

L'Authentique



LA REVUE DE LA FFVE

№27 - SPÉCIAL 50 ANS



1967-2017

50 ANS



DEVIS IMMEDIAT
01 42 46 52 52
accueil.collection@carene.fr

L'assurance de vos passions

Assurance autos, motos, cyclos, véhicules militaires, tracteurs...
Tarifs dégressifs flottes
Assurance clubs et associations de véhicules anciens

www.iccassurances.fr
92 rue de Richelieu 75002 Paris
PARIS - LYON - VALENCE
RCS Paris 652 044 249 - Orias n° 07 000 004 - www.orias.fr



Partenaire Officiel

icc carene
assurances

Sommaire

L'Authentique n°27 - SPÉCIAL 50 ANS

LE MOT DU PRÉSIDENT

Cinquante ans, ce n'est qu'un début... 4

EN IMAGES

50 ans au Service des Collectionneurs... 6

VU, LU, ENTENDU

Des livres, des news... 8

SUR LE BUREAU DE LA FFVE

Les dossiers en cours... 10

SUR LE TERRAIN

50 ans, tout un programme !... 14

1^{re} Journée Nationale
des Véhicules d'Époque... 16

17^e Traversée de Paris Hivernale... 20

50 ans du Musée de Vendée... 22

ÉTAT DES LIEUX

Les Grandes Victoires de la FFVE... 26

SUR LE TERRAIN

Rallye Mondial Motos Fiva à Cavailon... 30

Concours d'Élégance de Fréjus... 34

37^e Tour de Bretagne... 38

32^e Rétro Meus'Auto du Lac de Madine... 40

LE PREMIER DES ACQUIS

La carte grise de Collection... 44

SUR LE TERRAIN

La Locomotion en Fête... 46

7^e Vichy Classic... 50

HISTOIRE DE LA FFVE

Pour que Le Passé ait un Avenir... 52

TÉMOIGNAGE

Quand Les jeunes se rappellent les Anciens... 56

SUR LE TERRAIN

Des Chevaux sous Le Capot... 60

100 Autos sur La Nationale 7... 62

11^e Mécaniques en Flandres... 66

INTERVIEW

Claude Delagneau... 70

SUR LE TERRAIN

21^e Grand Prix Rétro du Puy-Notre-Dame... 74

4^e Chantilly Arts & Élégance Richard Mille... 78

ORGANISATION DE LA FÉDÉRATION

Les Structures de La FFVE... 82

SUR LE TERRAIN

4^e Nogaro Classic Festival... 84

1^{er} Rallye du Conseil d'Administration
de la FFVE... 88



Traversée de Paris Hivernale (P.20)



Arts & Élégance à Chantilly (P.78)



Grand Prix du Puy-Notre-Dame (P.74)



Mécaniques en Flandres (P.66)



100 Autos sur La Nationale 7 (P.62)

Répertoire des annonceurs

AlloPneus... p. 92	Bol Concept... p. 69	H.H. Services Carrosserie... p. 77
Anglo-Parts... p. 87	Christoph Grohe Fine Classic Cars... p. 81	ICC Carene assurances... p. 2
Arcis... p. 87	Classic Expert... p. 37	Meguiar's... p. 33
Atelier des Côteaux... p. 81	Clavel Assurances... p. 69	Meyrowitz Opticiens... p. 91
Automobile Club Assurances... p. 87	Compagnie de La Housse... p. 49	Motul... p. 25
Autosur Classic... p. 9	Depanoto... p. 77	Restom... p. 49
Bailly Assurances... p. 81	Glasurit... p. 15	Tripy... p. 43



L'Authentique - Publication trimestrielle éditée par la FFVE - B.P. 40068 - 92105 Boulogne-Billancourt cedex - Fax : 01 46 21 94 99 - www.ffve.org -
Directeur de la Publication : Alain Guillaume - **Editeur Délégué** : Alcyon Media Groupe, 14 rue du Capitaine Ménard, 75015 Paris, 01 45 00 01 60 -
Président du Comité Éditorial : Pascal Rousselle - **Directeur de la Rédaction** : François Granet - **Directeur de la Création** : Charles Guénant -
Rédacteur en Chef : Antoine Demetz - **Directeur Artistique** : Olivier Girousse - **Secrétaire de Rédaction** : Nathalie Bourinet - **Rédacteurs** :
Jean-Baptiste Berthon, Marie-Louise Boissard de Beaufort, Antoine Demetz, François Fouqueville, François Granet, César Maillard, Olivier d'Orgebrune, Pascal Rousselle -
Contributions et iconographies : Pascal Rousselle, Alcyon Media Groupe, archives FFVE, Fonds Montén, D.R. - **Photogravure** : Point 11 Paris -
Fabrication : Imprimerie Morault - **Publicité** : régie Darius Media, Morgan Fonteneau morgan@dariusmedia.fr 06 22 04 17 83.

Cinquante ans, ce n'est qu'un début...

Chers Amis,
 Vous avez entre les mains le numéro spécial de L'Authentique consacré à 50 ans d'aventures au service des collectionneurs. Je ne vais pas vous relater par le menu tous les événements de ces 50 dernières années auxquels la FFVE a participé, ni les victoires obtenues. Vous les trouverez finement détaillés tout au long de notre revue. Ce que je veux vous dire, c'est le plaisir que tous les membres qui se sont succédé au cours de ces années, ont eu le bonheur de partager.
 Tout d'abord, je voudrais rendre ici hommage à tous ceux qui ont œuvré durant cette longue période pour que nous puissions aujourd'hui faire rouler nos véhicules avec un minimum de contraintes. Imaginez le travail et l'acharnement dont il a fallu faire preuve pour construire la FFVE d'aujourd'hui. Que soient donc ici honorés et remerciés les fondateurs, et parmi eux Henri Malartre, Guy Burnat et André Laporte que L'Entonnoir Masqué, le regretté Jacques Potherat, taquinait régulièrement dans sa rubrique hebdomadaire. Et, plus près de nous, n'oublions ni Robert Panhard, ni Claude Delagneau qui fut celui de tous les grands combats, celui sans qui la FFVE ne serait pas Reconnue d'Utilité Publique et qui a initié les grands chantiers que nous poursuivons aujourd'hui. Merci également à Valy Giron qui, dans des circonstances délicates, a pris le relais et maintenu le cap. Merci enfin à tous ceux, qu'ils soient bénévoles ou salariés, qui, depuis 50 ans et maintenant encore, participent activement à la vie de notre Fédération. Bien sûr, il est impossible de faire l'unanimité et des critiques souvent acerbes sont fréquentes. Mais est-ce que cela compte au



regard du plaisir que nous retirons de travailler avec de vrais amis, amateurs eux aussi, lors d'une de ces nombreuses manifestations au service de ces magnifiques véhicules et de ceux qui les bichonnent ? Car enfin, il faudrait être masochiste pour s'impliquer de façon totalement bénévole sans y trouver en retour un réel plaisir.
 Dans ce numéro spécial, c'est ce plaisir que nous voulons partager avec vous tous qui n'avez peut-être pas eu l'occasion de nous retrouver sur l'une des 14 manifestations auxquelles la FFVE a apporté un soutien particulier au cours de cette année. De tous ces événements partagés, il en est deux qui m'ont particulièrement marqué. Tout d'abord la Journée Nationale des

Véhicules d'Époque. Son succès démontre, s'il en était besoin, le plaisir que chacun de nous éprouve à sortir sa voiture, sa moto ou tout autre véhicule, et à en faire profiter les admirateurs de ces belles machines. Et, à chaque fois, cela leur rappelle les Temps Anciens où tout paraissait plus facile qu'aujourd'hui. Ce partage nostalgique est essentiel, car il rend notre mouvement sympathique aux yeux des passants. Nous leur offrons un spectacle, des souvenirs, un retour en arrière. Ils rajeunissent tout comme nous-mêmes durant quelques instants et pour leur plus grand plaisir.

Quant aux plus jeunes, c'est pour eux l'occasion de découvrir ou de mieux connaître un Patrimoine mécanique roulant dans toute sa diversité et sa richesse. Ils prennent ainsi conscience de son importance à travers les générations. C'est à eux qu'un jour, incombera la charge de sa conservation.

Face aux menaces qu'une écologie mal assumée fait planer sur l'usage modéré de nos véhicules, témoins du savoir-faire des hommes qui les ont conçus, il est important d'avoir le soutien de nos concitoyens. C'est pourquoi je vous invite à renouveler et à amplifier ce grand courant né le 30 avril 2017.

La journée National des Véhicules d'Époque aura toujours lieu le dernier dimanche d'avril, en 2018 ce sera le 29. Retenez bien cette date, inscrivez-la au calendrier de vos clubs et, comme l'an passé, donnez libre cours à votre imagination. Organisez des balades, des traversées de ville. Risquez un pique-nique de début de saison. Faites rouler vos véhicules et partagez votre plaisir avec les spectateurs. Emmenez-les faire un tour et, surtout, prévenez

les médias locaux et la FFVE pour que vos initiatives soient connues de tous et recensées sur le site Internet que nous avons créé pour la circonstance!

Le second événement dont je garde un excellent souvenir a été le premier de cette année anniversaire, il s'agit de La Traversée de Paris qui a eu lieu le dimanche 8 janvier. Arrivé la veille en bon Provincial, j'étais devant l'esplanade du château de Vincennes dès 7 h 30, chaudement vêtu, accompagné de mon épouse. Nous avons pris place dans la voiture d'un ami, une rare Bristol 405, qui nous a emmenés à travers Paris avec moult arrêts, place du Tertre, place de La Concorde, aux Invalides, pour terminer à l'heure du déjeuner à l'hippodrome de Vincennes.

Tout au long du parcours nous avons rencontré sur les trottoirs des gens heureux de voir passer les voitures de leur jeunesse. Lors de nos multiples arrêts, tous posaient des questions et nous faisaient part de leurs commentaires parfois inexacts mais toujours chaleureux.

Alors après ces 50 premières années, plongeons tous dans les 50 prochaines, et rendez-vous en 2067 !

Chiche ?

Alain Guillaume





1967-2017

50 ANS



au service de tous
les collectionneurs





Depuis 1967, la FFVE se bat aux côtés de tous les collectionneurs quel que soit leur centre d'intérêt (automobiles, motocyclettes, utilitaires légers, poids lourds, véhicules militaires, matériels agricoles, autocars et autobus, véhicules d'incendie, engins de travaux publics, etc.). Qu'ils soient des particuliers, des associations, des musées ou des professionnels, la FFVE agit depuis cinquante ans pour que tous puissent toujours rouler et faire vivre le Patrimoine industriel que sont les véhicules d'époque.

Photos : Pascal Rousselle, administrateur FFVE



L'Aventure Automobile, la renaissance d'un titre !

L'Aventure Automobile... Pour beaucoup d'entre nous ce titre évoque le premier ouvrage historique publié par Jean-Albert Grégoire en 1952. Qui oserait dire qu'il ne l'a pas marqué !? Il s'agit en effet d'un des premiers récits d'histoire automobile qu'il nous ait été donnés de lire. Écrit à chaud par un témoin et un acteur direct, il nous procurait le plaisir de découvrir les coulisses d'un passé riche en rebondissements. Naturellement, comme souvent avec les écrits du célèbre ingénieur, fallait-il savoir faire la part des choses et de ses vues très personnelles.



Aujourd'hui, après tant d'années, se plonger dans la découverte des titres ayant pour thème l'automobile ancienne peut très vite donner le vertige. Périodiques généralistes constitués de compte-rendus de manifestations ou d'essais comparatifs, magazines voués à la défense et à l'illustration d'un modèle bien précis, l'éventail de choix est large.

Pourquoi dans ces conditions vouloir faire naître un nouveau titre ? Parce que, envers et contre tout, il nous manque toujours une revue de qualité consacrée à l'automobile ancienne et à son histoire, nourrie d'articles émanant des meilleurs spécialistes, illustrés d'archives et de documents d'époque.

Histoires de constructeurs, descriptions de modèles connus ou moins connus, portraits de grands créateurs ou d'ingénieurs illustres, tel est le champ que L'Aventure Automobile a pour ambition. Naturellement, les utilitaires légers et les miniatures anciennes seront eux aussi de la partie sachant que L'Aventure Automobile entend concentrer ses études entre 1935 et 1975. Une période particulièrement riche de l'histoire automobile au cours de laquelle une extraordinaire variété de solutions techniques a vu le jour... À lire ces lignes, certains objecteront peut-être qu'un tel titre a déjà existé. Effectivement, en 102 numéros, de 1996 à 2011, Automobilia s'était voulue « La revue de l'histoire automobile ». Cinq ans après sa disparition, L'Aventure Automobile reprend le flambeau et sera désormais en kiosques tous les trimestres grâce à une équipe d'auteurs dont beaucoup firent les grandes heures du magazine disparu. ■

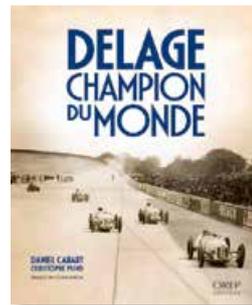
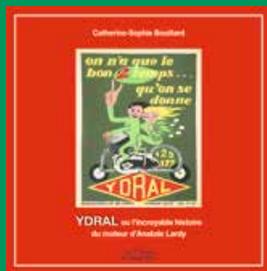
Magazine trimestriel - Editions Heimdal - www.editions-heimdal.fr - 11 €

Ydral, ou l'incroyable histoire du moteur d'Anatole Lardy

Cette fantastique saga industrielle et familiale nous plonge dans le monde de la moto des années cinquante. Elle apporte un éclairage passionnant et parfois inconnu sur les nombreux aspects de la carrière d'Anatole Lardy, célèbre motoriste français, chouchou des "assembleurs" de l'Hexagone.

L'histoire est bien vivante, d'autant qu'elle nous est racontée par la petite-fille d'Anatole Lardy, Catherine-Sophie Bouillard. L'ouvrage dresse une rétrospective technique fidèle et fait l'inventaire de plus de soixante marques équipées de ce moteur. Ce livre rend aussi un bel hommage aux pilotes intrépides engagés au Bol d'Or à cette époque héroïque. Il permet également de découvrir les activités actuelles d'un club qui veille sur le patrimoine Ydral, préservant et perpétuant ainsi les créations et la mémoire du « Sorcier du deux-temps ». ■

Par Catherine-Sophie Bouillard - Éditions du Dragon Bleu - www.moteurs-ydral.com - 208 pages - 750 documents et photographies - 49 €



Delage Champion du Monde : une nouvelle couronne en 2017

Pour un ouvrage et ses auteurs, recevoir du RAC la distinction enviée de « Moting Book of the Year » est une consécration

équivalente à l'attribution du Prix Bellecour en France. Daniel Cabart et Christophe Pund sont donc des hommes heureux depuis qu'ils ont reçu à Londres le 1^{er} novembre dernier le prestigieux award pour leur livre *Delage Champion du Monde*.

Le jury britannique « a décerné le prix du "Livres du spécialiste" de l'année 2017 à Delage, Champion du Monde pour son impressionnante prouesse en termes de recherches. Un des juges a salué la façon brillante de suivre l'étude, la réalisation, les courses, les pilotes et le parcours individuel de chacune des voitures ».

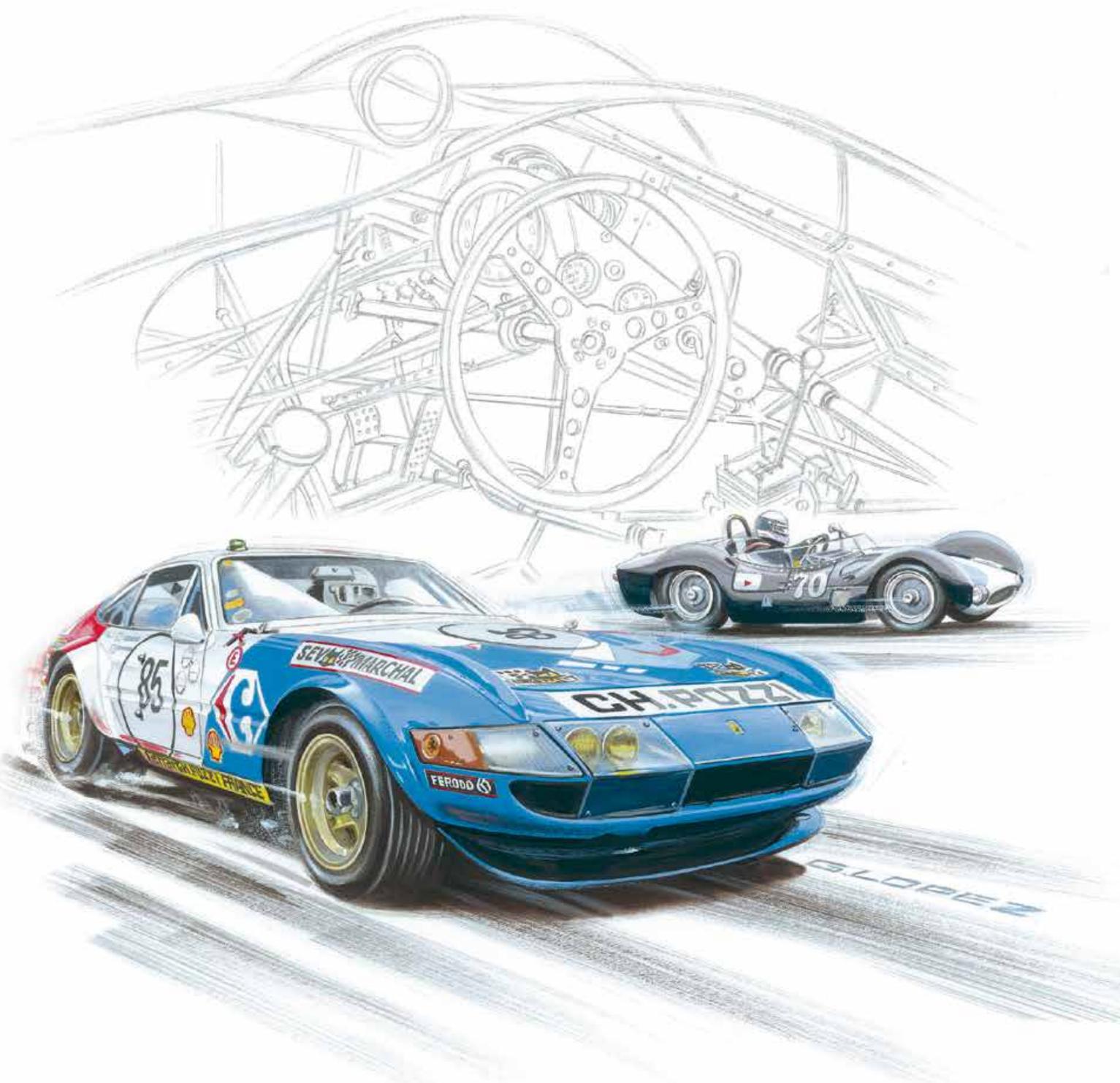


Après avoir évoqué la genèse de la participation de Delage en Grand Prix, l'ouvrage étudie la technique mise en œuvre sur les voitures composant l'écurie Delage pour 1927, en partant directement des carnets de l'ingénieur Albert Lory. Chaque course de la saison est analysée, ainsi qu'une grande partie des quelque 220 courses auxquelles ces voitures ont participé jusqu'en 1952 (!) avant de tomber dans le domaine de la collection.

