode et une Alfa Romeo Giulia Spider – a accepté de prendre la présidence de la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE). « C'est un peu plus de travail que ce que l'on m'avait dit », précise-t-il en riant. Reconnue d'utilité publique, cette entité plus que cinquantenaire regroupe 1 400 adhérents, dont 1 200 clubs de collectionneurs. Cela représente une communauté d'environ 250 000 collectionneurs et plusieurs centaines de véhicules – voitures, motos, utilitaires, chars, camions. Des chiffres en constante augmentation. À peine arrivé à la tête de la FFVE, Jean-Louis Blanc a créé des groupes de travail dont il nous livre aujourd'hui les premiers résultats.

LE FIGARO. – Quels sont les projets qui ont écloso de vos réflexions ?
Jean-Louis Blanc. – On l'oublie trop souvent mais la France est le berceau de l'automobile. Au début du XX^e siècle, notre pays a compté jusqu'à mille constructeurs. C'est notre histoire. Nous devons la célébrer et faire partager à nos concitoyens la mémoire de cette exceptionnelle aventure. On ne peut se résoudre à la voir injuriée en permanence. Nous bénéficions d'un capital de sympathie considérable de la population. Lorsque vous vous promenez en voiture ancienne, ce n'est que sourires et signes de mains. Les gens nous aiment. Ils adorent les voitures anciennes. C'est notre principale force. Nous devons l'entretenir.

Comment allez-vous vous y prendre ?
La FFVE a décidé de célébrer les lieux de notre histoire automobile. Nous avons l'ambition d'apposer entre 50 et 100 plaques par an à des endroits qui présentent un intérêt du point de vue culturel et historique, que ce soit des sites industriels, des garages célèbres, des épreuves sportives, des personnages marquants – ingénieurs, industriels et sportifs. La première sera posée chez Berliet à Vénissieux. Une autre le sera allée de Tourny à Bordeaux en souvenir de la première course automobile, Paris-Bordeaux-Paris, disputée en 1895.

Comment les lieux vont-ils être sélectionnés ?
Nous avons demandé à nos clubs adhérents de formuler des propositions et nous coopérons aussi avec l'association des historiens de l'automobile. La promotion des véhicules anciens va passer également par la labellisation d'une vingtaine de concours d'élégance. La FFVE va les doter de prix. Enfin, nous avons décidé de créer un centre de documentation. Nous allons scanner les certificats d'homologation des mines, les notices techniques et les catalogues constructeurs. Cette documentation pourra être consultée par les clubs, les professionnels et les historiens.

« Former des apprentis aux métiers de la mécanique, de la sellerie, de la tôlerie, de la peinture est notre plus grand défi »
Jean-Louis Blanc

Quels sont les autres chantiers que vous avez lancés ?
La FFVE tire la sonnette d'alarme. Les savoir-faire sont en train de disparaître faute d'avoir été transmis. Les professionnels et les ateliers d'entretien et de restauration de véhicules éprouvent de plus en plus de difficultés à trouver des experts et des artisans dans chaque spécialité. Former des apprentis aux métiers de la mécanique, de la sellerie, de la tôlerie, de la peinture est notre plus grand défi si nous voulons que no-



tre patrimoine historique puisse continuer à rouler. C'est ainsi que nous nous sommes rapprochés du GNA (Centre national des professions de l'automobile) qui a créé un département historique comportant huit centres pour remédier à cette pénurie. La FFVE va contribuer au développement d'une filière à travers le financement de 20 à 50 bourses d'apprentis dès la rentrée 2020. Nous allons nous appuyer sur les Compagnons du devoir et les Entreprises du patrimoine vivant.

La limite des 30 ans pour devenir un véhicule de collection est-elle immuable ?
À part la Belgique qui est descendue à 25 ans, toute l'Europe est calée sur 30 ans. Mais la question de relever la limite à 35 ou 40 ans est posée.