Chacune des quatre voitures (plus deux voitures recréées en 1936 à partir du stock de pièces de 1927) a été suivie au fil de ses changements de propriétaire successifs, et son pedigree établi avec précision. Un "trombinoscope" évoque les 22 principaux pilotes ayant couru sur ces voitures ainsi que leurs ingénieurs. Pour notre plus grand plaisir, Daniel Cabart et Christophe Pund publient en annexe les fac-similés des pages du carnet de l'ingénieur Lory, ainsi que les feuilles de chronométrage des différents records du monde battus à Brooklands et à Montlhéry en 1930.

Pour les quelques 450 photos illustrant cet ouvrage, les auteurs ont fait appel à leurs collections réunies lors des trente dernières années, ainsi qu'à des archives familiales de quelques pilotes. ■

Par Daniel Cabart et Christophe Pund - Orep Editions - www.orepeditions.com - 240 pages - 450 photographies - 90 €



UNE SÉLECTION DE CENTRES AGRÉÉS POUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE DU PATRIMOINE AUTOMOBILE

POUR CONNAÎTRE LE CENTRE
AUTOSUR CLASSIC
LE PLUS PROCHE :

WWW.AUTOSUR.COM

 N° Vert 0 800 55 56 57

PARTENAIRE
DE LA FFVE





Les dossiers en cours

Dans sa mission de défense des intérêts des propriétaires de véhicules de collection, la FFVE, depuis sa création en 1967, n'a eu de cesse de plaider leur cause auprès des pouvoirs publics et institutions, tant Français qu'européens. Aujourd'hui plus que jamais, notre Fédération veille et est attentive à tout ce qui pourrait à court, moyen ou long terme, venir menacer ses acquis. Voici un état des lieux des dossiers qu'elle gère actuellement.

Texte : Antoine Demetz, photographie : Pascal Rousselle, administrateur FFVE et Autosur - Jacques Lorin

Les Véhicules Militaires

► Le Projet de loi n° 105, en discussion au Sénat à l'heure où nous écrivons ces lignes, est en train de tout remettre en cause en matière d'acquis concernant les véhicules militaires de collection. En effet, ce projet est censé être la transposition de la directive européenne sur les armes de 1991 modifiée en 2008 et qui vient d'être modifiée en 2017.

Une fois de plus, dans ce domaine, on s'attaque aux détenteurs légaux et cela a une incidence directe sur la détention des véhicules militaires, désignés Matériel de guerre. Ceux-ci, lorsqu'ils sont destinés à supporter ou supportent une arme, sont assimilés à une arme.

Ce projet de loi entend ainsi supprimer la détention libre pour les Matériels historiques et de collection antérieurs à 1946, et prévoit de tous les soumettre à un régime d'autorisation stricte avec toutes les conséquences que cela entraîne en terme de propriété, d'héritage, de liberté de circulation, de sanctions pénales, etc. Pour les Matériels militaires postérieurs à 1946, ce même projet de loi n° 105 devant le Sénat entend interdire la possibilité de les détenir par des personnes physiques et morales autres que l'Etat, les Collectivités Territoriales et les associations de type loi de 1901. Ce projet exclut donc de la liste des détenteurs autorisés, tous les particuliers et les toutes les personnes morales autres que celles qu'il désigne...

Une dérogation avait été obtenue une première fois en 2003, puis en 2012. Les Matériels antérieurs à 1946 avaient alors été déclassés en catégorie Matériel historique et de collection en détention libre. Quant aux Matériels postérieurs à 1946 dont le modèle a plus de 30 ans et dont la production a cessé depuis plus de 20 ans, précédemment classés comme Matériels de guerre, ils sont simultanément devenus en 2012 Matériels de guerre collectionnables.



Malheureusement, tous les acquis concernant les véhicules militaires de collection sont aujourd'hui gravement menacés du fait d'une nouvelle modification de la directive européenne sur les armes de 1991...

Tout cela avait été obtenu après un très long travail et de nombreuses démarches. Mais ce projet de réforme motivée par les récents attentats en France prévoit de remettre en cause tous les acquis et l'on reviendrait à la situation de 2003 où il était envisagé de tout interdire !

Délivrer, nous aussi, la carte grise de Collection

► Nous allons demander que la FFVE puisse, en plus de la délivrance de l'attestation d'authenticité destinée à l'obtention de la carte grise de Collection, fournir la carte grise elle-même. Pour cela il faudrait qu'elle puisse acquérir le statut de mandataire comme le sont par exemple les concessionnaires automobiles et tous les intermédiaires professionnels qui proposent cette prestation. Cela permettrait d'offrir un service efficace, complet et spécialement dédié aux collectionneurs. Dès lors, s'ils le souhaitent, ceux-ci n'auraient plus qu'un seul interlocuteur pour leurs démarches.

Une jurisprudence parisienne pour les futures ZCR

► À propos de la circulation dans les ZCR (zones à circulation restreinte), nous souhaitons obtenir que le statut valable pour la ZCR instaurée à Paris soit élargi aussi le moment venu aux futures ZCR. Notre but est ainsi d'étendre, le cas échéant, la dérogation mise en place pour la capitale dans les grandes métropoles de Province que sont Lyon, Grenoble et Lille qui travaillent actuellement elles aussi sur des projets de ZCR. Les représentants de la FFVE ont déjà rencontré l'Association des maires de France pour voir avec eux ce qui est recevable pour que le statut parisien fasse jurisprudence. Aujourd'hui, nous savons qu'ils dialoguent entre eux sur ce sujet et qu'ils consultent régulièrement les services de la Ville de Paris. Nous attendons qu'ils reviennent vers nous.



Youngtimers, collection ou non ?

► Le statut des Youngtimers est aujourd'hui un de nos dossiers prioritaires et qui suscite le plus d'attente de la part de leurs propriétaires. Plutôt que d'espérer en vain leur donner accès à la carte grise de Collection, faut-il créer un statut intermédiaire qui leur permettrait de bénéficier de certains avantages en attendant d'atteindre les trente ans ? Nous attendons beaucoup de notre grande enquête afin de répondre aux souhaits des collectionneurs dans ce domaine. Évidemment, quelles que soient les mesures envisagées, nous agissons dans les limites du possible.

JNVE 2018

► La JNVE, Journée Nationale du véhicule d'Époque, s'est imposée dès sa première édition le 30 avril 2017 comme un événement plein de promesses. Elle est un élément de reconnaissance de notre mouvement qui s'appuie sur l'enthousiasme du public pour le Patrimoine roulant. Nous travaillons désormais à pérenniser et à développer la JNVE en tant qu'événement d'ampleur nationale. L'édition 2018 est déjà annoncée. Elle aura lieu le dimanche ►►

La définition des Youngtimers par rapport aux véhicules bénéficiant de la carte grise de Collection est aujourd'hui un sujet d'actualité légitime qui ne laisse personne indifférent.

La circulation en ville dans le cadre des futures ZCR est un sujet particulièrement inquiétant pour les collectionneurs. L'idéal serait que ce qui a été acquis dans ce domaine pour la ZCR de Paris, puisse automatiquement s'appliquer à toutes celles à venir.



Le contrôle technique volontaire concernant les véhicules d'avant 1960 bénéficiant d'une carte grise de Collection n'offre que des avantages, que ce soit pour le propriétaire du véhicule, pour l'assureur de ce dernier et pour le centre de contrôle.



►► 29 avril 2018 et nous avons mis en place un site Internet qui lui est spécialement dédié sous l'intitulé www.jnve-ffve.org, et qui commence à se remplir des manifestations que les clubs nous indiquent.

Contrôle volontaire, dans l'intérêt de tous

► L'initiative du contrôle volontaire de sécurité, comme son nom l'indique, revient au propriétaire du véhicule concerné. Il a spécialement été mis en place pour les véhicules d'avant 1960 qui sont aujourd'hui dispensés du contrôle technique obligatoire lorsqu'ils bénéficient d'une carte grise de Collection. Ce contrôle porte sur les organes essentiels et coûte aujourd'hui 40 euros chez notre partenaire Autosur, il est intégralement financé par les compagnies d'assurance qui déduisent annuellement la somme de huit euros sur le montant de la police. Et comme ce contrôle est valable cinq ans, son coût est finalement ramené à zéro au terme des cinq ans. Avec cette formule, tout le monde s'y retrouve. Tout d'abord le propriétaire du véhicule qui sait grâce à ce contrôle quel est l'état réel de son véhicule. Ensuite, l'assureur a lui la garantie d'assurer un véhicule dont le bon état

est maintenu puisqu'il est surveillé à intervalles réguliers. C'est aussi pour lui un moyen de fidéliser son client. Enfin, la formule est aussi profitable pour le centre de contrôle technique. Cela lui permet de créer du lien avec les collectionneurs et donc de les fidéliser. Ceux-ci peuvent aussi du même coup devenir des clients réguliers pour leurs voitures modernes et potentiellement leurs autres voitures de collection qu'elles soient postérieures ou antérieures à 1960 et qu'elles bénéficient ou non d'une carte grise de Collection. Aujourd'hui, nous espérons que d'autres enseignes de contrôle technique nous rejoindront dans cette initiative.

Non à la taxe à l'essieu

► Nous travaillons aussi pour obtenir la suppression de la taxe à l'essieu pour les poids lourds bénéficiaires d'une carte grise de Collection. Il est notoire que les poids lourds de collection circulent très peu, et lorsqu'ils le font c'est à vide. La taxe à l'essieu ayant été instaurée pour financer la réparation des détériorations des routes causées par le trafic des poids lourds en charge. Il n'y a donc plus lieu qu'elle s'applique à ceux qui bénéficient d'une carte grise de Collection et qui, de fait, n'ont plus d'activité professionnelle.

Aucun espoir pour les musées

► Le dossier de la TVA des musées est un dossier pour lequel nous n'avons pas obtenu gain de cause malgré tous nos efforts. Notre souhait était d'obtenir pour les musées automobiles privés un taux de TVA sur la billetterie qui ne soit pas discriminant. Pour tous les musées privés, il est passé de 5,5% à 10% alors que les musées publics sont eux totalement exemptés de la TVA. Cette modification du taux de TVA résulte d'une décision prise à l'échelle européenne. Nous continuons à suivre de près cette affaire, mais, si les choses restent en l'état, c'est malheureusement pour l'instant sans espoir car si modification il y avait, il faudrait qu'elle soit étendue à tous les musées privés d'Europe, automobiles ou non.

La gestion d'un musée automobile, avec tous les impératifs que cela comporte, est particulièrement coûteuse. Malgré tous nos efforts, il n'a pas été possible d'obtenir la modification de leur régime de TVA...



Afin d'identifier au premier coup d'œil un véhicule bénéficiant d'une carte grise de Collection, qu'il soit en circulation ou en stationnement, nous avons proposé auprès de Crit'air la mise en place d'une vignette spécifique.



Des passagers pour les transports en commun

► À propos des autocars et autobus, ou TCP (transport en commun de personnes), après avoir obtenu qu'il n'y ait pas de ceinture de sécurité obligatoire, nous avons fait des démarches pour que ceux d'entre eux qui bénéficient d'une carte grise de Collection puissent aussi transporter des passagers dans le cadre des balades nostalgiques. Aujourd'hui seuls sont autorisés un conducteur et un convoyeur. Il y a certes une exception puisque, pendant le parcours d'une manifestation de véhicules anciens, il est possible d'emmener des passagers, comme par exemple lors de la Traversée de Paris. Nous voulons ici obtenir un statut qui soit aligné sur celui que nos voisins allemands et belges ont mis en place. C'est-à-dire que l'autocar ou l'autobus en question puisse aussi, en toute légalité, se rendre à une manifestation et en revenir avec ses passagers. Les pouvoirs publics nous ont répondu qu'ils ne s'opposent pas à cette modification, mais arguent que c'est un problème lié aux assurances. Nous nous sommes donc adressés à



Nous souhaitons que le statut des autocars et Autobus de collection en France soit aligné sur celui mis en place en Belgique et en Allemagne afin de leur faciliter le transport de passagers.

elles et avons déjà obtenu l'accord de trois grandes compagnies que sont Axa, Generali et Allianz. Nous sommes revenus vers les Pouvoirs Publics et attendons leur retour. Nous avons de bonnes raisons d'espérer.



Crit'air, la ruée vers l'or ?

► Nous avons sollicité Crit'air pour la mise en place d'une Vignette Or spécifique aux véhicules bénéficiant d'une carte grise de Collection afin d'en simplifier le contrôle à Paris. Une première demande a été faite auprès de Crit'air à la DGEC (Direction générale de l'Énergie et du Climat) structure gérée par le Secrétariat d'État chargé des Transports dépendant du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

L'interdiction dans la ZCR de Paris ne concerne pas uniquement la circulation en ville mais aussi le stationnement. Cette Vignette Or que nous suggérons permettrait donc ainsi d'identifier le véhicule bénéficiant d'une carte grise de Collection à l'arrêt lorsque son conducteur n'est pas au volant et ne peut donc pas en présenter les papiers. À partir du 1^{er} janvier 2018 ces contrôles seront gérés par la Ville de Paris. La solution de délivrer ici une vignette spécifique nous semble donc particulièrement pertinente. Dossier en cours ! ■

Grand projet porté avec succès par notre cinquantenaire en 2017, il nous faut maintenant pérenniser la JNVE. Nous voulons en faire l'équivalent de La Fête de La Musique pour les véhicules anciens.

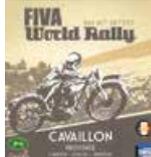
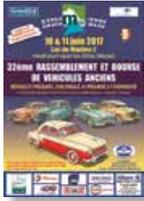
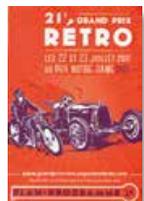
1967 - 2017

La FFVE fête ses cinquante ans en régions !

Créée en 1967 dans les prestigieux salons de L'Automobile Club de France de la place de La Concorde à Paris, la FFVE a, comme vous le savez, célébré son cinquantenaire en 2017. Le conseil d'administration, après en avoir débattu, avait retenu l'idée d'une participation significative de ses administrateurs à un certain nombre d'événements qui avaient lieu en régions plutôt que d'organiser un grand événement national qui aurait eu moins de portée auprès de chacun des collectionneurs. À l'occasion de ces événements, des animations spéciales ont été organisées pour les participants. Nous avons veillé à ce que chaque composante de la collection du Véhicule d'Époque soit représentée

par au moins une manifestation dédiée. Par ailleurs, cela n'a bien entendu pas empêché les Administrateurs et Délégués Régionaux d'être comme d'habitude présents à d'autres manifestations organisées par les adhérents.

Les festivités ont débuté le 8 janvier 2017 à Vincennes et dans la capitale avec la Traversée de Paris, et elles se sont achevées, là même où elles avaient commencé, à Vincennes, les 25 et 26 novembre derniers, avec le Salon Moto Légende. Faire un choix n'a pas toujours été facile et ce sont les vingt événements suivants qui ont ainsi été finalement retenus dans toute la France tout au long de cette année 2017. ■

		8 janvier : 17 ^e Traversée de Paris, de Vincennes (Val-de-Marne) à Paris (Seine)
		8 au 12 février : 42 ^e Salon Rétromobile, à Paris (Seine)
		11 et 12 mars : 30 ^e Salon Champenois du Véhicule de Collection, à Reims (Marne)
		24 au 26 mars : 15 ^e Salon Avignon Motor Festival, à Avignon (Vaucluse)
		20 et 21 mai : 50 ans du Musée de l'Automobile de Vendée, à Talmont-Saint-Hilaire (Vendée)
		24 au 28 mai : Rallye mondial motos Fiva, à Cavailon (Vaucluse)
		27 et 28 mai : Concours d'élégance du 9 ^e Raf, à Fréjus (Var)
		3 au 5 juin : 37 ^e Tour de Bretagne, à Morlaix (Finistère)
		10 et 11 juin : 32 ^e Rétro Meus'Auto, au lac de Madine (Meuse)
		10 et 11 juin : 23 ^e Locomotion en Fête, à Melun-Villaroche (Seine-et-Marne)
		23 au 25 juin : 7 ^e Grand prix Vichy Classic, à Vichy-Charmeil (Allier)
		1^{er} et 2 juillet : 11 ^e Des Chevaux sous Le Capot, à Ségur-Le-Château (Corrèze)
		9 au 13 juillet : 100 autos sur la Nationale 7, de Paris (Seine) à Menton (Alpes-Maritimes)
		15 et 16 juillet : 11 ^e Mécaniques d'en Flandres, à Sec-Bois (Nord)
		22 et 23 juillet : 21 ^e Grand Prix Rétro, au Puy-Notre-Dame (Maine-et-Loire)
		10 septembre : 4 ^e Chantilly Arts & Élégance Richard Mille, à Chantilly (Oise)
		7 et 8 octobre : 4 ^e Nogaro Classic Festival, à Nogaro (Gers)
		14 et 15 octobre : 17 ^e Salon Automédon, au Bourget (Seine-Saint-Denis)
		10 au 12 novembre : 39 ^e Salon Epoqu'Auto, à Lyon (Rhône)
		25 et 26 novembre : 20 ^e Salon Moto Légende, à Vincennes (Val-de-Marne)
		
		
		
		
		



L'EXCELLENCE D'ORIGINE.

Glasurit Classic Car Colors

Redonner sa couleur d'origine et une brillance unique à une voiture ancienne ; c'est conserver toute sa valeur !
Classic Car Colors s'illustre depuis de nombreuses années dans la réparation de dommages mineurs ou de remises en peinture complètes dans cet univers. Votre carrossier Glasurit retrouve pour vous la couleur d'origine de votre véhicule, inspiré et soutenu par plus de 100 années d'expérience Glasurit et la plus grande base de données couleurs existante.
Entrez dans le monde dynamique d'une marque audacieuse sur www.glasurit.com.

ProFit with Glasurit.



A brand of
BASF
We create chemistry



JOURNÉE NATIONALE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE

Grand succès pour la première JNVE !



Initiée par la FFVE, à l'occasion de son cinquantenaire, la première Journée Nationale des Véhicules d'Époque a eu lieu dimanche 30 avril 2017 sur l'ensemble du territoire. Elle est la première fête populaire de dimension nationale entièrement dédiée au Patrimoine roulant !

Texte : Christine Gauchy, administratrice en charge de la Journée Nationale des Véhicules d'Époque, photographies : droits réservés

Dès avril 2016, la FFVE organise plusieurs séances de travail avec, à chaque fois, la participation d'une cinquantaine de personnes réunissant ses administrateurs ainsi que les représentants des clubs, des professionnels et des musées. Très vite émerge l'idée d'une journée fêtant nos quelque 800 000 véhicules de collection en tous genres (automobiles, motos, camions, autobus, tracteurs, engins militaires, etc.). La musique avait sa fête, notre Patrimoine roulant aura donc aussi la sienne ! Et elle aura lieu chaque année le dernier dimanche d'avril, au début du printemps et à l'arrivée des beaux jours. Un dimanche qui n'est impacté ni par les congés de printemps ni, a priori, par les élections. Une date où toutes les conditions sont réunies pour « faire sortir le plus grand nombre de véhicules de leur garage y compris ceux en restauration pour les présenter au grand public ».

Cette journée est conçue comme une fête populaire au sens large du terme. L'idée étant de partager une passion avec le plus grand nombre et de laisser place à toutes les initiatives individuelles ou collectives. Traversée de ville, sortie autour d'un pique-

nique, bourse d'échanges, ouverture de musées, rassemblement sur un lieu prestigieux, concours d'élégance, portes ouvertes chez un professionnel et découverte de son savoir-faire, chacune est la bienvenue !

■ PLUS D'UN MILLIER DE MANIFESTATIONS

Une fois cet objectif fixé, il reste à le mettre en mouvement en passant notamment par la communication. Ainsi, un identifiant commun, le logo de la Journée Nationale des Véhicules, est imaginé par Thierry Dubois tandis que la conférence de presse du 12 janvier 2017 lance officiellement la journée. Ces initiatives sont complétées par la création du site dédié www.jnve-ffve.org, espace de rencontre entre les organisateurs et le public, et par la distribution gratuite de 25 000 autocollants JNVE par la FFVE. Cette vaste opération est bien sûr relayée par le maillage de ses délégations régionales.

Une fois la machine mise en route, 329 manifestations sont ainsi inscrites sur le site pour la première Journée Nationale des Véhicules d'Époque. Mais, en réalité, l'évène-

ment suscite le 30 avril 2017 près d'un millier de manifestations avec la participation de 60 000 véhicules partout en France.

En matière de retombées médiatiques, l'on dénombre pas moins de 408 parutions dans la presse locale et nationale, quatre interviews radio dont RMC et RTL, et quatre reportages télévisés dont TF1 et M6. Autant d'éléments qui viennent confirmer le très grand succès de cette première édition tout en soulignant l'importance d'un mouvement qui n'en est qu'à ses balbutiements.

Désormais, notre souhait est que nous soyons encore plus nombreux lors la prochaine édition, dimanche 29 avril 2018, afin que « nos véhicules d'hier continuent de rouler sur les routes de demain » !

D'ici là, choyez bien vos belles anciennes pour leur fête annuelle partout dans l'Hexagone, arboriez le logo millésimé 2018 et rendez-vous sur notre site www.jnve-ffve.org pour l'actualité près de chez vous. ■

N'hésitez pas à non plus vous rendre sur notre site pour y retrouver d'autres photographies et vidéos :

www.jnve-ffve.org

La JNVE 2017 dans la presse

GALFINGUE Matériel agricole

Passion tracteurs !

L'Association régionale des amis du matériel agricole ancien (Arammaa) s'est retrouvée dimanche pour sa traditionnelle rencontre annuelle.

FESTIF ET AMICAL, le rendez-vous s'est tenu dans la ferme de Maurice Fischesser, agriculteur et collectionneur à Galfingue.

François Jecker, viticulteur à Hattstatt, est le président de l'Arammaa. Il précise : « La date de notre rassemblement coïncide, et est en accord, avec celle de la Fédération française des véhicules d'époques dont c'est la journée nationale ». Chaleureux le président enchaîne : « Nous sommes plus de 50, des exploitants agricoles essentiellement, un nombre respectable de dames aussi, tous animés d'une même passion, la collection et préservation du matériel agricole ancien ». Les sympathisants de l'association centralisent ainsi leur savoir-faire. Ainsi dans la cour de ferme de Maurice Fischesser, des tracteurs anciens, dont beaucoup d'engins d'avant-guerre, des batteuses, des lieuses... fleurissent bon la nostalgie. Une vitrine d'une époque désormais révolue, celle du travail de nos aïeux qui n'était pas toujours de tout repos, loin en tout cas de celui opéré à partir des machines actuelles, confortables, climatisées et truffées d'électronique. Bon nombre de ces tracteurs anciens, briques comme des sons amovels et en parfait état de marche ont parodié dans les chemins agricoles de son ban communal. Par ailleurs, François Jecker a annoncé : « Le 13 août 2017 à Reiningue, Nite Mémoire et Tracton, la grande concentration bisannuelle de matériel agricole ancien. »

Dans le corps de ferme de Maurice, des passionnés de tracteurs d'époque.

UW

MONTCEAUX

De la nostalgie dans les soupapes

Après 11 ans que ces deux associations ont joint le bout de leurs capots, le bout de leurs capots. Le plus près d'un rallye salon que l'espace communal à Montceaux qui est occupé fréquemment par des manifestations diverses ou associatives.

Dernière édition le 30 avril à l'occasion de la première édition de la journée nationale des véhicules anciens initiée par la Fédération Française du véhicule d'époque, un rallye était organisé par les membres de ces deux associations.

Les équipes au départ avec les membres de l'AROVV et son président Michel Méline.

Le rallye rassemblait plus d'une centaine de véhicules anciens partant de Cassel ; préparatifs et départs échoués de la Grand-place entre 8 h et 10 h 30, coordonnés par le club Duncker et Treppe.

Cette date coïncide avec le 50^e anniversaire de la Fédération française des véhicules d'époque et de la journée des villes d'époque, d'où le choix des villes d'époque, Cassel et Bergues notamment.

Organisée par le Casselien Christophe Punt, une balade rassemblera lundi une centaine de véhicules des années 1950-1960 sur la Grand-place entre 12 h et 13 h.

LUNDI, DES TRICYCLES CARSS AUCSI

Il sera également possible d'apprécier quelques-uns des 25 tricycles qui auront participé la veille au rallye Cassel-Douai. Il s'agit de voitures de sport de l'entre-deux guerres, années 1920-1930, avec deux roues à l'avant et une à l'arrière.

Ghislain DUHOT (CLP)

Dernières Nouvelles d'Alsace (Quotidien).

La Voix de l'Ain (Hebdomadaire).

LA PARADE DES VOITURES ANCIENNES A FAIT L'ANIMATION, DIMANCHE, À LA GUIERLE

EXHIBITION

Plus de 200 véhicules de collection se sont parés sur la place de la Guierle, dimanche matin. Automobiles, motos, camionnettes, tracteurs... Le 30 avril est devenu la journée des véhicules anciens. Partis de Tulle à 10 heures, les propriétaires de ces véhicules de jadis ont roulé jusqu'à Brive où ils ont laissé les conducteurs admirer leur belle collection, une par une sous le signe de la bonne humeur qui a tourné court à cause de la pluie.

PIÈCES DÉTACHÉES

La bourse aux pièces détachées a connu, sous le marché couvert, un succès sans précédent avec de nombreux stands. Professionnels et particuliers, tous passionnés, proposent de quoi mettre les mains dans le cambouis pour retaper son moteur ou sa carrosserie.

AMBIANCE

Musique d'ambiance dans les airs, les Revistes sont retournées, le temps d'une matinée, à la belle époque des tractions Citroën et des Renault Frégate.

HALLE BRASSES

Jean-François Cochet-Serron, délégué régional à Brive de la Fédération française des véhicules d'époque se dit : « Inconnus comme tout de participer à un tel événement, je tiens également à remercier et féliciter les différents clubs concernés qui se sont mobilisés, fidèles pour répondre présent à cette manifestation qui, je l'espère, sera pérennisée. ». Un événement que le club de l'Inextinguible soutient !

La Montagne (Quotidien).

Les véhicules d'époque seront en vedette ce week-end à Cassel

CASSEL, dimanche et lundi, Cassel sera la capitale flamande des véhicules d'époque. Durant deux jours, le public pourra apprécier les sonorités des moteurs d'antan et les « teuf teuf » des tricycles.

DIMANCHE, JOURNÉE NATIONALE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE

Un rallye rassemblant plus d'une centaine de véhicules anciens partant de Cassel ; préparatifs et départs échoués de la Grand-place entre 8 h et 10 h 30, coordonnés par le club Duncker et Treppe.

Cette date coïncide avec le 50^e anniversaire de la Fédération française des véhicules d'époque et de la journée des villes d'époque, d'où le choix des villes d'époque, Cassel et Bergues notamment.

Organisée par le Casselien Christophe Punt, une balade rassemblera lundi une centaine de véhicules des années 1950-1960 sur la Grand-place entre 12 h et 13 h.

LUNDI, DES TRICYCLES CARSS AUCSI

Il sera également possible d'apprécier quelques-uns des 25 tricycles qui auront participé la veille au rallye Cassel-Douai. Il s'agit de voitures de sport de l'entre-deux guerres, années 1920-1930, avec deux roues à l'avant et une à l'arrière.

Ghislain DUHOT (CLP)

LA RÉUNION

En route pour les véhicules d'époque

ANTICIPATION Pour la première journée nationale des véhicules d'époque, le club réunit des passionnés de voitures à Cassel. C'est un grand rassemblement de voitures de collection qui s'est tenu dimanche 30 avril sur le Parc Gourde dans le cadre de la Journée nationale du véhicule d'époque.

La carte grise de collection te saivre la vie

Une première à Cléras

Le Journal de l'île de la Réunion (Quotidien).

A MURAT

Première Journée nationale des véhicules d'époque

Initiée par la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE), la Journée des Villes d'Époque a été organisée par le Club des Tracteurs de l'Allier, les premiers Tracteurs Nationaux des Véhicules d'Époque se tiendra à Murat le dimanche 30 avril. Plus de 120 automobiles et motos anciennes seront exposées dès 10 heures sur le parking de la gare. Une grande balade sera organisée à partir de Murat le dimanche 30 avril, une bourse d'échange de pièces détachées, des batons en véhicules anciens et une animation musicale comprenant cette fois-ci, patrimoine automobile ouverte à tous.

Le Journal de l'île de la Réunion (Quotidien).

LA DÉPÊCHE D'AUVERGNE (Bi-hebdomadaire).

UNVERRE

Première Journée Nationale du Véhicule d'Époque

C'est un grand rassemblement de voitures de collection qui s'est tenu dimanche 30 avril sur le Parc Gourde dans le cadre de la Journée nationale du véhicule d'époque. Initiale par la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE), elle était organisée par l'association Briv'Automobile. Le rassemblement a eu lieu en début de matinée sur le parking pôle Nord d'Unverre sur un circuit de 45 km sur lequel différentes possibilités de visites étaient proposées aux 35 équipages et dont certains venus de Saint-Marlin, du Lot, du Lot-et-Cher et de l'Eure. Ils se sont retrouvés à midi sur la place de la Nation à Brive pour un pique-nique sous barman, assuré par Briv'Automobile, sous la présidence de Frédéric Haide. Cette journée se déroule toujours le dernier dimanche d'avril et comporte 150 manifestations en France. Pour l'Eure-et-Loir, la nôtre vient pour la première fois d'ajouter à celles d'Epsson et de Chartres, indiquait Michel Vanier, instigateur unverrois de cette nouvelle pour la région. Elle vient s'ajouter aux nombreuses animations placées au calendrier de Briv'Automobile. « Notre prochaine date est celle de notre vice-président le dimanche 21 mai. Il se tiendra en centre bourg de Brive et comprendra une guinguette et un mariage pour enfants ». Renseignements au 06 21 11 15 68.

L'Écho de Briv'Automobile (Hebdomadaire).

► Sélection de clichés envoyés par les organisateurs

Sur la base de celles que nous avons reçues, nous avons retenu ici les photographies les plus représentatives des nombreuses facettes de notre passion et couvrant le maximum de régions de France.



Saint-Gaudens (Haute-Garonne) avec l'Amicale des Bielles Commingeoises.



Saint-Yrieix-sur-Charente (Charente) avec Les Vieilles Roues Charentaises.

Douai (Nord) avec Ravera-6A, CAR Douai, Deudeuch Club Sinois et Citroën.

Saint-Jans-Cappel (Nord) avec l'Oxygène Car.

Cassel (Nord) avec la Confrérie des Vieux Clous.



Contrexeville (Vosges) avec l'Auto Rétro Club Vosgien.



Porte-lès-Valences (Drôme) avec l'Écurie Mistral.



Audruicq (Pas-de-Calais) avec le Tacot Club Calaisien.



Dans le Nord avec l'Amicale Tricycleristes de France.

Bagnolet (Seine-Saint-Denis) avec l'Automobile Club de Bagnolet.

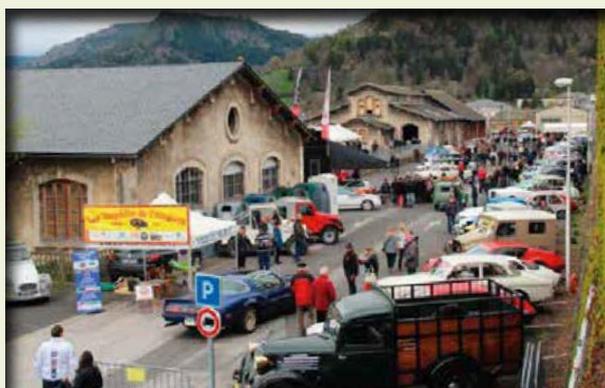


Les halles de Tiffauges (Vendée).



Saint-Pierre-en-Faucigny (Haute-Savoie) avec le Retraumobile Club.

Murat (Cantal) avec les Torpédos de l'Alagnon.



Pornic (Loire-Atlantique) avec l'Auto Rétro Pornic.



Laroque-Timbaud (Lot-et-Garonne).



La Traversée de Dijon (Côte-d'Or).



Carcassonne (Aude), exposition coordonnée par Yvon Gascoin, délégué régional avec l'appui des clubs locaux.

Blaringhem (Nord) avec le Rétro Tracto Sec Boisien.



17^e TRAVERSÉE DE PARIS HIVERNALE

La capitale est aux anciennes

Première manifestation au programme des 50 ans de la FFVE, la Traversée de Paris Hivernale dont c'était la 17^e édition a tenu toutes ses promesses avec 800 véhicules au départ devant le château de Vincennes. Voilà une belle occasion de découvrir Paris en Ancienne, moment privilégié en cette période encore plus autophobe que jamais dans les centres-villes.