L'âge est donc le seul critère de prise en compte ?
Oui, en effet. À la différence des douanes qui intègrent un critère de rareté et qui s'intéressent aussi au pedigree et au palmarès dans le cadre d'une voiture de course.

Comment faites-vous aujourd'hui pour vérifier l'état d'un véhicule dans le cadre d'une demande de carte grise de collection ?
Ces demandes reposent sur du déclaratif. Le demandeur doit remplir un dossier accompagné de photos descriptives du véhicule. Celui-ci doit être en état de fonctionner et de rouler. Un jour, il nous faudra cependant sans doute changer de système et organiser des rendez-vous dans des centres de contrôle technique pour contrôler le

véhicule et réaliser des expertises. Nous pourrions aussi engager des contrôles aléatoires. Néanmoins, j'ajouterais que le déclarant engage sa responsabilité pénale. Notamment sur le faux et usage de faux, il encourt de lourdes amendes. C'est le cas par exemple des Fiat 500 ou des Citroën Traction qui sont découpées pour en faire des cabriolets.

Que dites-vous à ceux qui reprochent aux véhicules de collection de polluer ?
Il faut savoir que ces véhicules roulent en moyenne à peine 1 000 km par an, ce qui représente 220 kg de CO₂. C'est dérisoire. Cela n'empêche que la FFVE participe à l'écologie en plantant un arbre à chaque attestation délivrée. Avec Fransylva, une association de forestiers privés, nous allons planter l'équivalent de 40 hectares sur sept sites.

Les pouvoirs publics font la chasse au diesel. Quelle est la position de la FFVE concernant cette énergie, sachant qu'un nombre important de ces véhicules vont être éligibles en collection ?

C'est vrai que le diesel peut poser question mais il ne représente pour le moment que 5 % des véhicules particuliers en carte grise de collection. Et aujourd'hui, ce n'est pas le CO₂ qui est dans la tourmente mais les particules. Certes, nous allons arriver dans des millésimes où la part du diesel est plus élevée et nous allons devoir prendre des décisions. Il y a deux solutions. Soit on interdit le diesel en collection mais cela est discriminant et contraire aux règlements européens. Soit il est de collection mais il ne bénéficiera pas de dérogation de circulation dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités.

Quelle est votre position en matière de rétrofit ?
S'agissant de véhicules qui passent de l'essence à l'électrique, les demandes ne sont pas recevables. Mais, il nous faudra sans doute trouver un nouveau statut à ces modèles. La question se pose aussi pour les youngtimers. Ces véhicules, qui ont entre 20 et 30 ans, n'ont pas de statut officiel. Il faut que l'on réfléchisse à leur en offrir un.

Que dites-vous aux collectionneurs qui ont la nostalgie des anciennes plaques et qui ne se retrouvent pas dans le nouveau système d'immatriculation ?
Un décret vient d'annuler le passage au même système d'immatriculation pour tous. Les anciennes plaques vont perdurer, à condition qu'il n'y ait ni démantèlement, ni transaction. Et nous encourageons depuis quelques années pour que les collectionneurs puissent choisir leurs plaques dans le nouveau système d'immatriculation (SIV). Les Anglais en sont les champions. Cela rapporte

La carte grise de collection en question

S'il est un sujet sensible au sein de la FFVE, c'est bien celui-là. En l'espace de dix ans, le nombre de demandes d'attestation pour le passage en carte grise de collection a explosé, passant de 10 000 à 46 000 l'an dernier. Un record ! C'est ainsi que les délais d'attente ont dépassés les 16 semaines lors des périodes de pic. Selon Laurent Hérou, la situation est revenue à la normale. « Les dossiers sont traités dans les deux semaines », nous assure le directeur général de la FFVE. Reste que la demande d'attestation n'a pas faibli et devrait encore atteindre les 40 000 en 2020.