Texte : Christine Gauchy, administratrice FFVE, photographies : Jean-Jacques Sangoir, Vincennes en Anciennes

C'est Vincennes en Anciennes qui a l'honneur de débiter les festivités de l'année du cinquantenaire de la FFVE. Et ce à trois jours de la date anniversaire puisque la réunion préliminaire de sa création s'est exactement tenue le 11 janvier 1967. Ainsi,

dimanche 8 janvier 2017, Alain Guillaume et une vingtaine d'administrateurs de la FFVE sont sur le pont dès potron-minet parmi les quelque 800 équipages participant à la 17^e Traversée Hivernale de Paris. Pour cet événement, l'équipe de

Vincennes en Anciennes a choisi le thème des années soixante-dix avec pour fond un dessin de Thierry Dubois illustrant les tuyaux multicolores du Centre Georges Pompidou. L'année 2017 coïncide aussi avec les trente ans de Vincennes en



Duo de Jaguar à l'ascension de la butte Montmartre. Un des nombreux arrêts lors de la Traversée de Paris, mais aussi une belle occasion de communier avec le public.

À l'instar de ce Citroën U 23, les véhicules utilitaires ont aussi leur place sur le pavé parisien pour peu qu'ils aient une carte grise de collection.



Anciennes. C'est en effet fin 1986 qu'une bande de copains s'est rassemblée pour la première fois sur l'esplanade du château autour de Michel et Jacques Lemoine, les créateurs du club. La famille s'est depuis agrandie puisqu'elle compte aujourd'hui 1 300 adhérents et 20 administrateurs "gentils organisateurs", tous bénévoles, auxquels se joignent une dizaine de commissaires de l'Amco (Amicale des Commissaires).

CHALEUREUX MALGRÉ LE FROID

Accueil dès 7 h 30 des participants par le traditionnel "café-croissant" parisien offert par la FFVE et servi dans les gobelets *collectors* frappés du logo des 50 ans de la Fédération. Huit heures pile, départ orchestré par Michel Lemoine et sa Peugeot 403 Cabriolet qui, selon la tradition du club, ouvre le bal des autos, motos, autobus, tracteurs, camions et bicyclettes anciens. Tous parcourent les grandes artères et les rues de Paris, de la Bastille au Sacré-cœur, parsemées d'arrêts improvisés entre copains pour des séances photos ou un "p'tit café" pour se réchauffer. Il y a aussi, bien sûr, les incontournables haltes place de La Concorde et sur l'esplanade des Invalides sous les sourires des touristes et des Parisiens. Celles-ci sont invariablement ponctuées par les crépitements des appareils photos tandis que le camion sono, vintage il va de soi,

diffuse des airs de bal musette. Que de mémorables instants partagés avec ces élégantes et élégants revêtus de tenues de l'époque de leur véhicule ou plus simplement déguisés. Les équipages sont certes franciliens, mais ils viennent aussi de Province et de tous nos pays voisins. Se retrouver tous en anciennes dans les rues de Paris est une expérience hautement unique en terme de bonheur et de

grande partie des passionnés se rend en effet à l'hippodrome où, accueillis par l'équipe féminine de Vincennes en Anciennes, les chevaux-vapeur se garent au centre de la piste. Là, leurs équipages peuvent se réchauffer et se restaurer en regardant cette fois des courses de chevaux non-vapeur. En toile de fond, leurs montures mécaniques attendent sagement, apparemment sans jalousie aucune...

À 16 heures, le moment est venu de se dire au revoir, et surtout de se donner rendez-vous pour la Traversée de Paris Estivale et pour l'édition hivernale 2018, le dimanche 7 janvier.

Toute l'équipe de Vincennes en Anciennes, Jacques d'Andréa, Président, Michel Lemoine, Président d'honneur, les membres du bureau et les administrateurs se joignent à moi pour souhaiter un

heureux anniversaire à la Fédération. De mon côté, je remercie mes collègues de Vincennes en Anciennes pour leur engagement et suis ravie que nous ayons partagé ce moment de festivités dans le cadre des 50 ans de la Fédération. Je souhaite que les générations futures puissent célébrer les 100 ans avec autant de bonheur que nous ! ■



Une Le Zèbre deux places rue de Rennes.

partage. D'édition en édition, le public est toujours plus nombreux pour venir voir défiler ce musée éphémère roulant. Pour les uns, il réveille les souvenirs de l'insouciance de leur jeunesse et, pour les autres, il permet la découverte d'un siècle d'histoire de l'Automobile. Cette année, le cortège, après une grande boucle dans Paris, rejoint Vincennes. Une



D'origine britannique, cette Riley Imp de la fin des années trente est récemment arrivée en France.

Nul besoin d'une grosse cylindrée pour participer à la Traversée de Paris et se retrouver en haut de la butte Montmartre.

Ces deux cyclistes et leurs bicyclettes d'époque ont l'air bien heureux d'être là.





MUSÉE AUTOMOBILE DE VENDÉE

Une dynastie au service de notre passion depuis 50 ans

Il y a cinquante ans, naissait le Musée de L'Automobile de Nantes, volonté première de la Famille Giron. Depuis, elle n'a eu de cesse de sauvegarder, entretenir, restaurer les véhicules anciens et partager sa passion pour ces derniers avec le plus grand nombre. La collection grandissant, le Musée a élu domicile il y a quelques années à Talmont-Saint-Hilaire en Vendée.

Texte : Denise Rousselle, photographies : Maximilien et Pascal Rousselle, administrateur FFVE

Vue générale du musée et de l'impressionnante perspective qu'offre son hall principal.

À l'instar de ces couples facétieux, annonçant joyeusement fêter leurs 100 ans (deux fois 50), le Musée Automobile de Talmont et la FFVE fêtaient ensemble leurs 50 ans d'existence chacun durant un beau week-end ensoleillé. Retour sur ce premier demi-siècle à l'occasion des festivités organisées les 20 et 21 mai 2017 dans le cadre du musée, festivités elles-mêmes suivies par la randonnée des ancêtres automobiles sur la Côte de Lumière.

C'est remplis de joie et d'excitation que nous rejoignons la cérémonie célébrant les 50 ans du Musée de Vendée. Notre ami Valy Giron ouvre le bal en retraçant l'histoire de cette collection née de la volonté de son père Gaston de sauver tous ces trésors issus du passé. À l'instar des Henri Malartre, Lucien Desbordes et autre Serge Pozzoli, pour ne citer que les plus connus, il ne pouvait en effet se résoudre à les détruire. Suit alors le discours d'Yves de La Poëze venu soutenir au nom de la Fondation du Patrimoine les efforts de la famille Giron. De Gaston, le fondateur, à Lou, l'arrière-petite-fille, en passant par Valy et Valéria et leurs enfants, Magaly et Tanguy, sur quatre générations, elle a su préserver un Patrimoine technique de grande importance. Alain Guillaume, Président de la Fédération, remercie ensuite tout le monde pour sa présence et offre à Valy le trophée de la FFVE. Vient alors la séance photos pour immortaliser l'instant avant de poursuivre la soirée rythmée par les bouchées apéritives et le jazz manouche permettant aux plus avertis d'évoquer la vie de Django Reinhardt. Ce moment de convivialité au milieu de cette collection familiale d'environ 150 véhicules en état de rouler permet d'échanger autour ►►





De belles autos comme cette Richard-Brasier de 1903, à gauche, ou cette Rolland-Pillain de 1909, à droite, sur fond de belles pierres. Tout est réuni pour une belle balade.

Les autos du musée étaient de la balade. Ici, la Mors RX 1913 pilotée par Valy Giron, membre du Bureau FFVE en charge des musées.



Delahaye double Phaéton.



Belle brochette d'ancêtres lors de l'arrêt du samedi matin au Plessis. De gauche à droite : Renault AX de 1909, Renault Taxi de la Marne de 1912, Grégoire de 1908 ex-J.-M. Cérède et Delaunay-Belleville.

La Rochet-Schneider Type 10200 Phaéton de 1911 pilotée par Pascal Rousselle, administrateur de la FFVE.



Notre Déléguée Régionale Sud-Ouest Bernadette Mesplet au volant de son Alba 1913 qui file comme une fusée.



►► de nos passions communes et de découvrir les artistes venus présenter leurs œuvres.

Après une nuit écourtée, bon pied bon œil, tout ce petit monde se retrouve samedi de bon matin sur le parking du musée pour le départ de la randonnée des ancêtres automobiles sur la Côte de Lumière. Le passionné Valy et la dynamique Magaly nous ont réservé une belle surprise en nous préparant une torpédo Rochet-Schneider de 1911. La Bignan trois litres de 1919 initialement prévue ayant fait un petit caprice de magnéto à la dernière minute, ce n'est que partie remise. Le temps de s'approprier la belle, nos amis à bord des 25 autres véhicules sont déjà bien loin. Et c'est avec la Mors conduite par Valy accompagnée de Lou,

sa petite-fille toujours friande de balade à bord des anciennes, que nous prenons la route en direction de Luçon. À peine sortis du parking, nous voilà toussotant. Arrêt d'urgence sur le bas-côté, les mécaniciens du musée se précipitent et après conciliabules, le problème est résolu. Un petit blagueur n'avait pas ouvert le robinet d'essence ! Cet incident résolu, nous avalons (savourons serait plus juste) les kilomètres avec une facilité déconcertante pour une auto de cet âge. Certes, les doubles débrayages et pédalages sont nécessaires, mais les reprises sont franches et la puissance suffisante pour parcourir les 140 kilomètres de la balade du jour en s'insérant dans la circulation moderne. Il suffit de veiller aux distances de freinage bien différentes de celles de nos autos modernes.

Le trajet ponctué de quelques arrêts nous conduit à Luçon pour un déjeuner en plein air sur la place du village fraîchement restaurée. Nous y sommes accueillis par le maire qui nous fait les honneurs de sa mairie pour le traditionnel verre de l'amitié. À l'occasion de nos nombreuses stations, je peux alors admirer tout à loisir les différentes De Dion-Bouton, Rolland-Pilain à la robe bleu roi, Alba pilotée par

notre célèbre Bernadette, Renault taxi de la Marne et autres Delaunay-Belleville, Delahaye, et sans oublier les Grégoire Sport... C'est aussi l'occasion de retrouver notre ami Dominique Bleunwen au volant de son camion De Dion-Bouton que nous avions rencontré dans le Nord en 2011 à l'occasion de son périple sur la route du Front de 1917.

TOURISME, MUSIQUE ET GASTRONOMIE

Le maire de Saint-Michel-en-L'Herm voulant se distinguer et apporter une pointe de modernité à son discours évoque la récente visite de notre jeune président de la République. Avec une certaine fierté et en rejoignant du même

pas rapide l'estrade, il nous relate son : « Je lui ai dit : "Nous avons un point commun, nous sommes un club de randonneurs et vous, votre mouvement s'appelle En Marche." ».

Lorsque nous empruntons ensuite la digue de mer protégeant la route des Embruns, nous ne pouvons nous empêcher de penser à ces moments difficiles associés à la tragédie de la tempête Katrina. À l'issue de cette belle balade, une fois nos chères anciennes garées comme à la parade, la salle municipale de Talmont-Saint-Hilaire nous accueille en musique

pour un dîner gastronomique local. Les plus téméraires poursuivront la soirée tard dans la nuit au son de l'orchestre. La nuit est brève pour tous avant la balade du dimanche matin en direction des Sables-d'Olonne et ses parcs à huîtres propices à une dégustation accompagnée comme il se doit. Après une dernière collation au musée, vient le temps de la séparation. Des remerciements sont adressés à nos hôtes, et les promesses de retrouvailles rendent cet instant plus acceptable. ■

Vous pouvez retrouver les reportages de cet événement sur la chaîne YouTube de la FFVE :

www.youtube.com/watch?v=ktg9Y5jzTKU



Cette Richard Brasier de 1903 file bon train en direction de L'Aiguillon-sur-Mer sur la digue bordant le littoral vendéen.



Aux côtés du camion De Dion-Bouton de Dominique Bleunwen, Delaunay Belleville, Chenard et Walcker et autre Grégoire sport lors d'un des nombreux arrêts.

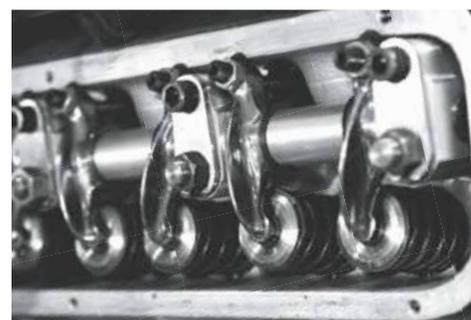
2017 ou 1910 ? Si ce n'était la plaque de la balade, on pourrait se croire avant la Grande Guerre. Tenue d'époque pour le jeune pilote de cette De Dion-Bouton de 1904 en état de conservation comme nous les aimons à la rédaction de L'Authentique.



pure emotion*



* Le mouvement à l'état pur. photos : © Denis Boussard & AEE images



www.motul.fr



Gamme pour véhicules historiques : entretenir la passion.

SAE 30 & SAE 50 : lubrifiant minéral monograde pour moteurs et boîtes de vitesses de 1900 à 1950 à basse teneur en détergent pour une compatibilité totale avec les joints en papier, feutre ou tissu. **20W50** : lubrifiant minéral multigrade pour moteurs de 1950 à 1970 qui répond aux normes de l'époque. **2100 15W50** : version actualisée de la 2100 de 1966 développée pour les moteurs d'origine atmosphérique ou turbocompressé construits après 1970.

Gamme 300V Motorsport Line : pour tous les moteurs restaurés ou de compétition.



fluid force

Les Grandes Victoires de la FFVE

En cinquante années d'actions au service des collectionneurs et du Patrimoine, la FFVE a conquis bien des territoires, obtenu bien des avancées pour permettre aux amoureux de la mobilité mécanique de vivre leurs passions. Voici quelques-unes des plus notables.

Texte : adaptation François Granet, photographies : Pascal Rousselle, administrateur FFVE, Autosur - Jacques Lorin et DR

La liberté par le Contrôle Technique

Instauré en 1992 par George Sarre, alors ministre des Transports, le Contrôle Technique (CT) a pour vocation de maintenir le parc automobile à un niveau optimal pour ce qui concerne la sécurité passive et active des véhicules et le respect des normes environnementales.

Parce qu'un véhicule ancien, même en parfait état, n'a pas les qualités ni n'est construit autour de technologies aussi évoluées qu'une voiture moderne, la FFVE avait négocié et obtenu à l'époque la dispense de CT pour ceux qui bénéficiaient d'une carte grise de Collection. Seul impératif pour cela, un contrôle initial lors de la demande de cette dernière.

En 2009, à l'occasion de la mise en place d'un nouveau système d'immatriculation des véhicules, appelé SIV, la FFVE a négocié, pour les seuls véhicules de plus de trente ans bénéficiant d'une carte grise de Collection, l'abandon de toute restriction de circulation géographique en

échange de la soumission à un contrôle technique tous les cinq ans. Ce résultat est juste et équilibré. Il reconnaît tout d'abord que les véhicules anciens parcourent bien moins de kilomètres que les véhicules récents, d'où l'espacement logique des inspections techniques. Il reconnaît aussi la responsabilité sociale des collectionneurs en demandant un contrôle périodique, sans lequel des doutes pourraient être émis quant au niveau de sécurité que ces véhicules présentent, pour le public comme pour leurs propriétaires. Ce nouveau contrôle technique adapté aux véhicules bénéficiant d'une carte grise de Collection tient compte des spécificités des véhicules anciens et s'adapte aux contraintes de leur époque de construction.

Depuis le 27 février 2017, les Véhicules Légers dont la date de première mise en circulation est antérieure au 1^{er} janvier 1960 et tous les poids lourds bénéficiant d'une carte grise de Collection sont

exemptés du Contrôle Technique.

Attention, depuis la réforme du Code de La Route mise en application le 9 juin 2017, ne sont considérés comme "Véhicules de Collection" que ceux dont le titre de circulation porte la mention "Collection". Ainsi un véhicule de 30 ans ayant un titre de circulation en série normale n'est plus considéré par l'administration comme un véhicule de collection. Il est soumis au régime général et son âge n'influe en rien sur son statut administratif. Il est donc soumis au Contrôle Technique normal.

La FFVE trouve indispensable que les véhicules bénéficiant d'une carte grise de Collection soient malgré tout régulièrement inspectés. Un partenariat développé avec Autosur permet aux adhérents d'accéder à un contrôle volontaire partiel de sécurité dont le coût de 40 euros est pris en charge sous certaines conditions par les compagnies d'assurance. ■



La FFVE a obtenu que les dispositions du Contrôle Technique soient adaptées aux spécificités des véhicules bénéficiant de la carte grise de Collection.



Depuis 2006, les véhicules militaires sont considérés comme des pièces de collection et non plus comme des armes.

Au secours des cyclomoteurs

Promulguée par le Décret du 9 février 2009, l'obligation d'immatriculer au plus tard le 31 décembre 2010 les cyclomoteurs mis en circulation avant le 1^{er} juillet 2004 provoqua l'émoi des collectionneurs. Cette obligation les précipitait dans un abîme en les obligeant à mettre chaque deux-roues à moteur de petite cylindrée en état de rouler. En effet, il est prévu que seul un véhicule parfaitement fonctionnel peut être immatriculé. La règle condamnait de facto des centaines de cyclomoteurs à un destin funeste. Ceux qu'il était impossible de mettre ou remettre en état de rouler ne pouvaient en effet être immatriculés et héritaient automatiquement de la qualification de VTI (véhicule techniquement irréparable), trois initiales synonymes de destruction obligatoire.

Détruire des cyclomoteurs de plus de trente ans, le sujet pouvait paraître insignifiant pour ceux qui ne les conservaient pas précieusement. Il en est souvent ainsi... La FFVE s'est donc emparée en urgence du dossier pour éviter que le Décret ne signe la disparition de la plupart des deux-roues à moteur, voire de collections entières préservées depuis des décennies. Une action en deux temps.

Tout d'abord, il a fallu obtenir que les cycles à moteur de plus de trente ans puissent accéder au dispositif de la carte grise de Collection. Celle-ci exempte en effet d'un certain nombre de contraintes administratives et techniques présentes et à venir. Ensuite, la FFVE a obtenu que le classement en VTI ne s'applique pas aux véhicules bénéficiant d'une carte grise de Collection. L'Arrêté du 29 avril 2009 mentionnant dans son annexe 1 que les « Critères d'irréparabilité technique ne s'appliquent pas aux véhicules de collection », les cyclomoteurs de collection étaient sauvés ! ■

La sauvegarde des véhicules militaires

L'affaire commence en 2002 avec la Loi Sarkozy sur la Sécurité Intérieure, votée dans la mouvance des attentats du 11 septembre 2001. Le texte intègre des mesures de contrôle pouvant aller jusqu'à la destruction des matériels militaires. Ceux-ci incluent les véhicules militaires de collection, les assimilant à des armes de 2^e catégorie. Des députés, notamment Franck Marlin et Christian Estrosi, prennent fait et cause pour la FFVE et déposent des amendements. Mais l'Arrêté d'Application met trois ans à venir et n'est publié qu'au Journal Officiel du 23 novembre 2005. De plus, il n'est pas satisfaisant et menace toujours de saisie et de destruction les véhicules militaires de collection. Les collectionneurs grondent, la presse s'émeut et la FFVE continue à exiger une distinction entre les véhicules militaires de collection et ceux de combat. La situation est enfin débloquée les 22 mars et 6 avril 2006, lorsque le Président Delagneau, assisté de Jean-Claude Accio, vice-Président Utilitaires et Militaires de la FFVE, et d'Alain Quemener, Président du MVCG, obtiennent la rédaction d'une Circulaire adressée aux Préfets et apportant des précisions sur l'application du décret du 23 novembre. La notion de "pièce de collection" y est désormais prise en considération et traitée différemment des armes proprement dites. Quatre années pleines auront été nécessaires pour venir à bout de cet épineux dossier. La forte mobilisation et la générosité des collectionneurs ont beaucoup contribué à cet épilogue heureux. ■

La FFVE a sauvé de la destruction les cyclomoteurs de collection en permettant que leur soient étendues les dispositions de la carte grise de Collection.





Depuis 2001, la FFVE est associée à la Journée du Patrimoine.

La reconnaissance patrimoniale du véhicule ancien

À la suite de la "chaude" journée du 26 octobre 1999 à Strasbourg (voir dans ces pages La Directive "fin de vie"), notre Président Delagneau avait entrepris une démarche alors novatrice dont le but était de faire reconnaître par les pouvoirs Publics les véhicules anciens comme "biens culturels".

Le Ministère de la Culture et de la Communication s'est vite révélé être un interlocuteur aussi ouvert qu'intéressé par cette initiative. Depuis 2001, les occasions de partenariat se sont succédées dans un esprit particulièrement constructif. Au nombre des actions menées en commun,

citons ainsi l'association de la FFVE aux Journées du Patrimoine depuis 2001, et imitée depuis dans d'autres pays européens, la participation de la Fédération au Salon du Patrimoine en 2005 et 2007, l'intégration d'un représentant de la FFVE à la Commission Supérieure des Monuments Historiques depuis 2004, la présence systématique du Ministre ou d'un haut fonctionnaire du Ministère sur le stand FFVE de Rétromobile ou d'autres Salons, la contribution du Conservateur en Chef du Patrimoine du Ministère au Forum sur l'authenticité de la Fiva à Turin en novembre 2008. ■

L'aménagement du Contrôle Technique des Véhicules Lourds de Collection

Les véhicules lourds imposent souvent aux collectionneurs d'allier leurs forces, voire de s'appuyer sur des associations et de mutualiser des ressources, pour parvenir à préserver et restaurer les plus majestueux de nos engins de transport et de travaux.

La taille des carrosseries et des mécaniques autant que la complexité des systèmes attirent de plus en plus de passionnés. Leur enthousiasme, proportionnel à la taille des mastodontes, permet d'éviter l'abandon et parfois la destruction de ce qui constitue notre Patrimoine à la fois industriel, social et technique. Mais ces efforts auraient pu être réduits à néant, ou en tout cas décourager beaucoup de bonnes volontés, si ces véhicules avaient été condamnés à l'immobilité.

S'ils roulent toujours, et de plus en plus nombreux, c'est parce que la FFVE a négocié avec le ministère compétent, en 2010 puis en 2017, des aménagements à leur contrôle technique. Là encore, la clef a été la carte de grise de Collection et le statut dérogatoire qu'elle autorise aux véhicules qui la détiennent par rapport à ceux titulaires d'une carte grise normale. L'un des plus importants avantages étant, depuis 2017, la dispense de contrôle technique accordée aux véhicules lourds bénéficiant d'une carte grise de Collection. ■



Les véhicules de collection sont désormais reconnus comme des biens culturels.

La FFVE a obtenu des aménagements au Contrôle Technique des Véhicules Lourds bénéficiant de la carte grise de Collection.



Le combat gagné contre la Directive “fin de vie”

De toute l'histoire de la FFVE, la menace la plus importante est venue de Bruxelles. Lourde d'un enjeu simple, elle impliquait de ne plus pouvoir, à relativement court terme, utiliser les véhicules anciens. Désignée Directive “fin de vie” (End of Life Vehicles ou ELV), elle a été imaginée en 1997 sous la pression de groupes écologiques et adoptée le 29 juillet 1999, en dépit d'un recours de la Fiva pour en exclure les véhicules anciens.

La Directive stipulait que tout véhicule non utilisé depuis “un certain temps” devait être recyclé, mot pudique synonyme ici d'élimination. Elle incluait par surcroît de sérieuses contraintes au marché de la pièce d'occasion. Mardi 26 octobre 1999, la Fiva et la FFVE réussissaient à mobiliser pas moins de 1 046 collectionneurs dans les rues de Strasbourg, près du Parlement Européen. 20 739 pétitions étaient alors remises à cette occasion à la Présidente du Parlement, la Française Nicole Fontaine.

Après cette manifestation de rue, la pression de la Fiva et de la FFVE a continué et abouti, le 3 février 2000, à l'inclusion d'amendements qui ont rendu la Directive totalement inopérante. Le Conseil des Ministres Européen valida les textes en mai 2000. Nos véhicules étaient sauvés ! ■

C'est grâce à la carte grise de Collection que les collectionneurs peuvent vivre aujourd'hui pleinement leur passion.



La conquête de la carte grise de Collection

La carte grise de Collection et ses évolutions sont sans aucun doute parmi les plus grandes conquêtes de la FFVE depuis sa création. C'est grâce à la CGC que les collectionneurs peuvent aujourd'hui vivre pleinement leur passion. Pour tout comprendre du cheminement ayant abouti à ce sésame, reportez-vous aux pages 44 et 45 du présent numéro. Vous saurez tout ce qu'il faut savoir pour ne plus hésiter à en doter votre véhicule et profiter ainsi des nombreux avantages qui y sont liés. ■



La Directive “Fin de Vie” condamnait à la destruction tous les véhicules anciens non roulants.

La sauvegarde des véhicules non roulants

Le classement d'un véhicule en “Non Roulant” et ses conséquences, au mieux l'interdiction de reprendre un jour la route, au pire la destruction, a été abrogée par le décret du 9 février 2009. Avant toute chose, sachez qu'un véhicule est un bien meuble. Tout ce qui touche à sa propriété est régi par le Code Civil, qu'il soit ou non en circulation. Le certificat d'immatriculation n'est qu'un titre de circulation et de police. Il implique une forte présomption de propriété, mais ce n'est en aucun cas une absolue certitude de propriété, comme l'a confirmé la Jurisprudence, et même si cela figure en ces termes sur les nouvelles Cartes Grises ! Le titre de propriété reste le certificat de cession ou de vente.

Donc, tant qu'un véhicule n'est pas “en circulation”, ce qui est le cas s'il est en cours de restauration ou stocké dans un lieu privé, le fait de n'avoir pas effectué la mutation de la carte grise, qu'elle existe ou pas, ne constitue pas une infraction au regard du Code de La Route. Il en est de même, si le contrôle technique périodique n'est pas à jour.

C'est seulement quand un véhicule est “en circulation”, y compris en stationnement sur les voies ou espaces ouverts à la circulation publique, que le Code de La Route s'applique. Comme le Code Civil, il exige une forme réglementaire du certificat de cession. Le véhicule doit y être précisément identifié ainsi que l'ancien et le nouveau propriétaire. Les changements successifs de propriétaires doivent d'ailleurs être authentifiés par autant de certificat(s) de cession.

De même qu'il est désormais possible de demander le retrait de la circulation d'un véhicule, puis son retour à cette dernière, il est également possible de détenir un véhicule sans certificat de circulation sans enfreindre la loi ni risquer d'être obligé de le détruire. ■

Retrouvez toutes les informations, vos droits et devoirs, sur notre site : www.ffve.org/victoires



RALLYE MONDIAL MOTOS FIVA À CAVAILLON

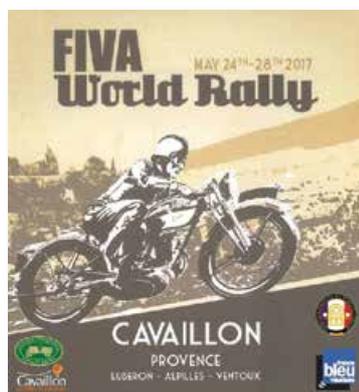
En Provence sur deux-roues

Lors de l'assemblée générale de Budapest en novembre 2015, la FFVE avait proposé d'organiser en 2017 le Rallye Mondial Motos Fiva dans la région de Cavillon afin de célébrer ses 50 ans. Nos amis Roumains ayant accepté de passer leur tour, c'est donc la France qui a accueilli cette belle fête de la motocyclette en cette année de cinquantenaire.

Texte : Roland Carlier, administrateur FFVE, photographies : Céline Schelfhout, Roland Carlier et Patrick Le Parc



Chaque année, à pareille époque, les motocyclistes du monde entier se retrouvent pour un rallye international organisé sous l'égide de la Fiva (Fédération Internationale des Véhicules Anciens). Du 24 au 28 mai 2017, Cavillon, ville du Luberon, carrefour touristique de Provence niché entre Alpilles, Luberon et Monts de Vaucluse, accueille ainsi le Rallye Mondial Motos Fiva à quelques kilomètres du mont Ventoux. A travers ce rassemblement, en concertation avec Céline Poussard, Nicolas Généroso, Alain Guillaume, Laurent Hériou, Patrick Le Parc et Pascal Rousselle, en tant qu'adhérent à la Fiva et dans le cadre de ses 50 ans, la FFVE



organise pour la première fois en France cette manifestation.

Outre son aspect conservation du Patrimoine vivant, ce rallye sportif nous a fait découvrir une région merveilleuse et attractive, avec sa culture traditionnelle et ses plats régionaux. Il a également offert une présentation variée de motocyclettes parfaitement restaurées. Cette manifestation a su inclure un projet éducatif innovant tourné vers les jeunes entre une classe du lycée professionnel de Cavillon, la Fondation du Patrimoine, la Fondation Motul et des professionnels locaux de la restauration. Sachant également que la réussite d'une manifestation de cette dimension se joue

sur des détails, cette préparation sur le long terme nous a permis de planifier et d'apporter des prestations de grande qualité, mettant en lumière le travail et l'investissement au quotidien du collègue moto et de la FFVE. En cette période récente d'attentats, la sécurité des concurrents sur ces 120 km quotidiens sur des routes secondaires restait une préoccupation importante, mais le soutien du Club Motocycliste de La Police Nationale nous a permis de bénéficier d'une escorte de deux motards CRS d'Avignon pendant trois jours.

LUBERON, DURANCE ET BÉNÉDICTION

Sous un soleil quasiment estival, le mercredi 22 mai, le ton est donné avec l'accueil à l'hôtel Mercure de Cavillon des 167 participants, l'attribution des chambres et la distribution des cadeaux d'arrivée. C'est

Au pied de l'arche du cinquantenaire de la FFVE aux couleurs de Motul, Palmino Poli, responsable de la commission motocyclettes de la Fiva, et Patrick Rollet, Président de la Fiva, attendent le départ de Cavailion.



À Saint-Andiol, visite très appréciée des anciens ateliers des frères Nougier, créateurs des machines de course qui portent leur nom.



autour d'un apéritif de bienvenue qu'une réunion d'information sur la présentation du rallye, le rappel des règles de sécurité, le programme des visites des cinq jours et la réponse aux nombreuses interrogations a ensuite lieu dans les salons de l'hôtel.

Nos amis du Moto Club de Robion assurant le guidage lors des parcours, nous entamons la première journée de rallye par la découverte des villages du Luberon. Une première pause-café se déroule dans le parc régional du Luberon où Jacqueline Combe, maire du petit village vaudois de Mérindol, nous reçoit avec une grande gentillesse. Nous prenons ensuite la direction de Lauris puis Lourmarin et sa combe, quittant la vallée de la Durance pour celle du Coulon-Calavon. Là, nous découvrons ses villages nichés à flanc de coteaux tels Bonnieux, Lacoste, cher à Pierre Cardin, Oppède et enfin Gordes où nous prenons un repas provençal. Laurent, le chef nous fait la surprise d'un superbe gâteau aux couleurs de la Fiva et de l'épreuve. Retour sur Cavailion pour l'ouverture du corso fleuri et d'une traversée de la ville où pas moins de 4 000 personnes nous saluent. La journée s'achève avec la bénédiction des motards par le Père Vincent dans une toute petite chapelle dominant Cavailion. L'occasion est alors trop belle pour ne pas proposer à nos hôtes étrangers une

découverte de nos produits régionaux, les premiers melons et fruits de saisons. Cette dégustation est animée par des danses traditionnelles provençales.

EN VISITE CHEZ NOUGIER

La deuxième journée nous entraîne sur les routes des Alpilles. Après un chaleureux café à Orgon, direction Mouriés et le Paradou puis une halte au légendaire Moulin d'Alphonse Daudet à Fontvieille pour un repas camarguais dans une manade à Saint-Rémy-de-Provence. Là, nous attendent quatre cuisses de taureau à la broche ainsi que la présentation taurine d'un troupeau de vaches de combat par

des gardians. Le clou de la journée étant la visite des fameux ateliers Nougier à Saint-Andiol, où nous rencontrons M. Nougier fils et Jacky Bœuf, véritable mémoire de la marque et de ses victoires en compétition. Chacun de nous peut apprécier l'accueil et la gentillesse de notre hôte tant pour la visite de l'atelier que pour les explications éclairées de Claude Scalet sur ces fameuses motos de course Nougier. La dernière journée nous emmène sur les pentes du géant de Provence, l'incontournable Mont Ventoux et ces 1 907 mètres d'altitude ! Après une halte avec café offert par le maire de L'Isle-sur-La-Sorgue au Club des Négo Tchins, direction Pernes-Les-Fontaines, Mazan puis Bédouin, véri- ►►



Lors d'un arrêt à la Manade sur la route des Alpilles, les motards se regroupent pour partager leur passion.

Sur les routes du Mont Ventoux, les paysages se suivent et ne se ressemblent pas... Mais tous sont toujours magnifiques !



Présentation de la moto Terrot restaurée et de l'affiche du rallye devant la mairie de Cavaillon.

► table point de départ pour 20 km d'ascension sans palier. Un soleil magnifique couronne notre regroupement au sommet du col des Tempêtes, nous offrant un panorama exceptionnel et mettant la Provence à nos pieds. Une paella géante nous permet ensuite de reprendre des forces à Malaucène où Dominique Bodon et Bénédicte Martin, le maire et son adjointe, passionnés et collectionneurs eux aussi, entretiennent une véritable culture dans l'accueil chaleureux pour les clubs d'ancêtres. Retour sur Cavaillon et, après une collation au garage Peugeot, direction l'hôtel de ville et une exposition des motos du rallye. Là, le député-maire Jean-Claude

Bouchet tient à remettre en remerciements aux 17 pays présents la médaille de la ville gravée aux couleurs du Rallye Mondial Motos Fiva 2017. La cérémonie finale se déroule à l'hôtel Mercure clôturant ce grand moment motocycliste. Après les différents discours, échanges de présents et la passation du trophée, le repas de gala et la soirée se terminent tard dans la nuit. En conclusion, ce Rallye Mondial Motos Fiva 2017 a été une grande réussite. L'engagement a été tenu à tous les niveaux. L'organisation a été sans faille, avec un programme respecté faisant honneur à la

FFVE qui l'a préparé. De l'avis de tous les participants, c'est un des plus beaux jamais réalisés, alliant curiosités touristiques et traditions provençales, découvertes de sites sur des routes pittoresques et sportives, accueil et repas de grande qualité, et le tout sous un soleil omniprésent en prime. Enfin, un grand remerciement sincère doit ici être adressé à tous ceux qui nous ont aidés à la réalisation de cette belle manifestation. Pour le bien collectif, elle a créé des liens profonds et amicaux entre ses différents acteurs mettant ainsi en lumière notre Fédération. ■

Une partie de la fine équipe au pied du moulin d'Alphonse Daudet à Fontvieille.





la passion est
toujours intacte

PASSION. TRADITION.