L'émission de l'attestation est facturée 60 euros pour un véhicule ; 30 euros pour un cyclomoteur. Outre

le fait qu'ils doivent se soumettre au contrôle technique tous les cinq ans, au lieu de deux pour les cartes grises normales, les véhicules en collection bénéficient de dérogation de circulation au titre de Crit'Air. « Les présidents d'agglomération et les maires des 17 zones à faibles émissions (ZFE) de l'Hexagone, fixées par décret, nous l'ont accordée jusqu'au 31 décembre 2020 ». Dans ce cadre, la FFVE souhaiterait que les véhicules en collection soient reconnaissables au premier coup d'œil, comme c'est déjà le cas dans certains pays européens. « Nous avons proposé comme signe distinctif un C pour Collection dans la plaque », reconnaît Laurent Hérou.



Jean-Louis Blanc (au volant) et son épouse Christine, lors du Rallye Jeanne d'Arc 2009. FFVE

100 millions de pounds par an aux autorités. C'est vrai aussi que leur système se prête aux jeux de mots.

Quels regards portent les pouvoirs publics sur les voitures de collection ?
Nous cultivons avec nos trois ministères de tutelle - les Transports, l'Intérieur et la Culture - d'excellentes relations. Le

ministère des Transports nous a délégué la délivrance des attestations pour l'obtention des cartes grises de collection, réservées aux véhicules âgés d'au moins de 30 ans. S'agissant d'une mission de service public, la FFVE s'attache à être irréprochable. Avec le ministère de l'Intérieur, nous menons des discussions pour pouvoir, comme le font d'autres

pays comme l'Italie ou la Belgique, retrouver l'historique d'une voiture à travers ses cartes grises. Aujourd'hui, les éléments sont stockés dans les préfectures et nous ne sommes pas en mesure de remonter le parcours des véhicules. Or, cela nous permettrait d'être plus rigoureux dans la délivrance des attestations. Quant à nos relations avec le ministère

Les ventes aux enchères, baromètre du marché

La trêve des confiseurs terminée, le marché de la collection se remet en route. Dans un mois, le salon Rétromobile sera l'occasion de jauger le marché avec la tenue des premières ventes aux enchères européennes de l'année. Selon une tradition désormais bien ancrée, les trois grands acteurs - Artcurial, Bonhams et RM Sotheby's - vont se livrer une belle bagarre à distance avec des catalogues comptant les modèles les plus prisés des amateurs. Si le repli constaté en 2019 poursuit sa route, les acheteurs pourraient conclure de belles affaires cette année. Selon les modèles, la cote s'est contractée de 10 à 30 % en 2019. Un phénomène normal et salutaire. La dernière décennie a été marquée par l'explosion des prix et l'arrivée d'une nouvelle clientèle aléchie par la promesse de réaliser une plus-value. L'histoire se répète : comme à chaque fois où la vision financière prend le pas sur la passion, le marché corrige ses excès. Signe que les fondamentaux sont sains, à la différence des années 1990, qui avaient enregistré un effondrement des ventes, le marché ne s'est pas écroulé. Par contre, les affaires se sont souvent conclues aux estimations basses. S. R.

1 000

Kilométrage annuel moyen des véhicules anciens (27 % font moins de 500 km/an)

800 000

Nombre de véhicules de plus de 25 ans (1,50 % du parc français total)

4

milliards d'euros
Chiffre d'affaires annuel généré par la filière des véhicules anciens

La FFVE participe à l'écologie en plantant un arbre à chaque attestation délivrée. Avec Fransylva, une association de forestiers privés, nous allons planter l'équivalent de 40 hectares sur sept sites

JEAN-LOUIS BLANC

de la Culture, elles sont marquées du sceau de l'amour. Nous sommes pleinement engagés à ses côtés pour assurer la promotion de notre patrimoine à travers une série d'événements et de manifestations. Il est important de rappeler que la principale spécificité des véhicules de collection est de représenter un patrimoine industriel. ■