La nouvelle ligne de produits d'entretien auto Mirror Bright rend hommage aux 110 d'héritage de Meguiar's.

Un zest d'authenticité et un concentré de technologie dans 5 produits uniques pour prendre soin de son automobile.





9^e RETRO AUTO FORUM

Le Raf et la FFVE avec élégance

Temps fort de la neuvième édition du Rétro Auto Forum de Fréjus, le concours d'élégance en automobile a été sélectionné au calendrier des manifestations estampillées "50^e anniversaire de la FFVE". Cette soirée du 27 mai 2017 a ainsi mis à l'honneur le Jubilé de la FFVE en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Texte : Régis Deweer, administrateur FFVE, photographies : Mairie de Fréjus

Mâîtrisant pourtant parfaitement leur sujet, les organisateurs sentent cette année la pression monter d'un cran par rapport aux huit éditions précédentes. En effet, la FFVE a retenu le concours d'élégance du samedi soir comme manifestation régionale phare pour fêter son cinquantième anniversaire. Selon la formule consacrée, il s'agit de mettre les petits plats dans les grands ! La présence de notre président Alain Guillaume et de deux de ses prédécesseurs en atteste.

UNE BONNE BASE

Commençons par le cadre. Le Rétro Auto Forum, plus communément appelé Raf, se tient sur la Base Nature François Léotard de Fréjus, ancienne base aéronautique de la Marine nationale. L'espace n'y manque pas, tant en extérieur qu'à l'intérieur avec le bâtiment Caquot (du nom d'Albert Caquot, l'ingénieur ayant initié son concept de construction en béton armé). Celui-ci abritait en effet naguère les garages et ateliers des aéronefs de la base. Pour le concours d'élégance lui-même, un cadre plus bucolique s'impose. Bienvenue sur le boulevard d'Alger situé en front de mer, avec ses palmiers, sa plage de sable fin et, bien sûr, la Méditerranée aux couleurs d'azur. Après avoir été admirées toute la journée du samedi par les visiteurs du Raf, les voitures participant au concours

d'élégance se dirigent en convoi sous escorte policière vers le bord de mer en fin d'après-midi. Une nouvelle foule aussi curieuse que compacte vient à la rencontre des équipages. Des échanges passionnés s'engagent sur les années des voitures, leurs cylindrées et leurs performances tandis que le soleil descend déjà lentement sur l'horizon méditerranéen.

DE LA RIGUEUR DANS L'ÉLÉGANCE

Se tenant sous l'égide de la FFVE, le déroulement du concours d'élégance en automobile répond à des règles strictes qu'il est toujours utile de rappeler brièvement. La présentation des voitures s'effectue de la plus récente (minimum 30 ans) à la plus ancienne. Il n'est pas systématiquement besoin de porter un costume contemporain de la voiture puisque l'élégance est intemporelle. Chaque équipage reçoit cinq notes allant de zéro à vingt récompensant respectivement sa rareté et son intérêt historique, son authenticité, sa qualité de restauration ou son état de conservation, l'élégance de l'ensemble qu'elle constitue avec son équipage, et, enfin, sa présentation. Les voitures concurrentes sont réparties en trois catégories, désignées Ancêtres, Classiques et Modernes, couvrant respectivement les périodes suivantes, jusqu'à 1919, de 1920 à 1949 et de 1950 à 1987. Un gagnant par catégorie se voit ►►



Franck Lecomte nous présente sa Triumph TR 2 de 1954, gagnante de sa catégorie.

Grand Prix d'excellence pour la Cadillac 1951 de Michèle et Yves Lachat.



La Ferrari F 40 de 1987 de Michel Mazzone impressionne petits et grands. Moteur V 8, deux turbos, 478 ch et 320 km/h, ça calme ou ça excite, c'est selon !



Beaucoup de classe pour l'équipage Smedey et sa Ford V 8 de 1936. Une victoire méritée dans la catégorie Classiques.



Feu d'artifice sur la mer pour clore cette belle manifestation.



Aussi silencieuse à l'arrêt qu'en marche, la Rolls-Royce 20/25 de 1928 de Gunnar Sâtre brille par son élégance et remporte la catégorie Ancêtres.



Sous la présidence d'Alain Guillaume, Président de la FFVE, le jury du concours d'élégance au grand complet.

►► récompensé, et l'équipage ayant réalisé le meilleur score toutes catégories remporte le Grand Prix d'excellence (et non le *best of the show* comme nos amis anglophones souhaiteraient nous l'imposer !).

Et si nous passions aux choses sérieuses ? Le jury présidé par Alain Guillaume est constitué de personnalités de la ville de Fréjus au premier rang desquelles figure Monsieur David Racheline son premier magistrat. Claude Delagneau qu'on ne présente plus, lance "Le" concours d'élégance avec, en lever de rideau, plusieurs passages de Wayne Gardner, champion du monde 1987 en 500 cm³, au guidon d'une moto Grand Prix. À 57 ans, le pilote australien fait toujours preuve d'une dextérité remarquable.

La première voiture à se présenter sur le tapis rouge donne le ton et met le jury comme le public en émoi. Pensez donc, disposer d'une Ferrari F 40 sous les yeux... et dans les oreilles, représente un privilège rare. Claude Delagneau officiant en présentateur émérite souligne que, compte tenu de l'aura de la marque, une Ferrari symbolise dès sa sortie d'usine une voiture de collection. Pour autant, cette F 40 de 1987, donc âgée de 30 ans, se trouve désormais éligible à la Carte Grise de Collection accédant ainsi au statut de Patrimoine culturel, technique et industriel.

DES CABRIOLETS... COMME S'IL EN PLEUVAIT !

Les équipages suivants ne démeritent pas. Grâce à des commentaires aussi éclairés que subtils, une véritable histoire de l'automobile se déroule en front de mer. Une Alpine A 108 de 1964 et une NSU de 1965, toutes deux en rare version cabriolet, collent bien à l'esprit de la Côte d'Azur. Pour le confirmer, la catégorie Modernes voit défiler l'essentiel des équipages à bord de voitures découvertes, que ce soit la Ford Mustang, l'Alfa Romeo 2000 ou encore la Triumph TR 2. La Citroën Traction 11 B, découvrable elle aussi, ponctue le voyage à travers les différents pays producteurs d'automobiles.

Une Delahaye 135 M marque l'entrée dans la catégorie Classiques. Elle est suivie d'une Hotchkiss Biarritz puis d'une ravissante Peugeot 302 découvrable présentée par un équipage entièrement féminin. Une rouge et flamboyante Ford V 8 incarne quant à elle parfaitement les

lignes classiques très rondes des années trente, tandis qu'une rare Standard, appartenant à la même décennie, représente la voiture sportive vue par les Anglais. Réel contraste, mais intérêt marqué par le jury pour la diversité du plateau.

À l'instar du monde du spectacle, nous gardons le meilleur pour la fin ! La catégorie Ancêtres débute par la présentation d'une Rolls-Royce 20/25 dont la classe n'a d'égal que le silence de fonctionnement. Elle est suivie par une Citroën B 12 en carrosserie torpédo. Une Dodge de 1915, doyenne du plateau, clôt le défilé des 26 élégants équipages, mais n'allez surtout pas imaginer que la soirée s'est terminée avec un bruit de moteur !

UN DÉNOUEMENT TOUT EN PYROTECHNIQUE

Il faut maintenant se tourner vers la mer et admirer le feu d'artifice tiré depuis le large. Voilà qui émerveille petits et grands. Le bouquet final se reflète sur la surface de l'eau et fait honneur au jubilé de la FFVE avec un "50" enflammé, salué par les applaudissements nourris du public.

La saisie des notes en temps réel permet de proclamer les résultats après seulement quelques minutes. Le Grand Prix d'excellence est ainsi attribué à la Cadillac cabriolet de 1951 d'Yves Lachat. Le 1^{er} prix de la catégorie Modernes est remporté par la Triumph TR 2 de 1954 de Franck Lecomte. Le 1^{er} prix de catégorie Classiques revient à la Ford V 8 de 1936 de John Smedey, tandis que la Rolls-Royce 20/25 de 1928 de Gunnar Sätre se voit attribuer le 1^{er} prix de la catégorie Ancêtres.

Cette grande soirée festive doit sa réussite à l'implication de Jean-Paul Buntix et Stéphane Digani, ainsi qu'à une équipe de bénévoles particulièrement rodée et motivée. La ville de Fréjus ainsi que les nombreux et généreux partenaires forment le socle tant technique que financier de cette manifestation. N'oublions pas de féliciter tous les équipages qui se sont déplacés, parfois de très loin, jusqu'à Fréjus.

Fort de ce magnifique millésime 2017, les organisateurs travaillent d'ores et déjà sur la dixième édition du Raf. À vos agendas, elle se déroulera les 2 et 3 juin 2018, et toujours sous le soleil de la Côte d'Azur ! ■



CLASSIC EXPERT

By Experveo

VOUS SOUHAITEZ ACHETER, VENDRE UN VÉHICULE DE COLLECTION
OU LE FAIRE ESTIMER ?

Notre réseau d'experts **agrés et passionnés** est à votre service dans toute la France pour un examen technique et un rapport complets.



NOS ENGAGEMENTS

Classic Expert s'appuie sur le réseau de BCA Expertise, leader de l'expertise automobile en France.

1

Un réseau
National

avec des experts répartis
sur toute la France

2

Un service
client dédié

pour une prise de
rendez-vous rapide

3

Des experts
passionnés

agrés par le ministère
de l'Intérieur



classicexpert.fr

09 72 54 15 12
Prix d'un appel local depuis un poste fixe

Du lundi au vendredi
de 9h à 20h



37^e TOUR DE BRETAGNE

Toujours grandiose

Considéré comme l'une des plus grandes manifestations populaires sur route ouverte, avec ses 750 véhicules, le fameux Tour de Bretagne ne pouvait pas échapper au calendrier de notre cinquantenaire, d'autant qu'il célébrait aussi les 40 ans de son club organisateur, l'ABVA.

Texte et photographies : Jean Marc Dubost, administrateur FFVE, et François Ravary, délégué régional Bretagne

Celles et ceux qui n'ont pas pu se rendre à cette 37^e édition du Tour de Bretagne, du 2 au 5 juin 2017, ont raté un superbe événement mené de main de maître par Pascal Ameline, Président de l'ABVA (Association Bretonne de Véhicules Anciens), et toute son équipe de volontaires bénévoles !

Pour marquer son 50^e anniversaire, la FFVE avait retenu Le Tour de Bretagne 2017, centré sur la ville de Morlaix, parmi les 15 manifestations retenues à travers la France tout au long de l'année. Il est vrai qu'elle considère cet événement comme le plus grand rassemblement sur route de tous types de véhicules d'époque en France, voire en Europe. Imaginez un instant, 750 véhicules lâchés sur un parcours en marguerite pendant trois jours, au travers de trois circuits et pour un total d'environ 300 km !

François Ravary, Délégué Régional Bretagne pour la FFVE, avait suggéré de faire porter nos couleurs par quatre véhicules publicitaires et d'ouvrir le cortège avec sa Panhard "Louis XV" suivie de la Morris Minor 1000 de Jean-Marc Dubost Administrateur de la FFVE.

Le vendredi, après l'arrivée au fur et à mesure des véhicules sur le parking du

Parc Expo de Langolvas à Morlaix, et une fois les formalités remplies, un dîner réunit les concurrents sur place.

UN CIRCUIT PAR JOUR

Le premier circuit du samedi 3 juin emmène les participants en direction de Plougasnou via les routes côtières en passant par Plestin-Les-Grèves et Locquirec. Le convoi est impressionnant. De très nombreux spectateurs massés tout au long du parcours applaudissant le passage



Rosengart Supertraction coupé de 1938 au milieu du paysage typiquement breton.

des divers véhicules.

Le dimanche, les équipages prennent la direction de Saint-Pol-de-Léon, Plouescat et Kerlouan. Ils longent à nouveau la côte découvrant ses surprenants paysages sauvages constitués de plages de sable fin et de rochers. Quel spectacle ! Le retour vers Morlaix se fait en passant par Plouéan au cœur du Pays de Léon.

Le lundi, le troisième itinéraire mène au cœur de la Bretagne, dans les monts d'Arree, empruntant un parcours sinueux de petites routes au travers des terres de légendes bretonnes. Cet autre monde à quelques pas de la mer offre calme et dépaysement au cœur de somptueux paysages de landes et de bocages encore intacts.

Le plus incroyable est de constater la fluidité du trafic parfaitement réglé grâce à une signalétique efficace. Les nombreux bénévoles et motards facilitent la circulation. Ils gèrent aussi de main de maître le stationnement des participants dans les villages réservant un accueil chaleureux et fort sympathique pour une pause garnie de diverses boissons et victuailles ! Et c'est aussi l'occasion pour tout un chacun d'en découvrir les trésors cachés.

Tous types de véhicules sont présents,

Peugeot 604 et Renault 16 ex-Tour de France cycliste.



La Panhard Dyna "Louis XV" de François Ravary, notre Administrateur Régional Bretagne, arbore pour l'occasion les couleurs du cinquantenaire de la Fédération.



des cyclomoteurs et motos, de nombreux modèles d'Avant-guerre et des utilitaires. Il faut aussi compter sur une très importante "délégation" de véhicules publicitaires anciens rappelant les grandes heures des Tour de France cyclistes des années cinquante à soixante-dix ! L'on trouve des voitures légères, bien sûr, mais aussi des cyclecars, tri et quadricycles, des véhicules militaires ainsi que des autobus et des camions ! On pourrait aisément imaginer que, dans le nombre, il y a plusieurs véhicules de même marque et modèle... Mais pas du tout, pas un doublon ! Bien au contraire, des véhicules certes parfois d'une même marque, mais de modèles différents dont certains d'entre eux sont bien souvent devenus rares. Tous sans exception sont dans un état de préservation et de fiabilité remarquables. C'est un régal pour les yeux chargés de beaucoup de nostalgie !

Quant à l'organisation des repas, imaginez

quand même 1 500 personnes sur la route qu'il faut sustenter midi et soir ! Le choix judicieux du traiteur, remarquable par la qualité des mets servis et par la gentillesse de son personnel, doit être ici souligné. Il permet à chacune et chacun de profiter pleinement de ces instants ludiques et de faire plus ample connaissance avec les uns et les autres !

L'HÉRITAGE DE RENÉ ALBA

Dans son introduction, le Président de l'ABVA, Pascal Ameline, citait le désir de partager ce grain de folie qui anime l'ABVA et le Tour de Bretagne dans la continuité de cet esprit convivial inspiré par le regretté René Alba. Il faut effectivement un brin de folie pour monter une telle organisation dans la bonne humeur. Et ce sans jamais perdre de vue tous les impondérables que comporte, d'une année sur l'autre et jusqu'au dernier moment, la pré-

paration d'une pareille Aventure !

L'ABVA a vu le jour le 19 décembre 1977, et la réussite exemplaire de cette édition 2017 de son Tour de Bretagne a pleinement contribué à la célébration plus que méritée de son 40^e anniversaire. Que vive encore très longtemps l'ABVA !

Je garderai de ma première participation au Tour de Bretagne un souvenir inoubliable, tout en me demandant comment j'avais pu en rater autant d'éditions ? J'ai promis à Pascal Ameline de revenir l'année prochaine, mais à moto cette fois ! Mon camarade et alter ego François Ravary se joint à moi pour le féliciter à nouveau ainsi que tous les membres de son équipe. Merci à eux pour nous avoir offert, dans une ambiance sympathique et conviviale, ce spectacle populaire sans équivalent. Tout en traversant une si belle région, il a offert une très belle visibilité à l'action de la FFVE auprès des collectionneurs, célébrant ainsi dignement son 50^e anniversaire. ■



La FFVE avait aussi choisi de faire porter ses couleurs par cinq anciens utilitaires de la caravane du Tour de France. C'était une façon bien originale d'être vue et reconnue de tous, mais aussi une belle occasion de revoir sur la route ces monuments de la carrosserie française des Trente Glorieuses.



32^e RÉTRO MEUS'AUTO AU LAC DE MADINE

Une grande classique à l'Est

Belle manifestation du Grand Est s'il en est, Rétro Meus'Auto, organisée par le club Les Bielles Meusiennes sur les bords du Lac de Madine les 10 et 11 juin 2017, a servi de cadre à notre présence tout en participant aux célébrations de nos 50 ans.

Texte : Fabrice Reithofer, délégué régional Alsace - Lorraine - Franche-Comté, photographies : Fabrice Reithofer, Jean Liouville et DR

Pour les 50 ans de la FFVE, trouver une manifestation représentative chaque mois relève du casse-tête de par le nombre d'événements que peut offrir le calendrier dès le retour de la belle saison. Pour le mois de juin par exemple, il a fallu choisir une manifestation dans le Grand Est qui soit la plus représentative par sa taille, son environnement et sa fréquentation. L'incontournable Rétro Meus'Auto s'est ainsi imposée comme une évidence. Idéalement située à 2 h 30 de Strasbourg, Troyes, Reims ou Dijon, et à moins d'une heure de Metz ou Nancy, c'est aussi l'occasion d'une belle balade printanière en Ancienne.

Le site, installé dans un écrin de verdure sur une partie des 1 100 hectares disponibles autour du lac de Madine, accueille plus de 4 200 véhicules. Durant le week-end,

c'est la grande fête des populaires, des youngtimers et de quelques avant-guerre... sans oublier le rétro camping, les utilitaires et les tracteurs.

■ LA CHASSE AUX PIÈCES RARES

Les motos se concentrent plutôt vers la bourse d'échange forte de plus de 180 stands en provenance de France, Belgique, Allemagne ou encore des Pays-Bas. Il est intéressant

d'y trouver bien sûr des pièces détachées d'auto et de moto, mais aussi de la décoration vintage, objets et prêt-à-porter, des produits d'entretien et des miniatures. Les vélomoteurs et cyclo-moteurs sont quant à eux toujours plus nombreux. La bourse d'échange a encore de ►►



Le challenge Lorenzini pour les véhicules de plus de 30 ans a été attribué à cette Citroën Traction 11 B Légère de 1948 élégamment présentée.



La coupe de la catégorie coupé et cabriolet a quant à elle été remise aux propriétaires de ce cabriolet Mercedes 220 S de 1957 accompagnées pour l'occasion de Miss Meuse 2017.

Un peu esseulée, cette Donnet-Zedel torpédo des années vingt.



Au milieu du plateau des motocyclettes, cette Moto Guzzi attelée de compétition.



Parade des tracteurs sous un soleil de plomb.



Mélange des genres tout au long du week-end où les parades se sont succédé pour le plaisir de tous.

Chaque club préinscrit, tels les clubs Panhard ou Renault, disposait d'un espace dédié pour accueillir ses membres.



Le concours réservé aux amateurs de moins de 25 ans a été remporté par Loïc Roufenach avec sa Peugeot 202 de 1938.



Parmi les nombreuses voitures présentes lors de ce défilé, cette Frégate très accessoirisée rendait hommage aux modèles Renault des années cinquante, un des thèmes de cette rencontre.



À l'instar de ce jeune passionné venu présenter son cyclomoteur flambant neuf, chacun avait sa chance dans ce concours de présentation.



►► belles années devant elle malgré Internet et la vente en ligne tant nationale qu'internationale... Délaissant le virtuel pour le réel, l'acheteur peut toucher, regarder l'état de la pièce par lui-même et, bien sûr, négocier... et repartir content avec sa pièce à la main ou dans sa besace "spéciale bourse". La pièce convoitée ou simplement l'occasion faisant le larron !

Plusieurs animations ont agrémenté le week-end, notamment un hommage aux Renault Frégate, Colorale et Prairie, avec une quinzaine de modèles exposés, ainsi qu'une tombola permettant de gagner une Peugeot 305. Des concours de restauration ont aussi été organisés. Le concours réservé aux propriétaires de moins de 25 ans a été remporté par Loïc Roufenach avec sa Peugeot 202 de 1938, le challenge

Lorenzini pour les véhicules de plus de 30 ans a été attribué à une Citroën Traction 11 Légère de 1948 et, dans la catégorie coupé et cabriolet, c'est une Mercedes 220 S cabriolet de 1957 qui a reçu le premier prix. Il y avait vraiment de quoi ravir tous les 30 000 visiteurs présents durant ce beau week-end ensoleillé.

LA FÉDÉRATION AU CŒUR DE L'ACTION

Autre point fort du week-end, notre stand FFVE était idéalement placé sur l'axe principal, en plein centre de la manifestation. Il se trouvait ainsi devant le camion de l'assureur Allianz d'Yvonnick Blaise, lui-même partenaire de l'événement en charge de la logistique pour notre association depuis plusieurs années. Pour agrémenter le stand, nous avons exposé une Porsche 911 des années quatre-vingt, une Triumph TR 4 et une Donnet-Zedel torpédo de 1925. Profitant de la présence de 60 clubs et de leurs dirigeants, la FFVE leur a offert un vin d'honneur qui a été un succès. Quelques boursiers et, pour notre plus grand plaisir, une vingtaine de bénévoles du Rétro Meus'Auto sur les 50 composant le noyau dur de l'association, se sont joints à la fête. Un grand merci à notre Directeur général Laurent Hériou pour sa présence, nous permettant, à Daniel Paleni et à moi-même, de peaufiner nos réponses aux diverses questions relatives à l'automobile et son environnement... Le président Jean Liouville et toute l'équipe de Rétro Meus'Auto ont été très fiers de nous accueillir et nous remerciant chaleureusement d'avoir choisi la manifestation Rétro Meus Auto pour célébrer les 50 ans de la FFVE. Le rendez-vous est déjà pris pour les 9 et 10 juin 2018 pour la 33^e édition. ■



Bien situé au centre de la manifestation, le stand de la FFVE accueillait les visiteurs pendant les deux jours.



Chronométrez votre rallye avec le nouveau GPS Tripy-R dédié au chronométrage de précision. 4 constellations satellites, montage ultra rapide, sans câble d'alimentation, jusqu'à 4 jours d'autonomie !



Pilotez votre rallye!

TRIPY RALLY SERVICES réalise votre suivi sportif en rallye (vhc, vhrs, rallye-raid, autres rallyes): chronométrage de précision par GPS embarqué, tracking (suivi des véhicules), contrôles des vitesses et des traces, affichage du road book et/ou des zones à vitesse limitée, sécurité (drapeaux jaune et rouge), bouton alarme S.O.S. Organisateur, construisez vos road books papier, enregistrez vos traces, éditez vos spéciales et pilotez vos rallyes de A à Z avec tous les outils Tripy. Nos prix de location varient en fonction des quantités et des options activées. Nos avantages techniques sont nombreux: installation ultra rapide, câblage non-indispensable, grande autonomie, grande précision avec 100% de résultat même dans les endroits difficiles, classements sûrs et sans délai. Tripy SA. développe en interne et maîtrise l'ensemble de ses développements techniques, hardware et logiciels. Tripy Rally Services opère depuis dix ans sur les plus petits rallyes comme sur les rallyes les plus prestigieux.



TRIPY crée logiciels et GPS pour éditer vos road books et pour savourer vos meilleurs itinéraires. Clubs, associations, passionnés de parcours sur mesure, économisez temps et carburant en construisant vos rallyes avec une seule reconnaissance ! Corrigez vos road books, éditez-les dans une mise en page personnalisée, exportez-les en PDF !



voir Tripy Competition

Promo Club !

Envoyez "L'Authentique" en objet sur contactez-nous@tripy.be et recevez 1 carte Michelin ou IGN 1/4 France d'une valeur de 98€ en cas d'achat d'un pack Tripy II avant le 1er mars 2018 !



Le pack GPS Tripy II Europe est constitué du GPS Tripy II, lecteur-éditeur de road book électronique, incluant un enregistreur pro, un tripmaster GPS, un chronomètre pour circuit (laptimer), 600 road books routiers et un calcul instantané par les routes touristiques dans 16 pays en Europe de l'Ouest; son logiciel RoadTracer Pro est équipé des cartes vectorielles d'Europe de l'Ouest + Google Map/Sat, pour éditer automatiquement vos parcours sous forme de road book papier. Possibilité d'intégrer des cartes lierces dans le logiciel pour détailler vos parcours, tels que MICHELIN France 1/200.000 ou carte Topographique IGN 1/50.000. Le GPS Tripy II est étanche, robuste, facile, fûté ! Fixations auto/moto incluses. Contrôle qualité total, made in Belgium. Garantie 5 ans. Prix du pack Tripy II Europe grand public (ref. 8000) : 648€. Le Pack GPS Tripy II Europe (ref. 8200) est spécialement dédié aux organisateurs de rallyes de régularité, il est équipé d'un connecteur et d'une antenne GPS externes : 748€. Le logiciel RiverNotes (598€) est un logiciel vendu seul, sans GPS, destiné aux professionnels, il est entièrement dédié à la construction de Road Book papier haute définition.

En vente sur l'eshop www.tripy.fr

video pack Tripy II





1966-2017

La Carte Grise de Collection

L'idée d'un titre de circulation spécifique aux véhicules de collection remonte au début des années soixante et à l'émergence du phénomène de la collection automobile. À l'époque, il ne s'agissait que de voitures d'avant-guerre, de tacots comme l'on disait alors, mais les problèmes de carte grise manquante existaient déjà. Texte : adaptation Antoine Demetz, photographies : Pascal Rousselle, administrateur FFVE, et DR

En effet, pendant la Seconde Guerre mondiale de nombreux véhicules ont vu leur carte grise égarée ou perdue. Délaissés pour de nouveaux véhicules plus modernes après le conflit, ceux-ci sont restés immobilisés en l'état. Mais quand les collectionneurs ont commencé à s'intéresser à eux et ont souhaité pouvoir rouler avec en toute légalité, il a bien fallu trouver une solution qui satisfasse tout autant ces derniers que les pouvoirs publics.

Mais la première initiative en ce sens revient au club des Teuf-Teuf créé en 1935. Au début des années soixante, à l'initiative de Messieurs Blomet et Roux, il avait ainsi été imaginé et mis en place une procédure d'attestation de conformité par des experts reconnus par ledit club. Celle-ci, officiellement certifiée par le club, a ensuite été reconnue le 19 avril 1966 par les Pouvoirs Publics conformément à la circulaire CR166. L'attestation du club des Teuf-Teuf devient alors un acte de régularisation de la conformité des véhicules leur permettant d'obtenir une nouvelle carte grise

dite de collection. La mention "véhicule de collection" apparaît pour la première fois sur des cartes grises, la carte grise de Collection était donc officiellement née et elle allait dès lors permettre de sauver de la ferraille nombre de véhicules anciens en leur permettant de reprendre la route en toute légalité !

1984, première définition du véhicule de collection

Entre-temps, la FNCAAF (Fédération nationale des clubs d'automobiles anciennes en France) est créée le 11 novembre 1967 à Paris puis, le 16 décembre suivant, à Lyon elle devient la FFAE (Fédération française des automobiles d'époque). Dix-huit ans plus tard, le ministère des Transports, avec la collaboration de cette dernière, réglemente par un arrêté en date du 5 novembre 1984 la qualification véhicule de Collection et crée de fait une nouvelle série administrative éponyme dans les immatriculations de véhicules.

Même en l'absence de l'ancien certificat

d'immatriculation, un véhicule de plus de 25 ans peut alors être réimmatriculé sans avoir à subir une réception à titre isolé par le service des Mines selon les normes en vigueur lors de sa première mise en circulation ou de sa construction. Il peut alors circuler librement dans son département d'immatriculation et ses départements limitrophes. Au-delà des départements limitrophes, à chaque sortie, il suffit à son propriétaire de remplir une déclaration de circulation rédigée sur une carte-lettre extraite d'un carnet à souche et de l'envoyer à sa préfecture.

Cet Arrêté du 5 novembre 1984 officialise aussi la mission de service public déléguée à la FFAE.

Le 14 février 1987, pour ses vingt ans, la FFAE décide de prendre le nom de FFVE pour devenir la Fédération que nous connaissons aujourd'hui.

À partir du 1er janvier 1992, lorsque le contrôle technique est instauré en France, le véhicule bénéficiant d'une carte grise de Collection en est de fait exempté.

2009, suppression du carnet à souche

Correspondant à la mise en place du SIV (Système d'immatriculation des véhicules), un nouvel Arrêté daté du 9 février 2009, remplace le précédent, presque sans changement, et fixe maintenant l'âge des véhicules éligibles à la carte grise de Collection à 30 ans minimum. Par ailleurs, il confirme la mission de service public déléguée à la FFVE. Il instaure aussi un contrôle technique périodique tous les cinq ans, mais, en contrepartie, il abroge la restriction géographique de circulation, ainsi que le fameux carnet à souche.

Durant toutes ces années, la FFVE n'a eu de cesse d'œuvrer auprès de tous les pouvoirs publics intéressés pour obtenir des dérogations en faveur de tous les véhicules anciens de collection. Et en contrepartie, pour bénéficier de ces dérogations, le véhicule doit donc être immatriculé dans la série "véhicule de Collection".

2017, redéfinition et dimension patrimoniale

Soucieux de protéger le Patrimoine roulant, le législateur renforce les conditions d'obtention de la carte grise de Collection. Son but est ainsi d'éliminer les véhicules qui ne sont plus conformes à leurs caractéristiques lors de leur sortie d'usine. L'arrêté correspondant a été signé le 24 mai 2017, publié le 8 juin et appliqué dès le lendemain, le vendredi 9 juin 2017.

Dès lors, toute demande de passage d'une carte grise normale vers une carte grise de Collection doit être accompagnée d'une attestation de datation et de caractéristiques délivrée par le constructeur ou par la FFVE. Le demandeur doit également déclarer sur l'honneur que son véhicule n'a pas été modifié.

Destinée à tous les véhicules de plus de trente ans, la carte grise de Collection leur permet de continuer à rouler sous un régime adapté à leur spécificité tout en leur donnant une véritable dimension patrimoniale.



Davantage d'avantages

Aux débuts de la carte grise de Collection, la restriction de circulation, bien que théorique, pouvait paraître rédhitoire aux yeux de certains collectionneurs. Dans certains cas, les acheteurs utilisaient même cet argument pour essayer de minorer la valeur du véhicule convoité. D'autres craignaient d'être enfermés dans un « ghetto » offrant aux services fiscaux des possibilités de taxation, ou bien aux services publics de décider de nouvelles contraintes à l'encontre de cette série. En réalité, il s'agit de fausses interprétations.

En fait, le statut qu'elle procure présente plus d'avantages que d'inconvénients :

- ▶ Le contrôle technique périodique tous les cinq ans au lieu de deux qui avait été mis en place avec le nouveau SIV en 2009, a depuis encore été allégé grâce à l'action de la FFVE. Désormais aussi, les véhicules légers dont la date de construction ou de première mise en circulation est antérieure au 1^{er} janvier 1960 sont exemptés du contrôle technique s'ils sont titulaires d'une carte grise de Collection.
- ▶ Tous les véhicules lourds bénéficiant d'une carte grise de Collection sont eux aussi dispensés du contrôle technique et, en plus, de la taxe parafiscale.

▶ Les plaques d'immatriculation peuvent conserver les caractères blanc ou gris métal sur fond noir, ainsi que la forme d'origine des plaques anciennes, ce qui n'est pas le cas des véhicules en carte grise normale.

▶ La mention "véhicule de collection" sur une carte grise permet d'obtenir des dérogations sur des contraintes de circulation présentes et à venir, ne serait-ce que celles relatives à la pollution de l'air par la circulation automobile. En effet les véhicules de collection roulent très peu, et s'abstiennent de sortir en cas de pic de pollution. Statistiquement, nous savons qu'ils roulent à la campagne et exceptionnellement dans les villes.

▶ Malgré la grande prudence de son conducteur, un véhicule de collection peut être impliqué dans un accident de la circulation. Suivant l'importance des dommages, une expertise peut être ordonnée par les compagnies d'assurance. De même que pour un véhicule en carte grise normale, un véhicule en carte grise Collection pourra être classé VGE (véhicule gravement endommagé) ou VEI (véhicule économiquement irréparable). Toutefois, les critères d'irréparabilité technique prévus par les textes ne sont pas applicables systématiquement en cas de carte grise de Collection. La notion d'irréparabilité restera cependant à l'appréciation de l'expert automobile, un véhicule entièrement calciné pourra par exemple certainement être déclaré techniquement non réparable. Le fait que la mention « techniquement irréparable » ne soit pas appliquée permettra au véhicule en carte grise Collection d'être réparé, si le propriétaire le désire, sans passer par une RTI (réception à titre isolé). Une contre-expertise à l'issue des travaux sera néanmoins nécessaire avant de remettre le véhicule en circulation. ■



Non seulement les véhicules militaires peuvent eux aussi bénéficier de la carte grise de Collection, mais en plus la FFVE agit depuis longtemps pour leur protection en tant que véhicules de loisirs.



Première sortie remarquée pour ces deux pièces exceptionnelles. Ci-dessus, un Scania L 76 T de 1963 avec son impressionnante semi-remorque citerne aux couleurs du pétrolier BP, et, ci-dessous, un Willème LD 610 TB carrossé par Cottard en 1959.

LA LOCOMOTION EN FÊTE

La renaissance tant attendue

Après trois années d'absence, le site habituel de La Ferté-Alais qui l'accueillait n'étant plus adapté, la Locomotion en Fête renaît enfin grâce à la volonté farouche de ses organisateurs. Ceux-ci n'ont eu de cesse durant toute cette période de vaches maigres de croire à raison au bien-fondé de leur manifestation. Texte et photographies : Pascal Rousselle, administrateur FFVE

Bien sûr, un tel engagement pour défendre tous les moyens de locomotion ne pouvait pas passer inaperçu aux yeux des responsables de la FFVE. Ceux-ci en avaient donc logiquement retenu la date pour figurer au calendrier des manifestations du cinquantenaire de la Fédération. Créée en 1988, l'ACPHT (Association pour la Création du Parc d'Histoire Technique) est née de la volonté de quelques collectionneurs et clubs de véhicules et matériels utilitaires, agricoles et militaires de se regrouper. Ils

ont aussi décidé de se retrouver le temps d'un week-end autour d'une passion commune pour tous les moyens de locomotion à moteur. Le projet initial prévoyait à un horizon raisonnable la création en Région Parisienne d'un musée vivant baptisé Parc d'Histoire Technique. Depuis sa création, cette manifestation se tenait sur l'aérodrome de Cerny - La Ferté-Alais où elle a connu de grandes heures. Mais, ces dernières années, cela devenait de plus en plus compliqué de s'y retrouver pour ce rassemblement de belle facture regroupant des centaines de véhicules utilitaires anciens en tous genres. Cet étonnant plateau comprenant aussi voitures de tourisme et motocyclettes a par ailleurs permis de créer la fameuse Grande Parade, un spectacle d'autant plus unique qu'il était survolé par les plus beaux exemplaires des avions anciens sauvegardés sur le site par la famille de Jean Salis.



■ D'UN AÉRODROME À L'AUTRE

Après une trop longue période d'interruption, un accord a pu être trouvé avec les responsables de l'aérodrome de Melun-Villaroche en Seine-et-Marne pour la mise à disposition des terrains de ce dernier. C'est ainsi que nous nous sommes retrouvés pour deux jours de communion intense autour de la Locomotion sur ce nouveau terrain où il nous a fallu reprendre nos marques. ►►

Dans l'espace dédié au rétro camping, un bel attelage constitué par ce cabriolet Chrysler de 1933 et cette caravane Notin de 1938.

Pelleteuse Hanomag B 11 C de 1972, encore plus neuve que lors de sa sortie d'usine.



Même si je comprends que la vue de cet exceptionnel tracteur d'artillerie Daimler-Benz DB 10 SDKFZ 8 de 1940 évoque pour certains des souvenirs douloureux, je remercie son propriétaire français d'avoir franchi le pas et de l'avoir sauvé en le restaurant de façon aussi magistrale et de nous l'avoir présenté dynamiquement.

Belle mise en scène pour ce Diamond TP 5300 D venant en aide tel un bon Saint-Bernard à ce Renault Galion dépanneuse.



Centenaire de la Grande Guerre oblige, présentation d'un Renault EG de 1917 et de son canon de 155 mm. Ce tracteur d'artillerie possède quatre roues motrices et directrices.

►► Bien situé au centre du dispositif, notre stand a reçu un bon accueil de la part des participants qui ont ainsi pu partager avec nous ces 50 premières années au service de tous les collectionneurs. Cela a été l'occasion pour les administrateurs présents de prendre contact avec des clubs non encore adhérents. Nous avons aussi échangé avec nos adhérents et connu des moments de convivialité bien agréables tant il faisait chaud en ce début juin en Région Parisienne.

Face aux bâtiments de l'aérodrome qui abritent une belle collection d'avions en état de voler ou en cours de restauration, les parterres de véhicules les regroupaient par type : utilitaires, police, pompiers, transports en commun, engins de travaux publics, matériels agricoles et autres locomobiles à vapeur, sans oublier les voitures de tourisme et les motos. Étaient aussi prévus des espaces dédiés aux reconstitutions pour les véhicules militaires et pour le rétro camping. Ces derniers ont d'ailleurs été très appréciés par un public venu en nombre.

DÉMONSTRATIONS ET GRANDE PARADE

Deux points d'orgue ont aussi particulièrement marqué cette édition 2017 de la Locomotion en Fête. Il y a tout d'abord eu les démonstrations de chars, Pacific, Diamond et autres engins militaires. Ces évolutions se déroulaient sur un terrain spécialement réservé, digne d'un champ de bataille, et étaient mises en place de telle façon qu'un très large public pouvait en profiter de façon idéale.

Quant à la fameuse Grande Parade organisée les samedi et dimanche après-midi, elle reste un spectacle incontournable unique en France. Réunissant la quasi-totalité des véhicules présents sur le site, c'est un moment magique à ne rater sous aucun prétexte ! Devenue très difficile à mettre en place sur le site de La Ferté-Alais, elle est à nou-



Une jolie Hotchkiss 686 Paris-Nice découvrable au pied du hangar aux avions.

veau possible à Melun-Villaroche pour le plaisir des petits et grands.

Cette nouvelle édition de la Locomotion en Fête sur ce nouveau site a été une réussite et en appelle d'autres pour les années à venir. Alors si vous n'avez encore rien prévu les 9 et 10 juin 2018, vous savez ce qu'il vous reste à faire ! ■

Vous pouvez aussi retrouver le reportage filmé sur la chaîne YouTube de la FFVE :

www.youtube.com/watch?v=jOKSF0FwMoc



Sobre restauration pour ce rare petit utilitaire de marque Sovel à traction électrique bien dans l'air du temps. Datant de 1942, celui-ci était construit sur la base de la camionnette Chenard et Walcker.



Grand classique du matériel d'incendie français des années soixante, un Savim S7 avec EPA (échelle pivotante automatique) 30 m Metz de 1965.

Depuis 1993



Fabricant Français



Adhérent FFVE P074

Depuis 25 ans le n°1 des produits de restauration des véhicules



Kits traitement réservoir



GARANTI RÉSISTANT
SP95 SP95E10
SP98 GAZOLE

- + Dérouillant phosphatant
- + Convertisseur de rouille
- + Époxy à froid châssis et cadres
- + Peintures moteurs anticorrosion
- + Peintures haute température
- + Nettoyant / brillanteur métaux
- + Peintures constructeurs
- + Préparation carrosserie
- + Kit anodisation aluminium
- + Kit zinguage acier



Le Superkit RESTOM : souvent copié, jamais égalé !
+ 150 000 réservoirs traités en France.

20, rue du 1^{er} Mai, 71500 Louhans
03 85 74 95 60



Solutions de protection tous véhicules

03 85 75 02 05

contact@compagniedelahousse.com
20, rue du 1^{er} Mai
71500 Louhans



Nous avons conçu 137 tailles et formes pour habiller votre véhicule. Au besoin nous vous fabriquons une housse adaptée à votre automobile.



Adhérent FFVE

compagniedelahousse.com



NOUS SERONS À VOTRE DISPOSITION SUR CES PROCHAINS SALONS

NANTES LA BEAUJOIRE
le 14 janvier 2018

RÉTROMOBILE PARIS
du 7 au 11 février 2018



7^e VICHY CLASSIC

Hommage au Grand Prix auvergnat

Quoi de mieux pour célébrer les 50 ans de la FFVE en région Auvergne que le Vichy Classic et ses nombreuses épreuves de démonstration rappelant le Grand Prix couru ici même en 1934 ?

La FFVE y était ! Texte : Xavier Nicod, administrateur FFVE, photographies : Henri Imbert et l'organisation



Freddie Spencer, le célèbre pilote moto, pose ici au côté de Jean-Charles Galli l'heureux organisateur de ce 7^e Vichy Classic.

Les 24 et 25 juin 2017 s'est déroulé le 7^e Vichy Classic avec une météo particulièrement clémente. Organisé sous l'égide des Belles Mécaniques en Bourbonnais et de son président Jean-Charles Galli, cet événement rend hommage à l'unique Grand Prix de Vichy organisé en 1934 et remporté par le comte Trossi. Il est devenu un rendez-vous incontournable pour les amateurs de belles autos et motos anciennes en démonstration sur circuit.

Ainsi, toutes les années impaires, l'aérodrome de Vichy-Charmeil est aménagé en circuit pour la circonstance avec une longue ligne droite et une partie sinueuse pour permettre au public d'admirer en toute sécurité les bolides en action. Cette année encore ce sont près de 100 autos et 200 motos qui se sont relayées en piste tout au long du week-end pour le plus grand bonheur des pilotes et des spectateurs.

Sélectionnées par l'incontournable Gilles Faucon, les autos réparties selon quatre catégories étaient une nouvelle fois d'une

grande qualité. Le plateau avant-guerre très fourni était composé des inévitables Bugatti (dont une Type 59 évocation), mais aussi d'Alfa Romeo, Delahaye, Talbot, BMW 328, HRG 1500, Lombard et autres Riley. Le plateau Le Mans, était lui aussi très relevé avec une splendide Ferrari 250 GTO réplique, une Ford GT 40, une AC Cobra, des Porsche, dont une magnifique 906 dans son jus, des Jaguar, des Lotus et des Abarth. Un plateau Monoplace (Martini, Lotus Mark VI, Panhard, Marcadier, DB Monomill, etc.) ainsi qu'un plateau de GT plus récentes complétaient le spectacle. L'invité d'honneur pour les plateaux autos était Jacques Laffitte qui, au volant de la Ligier JS P 3, a démontré qu'il conservait un sacré coup de volant.

■ SIX PLATEAUX POUR LES MOTOS

Du côté des motos, Marie-Paule Ghiste a rassemblé quant à elle six plateaux également très fournis avec des machines de grande qualité et des pilotes de renom.



Allard JX 1.



DB Monomill.

Marcadier
barquette
de 1965.

Porsche 906.

L'invité d'honneur était le grand Fredie Spencer qui a conquis le public non seulement par sa maestria sur la piste dans les plateaux Grand prix, au guidon des 250 et 500 Honda avec lesquelles il a été sacré champion du monde, mais aussi par sa gentillesse à grand renfort de dédicaces pour ses fans. Le plateau Endurance avait l'honneur de la participation d'Alain Genoud et de Piero Laverda sur les célèbres motos éponymes au milieu des Honda, Kawasaki et Moto Guzzi. Pour le plateau des anciennes, les pilotes des Motosacoche, Koehler-Escoffier, Terrot, Norton et autres BSA se sont également régalingés. Quant aux side-cars et leurs "singes" toujours impressionnants, ils ont

enthousiasmé le public avec leurs acrobaties spectaculaires.

Si le spectacle avait principalement lieu sur la piste, il était également présent dans les paddocks où régnait une ambiance unique. Le public pouvait non seulement y approcher toutes les autos et motos, mais également discuter avec les pilotes, découvrir une belle exposition de motos Laverda et profiter de nombreuses animations.

CLUBS LOCAUX ET VENTE AUX ENCHÈRES

Les clubs régionaux n'étaient pas en reste et ont très largement répondu à l'appel des organisateurs en exposant de nom-

breux véhicules et en présentant leurs activités respectives.

Seule la vente aux enchères du dimanche matin a rencontré un succès mitigé malgré les nombreux curieux. Peut-être cela a-t-il été dû à des prix de réserve un peu trop élevés...

Bernard Faucher, notre délégué régional Auvergne, et moi-même avons passé un superbe week-end. Il faut ici féliciter toute l'équipe organisatrice de BMB ainsi que les quelque 150 bénévoles qui ont contribué à ce que ce 7^e Vichy Classic soit un véritable succès populaire.

Nul doute que la prochaine édition, prévue pour 2019, tiendra également toutes ses promesses ! ■

Moto Honda
de Grand Prix.Le plateau
de side-cars.



La FFVE, pour que le passé ait un avenir

Après 20 ans à la tête de la FFVE, le Président Delagneau qui a entraîné la FFVE dans la phase de développement la plus spectaculaire de son histoire en passant d'environ 200 membres à plus de mille, nous voici entrés dans une nouvelle ère de consolidation et de confirmation des acquis ! Texte : adaptation Antoine Demetz, photographies : Pascal Rousselle, administrateur FFVE

L'éphémère FNCAAF puis la FFAE

Les premiers clubs de véhicules anciens ont commencé à se créer en France de façon significative au cours des années cinquante et soixante. L'initiative en revient aux collectionneurs de plus en plus séduits par les charmes des "tacots"

qui commencent à susciter un intérêt grandissant. La sortie en salle de certains films comme *Geneviève* en 1953 ou la couverture médiatique des premiers rallyes historiques que sont alors le Tour de La Principauté de Monaco, le Paris-Nice, le Paris-Deauville, etc., jouent un grand rôle dans l'émergence du mouvement de la collection des voitures anciennes.

Le 11 janvier 1967, Bernard de Lassée, membre du bureau de l'ACO et Président de la Feva (Fédération européenne des véhicules anciens) créée en 1966, réunit à Paris quelques responsables de clubs et de musées automobiles français, dont Guy Burnat, Lucien Loreille et Adrien Maeght.

Les premières bases d'une structure sont alors jetées et la création de la FNCAAF (Fédération nationale des clubs d'automobiles anciennes en France) est décidée. Le 16 décembre de la même année, à Lyon, le Club des 3 A, fondé en 1956, accueille ces participants pour l'assemblée constitutive de ce qui devient par la même occasion la FFAE (Fédération française des automobiles d'époque).

Les clubs fondateurs de la FFAE sont le club des Teuf-Teuf (né en 1935, et qui sans doute le plus ancien de France), les 3 A, la Section automobiles anciennes de l'ACO, ►►



Salon Rétromobile 2010, exposition de voitures Rosengart sur le stand de la FFVE. À l'honneur, un Coach LR et une Supertraction.



Septembre 2007, la FFVE fête ses 40 ans au Futuroscope de Poitiers. Au programme, balade dans la campagne, exposition, concours d'état et concours d'élégance avec cette Cord L 29 à traction avant.

Juillet 2009, les passionnés de Citroën TrACTION se retrouvent à Arras pour y célébrer ses 75 ans. Grand rendez-vous sur la Grand' Place de la préfecture du Pas-de-Calais.



En 2008, Dunkerque reçoit la 16^e Rencontre Nationale des 2 CV Clubs de France qui célèbre les 60 ans de la fameuse 2 CV. Quatre roues sous un parapluie, une formule toujours aussi populaire !

Rétromobile 2011, la FFVE fait le choix de la marque Lorraine-Dietrich pour animer son stand. Elle expose ainsi La Vieux Charles III et la voiture victorieuse aux 24 Heures du Mans en 1926.



Pour soutenir son projet de reconnaissance de la carrosserie française par l'Unesco, la FFVE organise lors du Salon Epoqu'Auto 2013 à Lyon une exposition qui lui est consacrée. Au pupitre, Claude Delagneau accompagné d'Alain Guillaume.

Depuis dix ans, les commémorations sur routes nationales et autres embouteillages se multiplient. L'occasion de redécouvrir tous ces souvenirs du passé à l'instar de cet autocar Chausson évoquant les années cinquante et soixante.



2013, la FFVE et ses amis, clubs et collectionneurs, se mobilisent pour défendre le droit de continuer à circuler en ville. C'est l'occasion d'une belle rétrospective des productions d'André Marcadier.

La FFVE, la Galerie des Damiers, la Fondation du Patrimoine et le groupe Motul s'unissent pour permettre le classement et la conservation des voitures créées par Germain Lambert. Elles sont désormais exposées dans le cadre du Musée national de l'automobile de Mulhouse, collection Schlumpf.

►► L'AAHA (Association des amis de l'histoire automobile) de MM. Pozzoli et Cornière, Les Trapadelles, l'Automobiliste (Adrien Maeght), le Tacot Club Gascon et les Amis de Delage. Pas moins de dix Musées figurent aussi parmi les fondateurs de la FFAE. Ce sont ceux de Rochetaillée, du Forez et de la Sarthe (les seuls encore en existence), de Clères, Yerres, Lourdes, Nantes, Rennes, Vatan (dont la collection a depuis été transférée à Valençay) et Briare. Henri Malatre est le premier à occuper la fonction de président de la FFAE. Il reste en poste jusqu'en 1970. Lui succèdent alors Jacques Rousseau (1970-1974), Guy Burnat (1974-1978), René d'Hennezel (1978-1979), à nouveau Guy Burnat (1979-1980) et André Laporte (1980-1987). L'élection d'André Laporte intervient à Lyon le 18 mai 1980 après l'épisode de la Conjuración de Nancy et à laquelle elle met un terme. Moment difficile s'il en est, la FFAE sort cependant renforcée de cette épreuve. Le 5 novembre 1984 est instaurée la carte grise de Collection, avancée majeure pour la voiture ancienne et fruit de longs efforts et démarches menés par ses équipes depuis alors presque vingt ans. La FFAE quitte ainsi l'âge de l'insouciance pour entrer dans celui de la maturité. C'en est maintenant bien fini de l'ère des Pionniers !

Et vint la FFVE

Le 14 février 1987, il est décidé lors de l'assemblée générale annuelle de changer le nom de la FFAE pour FFVE (Fédération française des véhicules d'époque) élargissant

spectaculaire de son histoire. Elle passe ainsi d'environ 200 membres à plus de 1 000 ! Nombreux sont les combats qu'il faut mener face aux administrations française et européenne, mais aussi les victoires et les acquis.

Depuis son départ en 2013, les actions entreprises se poursuivent avec une nouvelle équipe assurant la continuité dans la maîtrise des dossiers. À la présidence se succèdent Olivier Weyl (février - juillet 2014), Valy Giron (juillet 2014 - 2015) et enfin Alain Guillaume (depuis le 6 février 2016).

La passion qui caractérise aujourd'hui la FFVE, ainsi que celles et ceux qui président à sa destinée, n'a d'égale que leur détermination à continuer à faire aboutir les dossiers pour permettre aux collectionneurs de profiter encore longtemps de leurs véhicules anciens.

La FFVE aujourd'hui

La Fédération accueille environ 1 200 membres. Ce sont des clubs, des professionnels du véhicule ancien ou des musées. Ils rassemblent eux-mêmes plus de 230 000 collectionneurs, propriétaires d'environ 800 000 véhicules anciens.

Le Conseil d'Administration est composé de 24 administrateurs qui élisent chaque année les huit membres du Bureau de la Fédération. Ces organes de direction sont soutenus par 24 administrateurs suppléants, par des conseillers et par des membres cooptés, ces derniers étant nommés en fonction de leur compétence sur des sujets précis.

Les 24 administrateurs du Conseil d'Administration sont répartis en six collèges, afin d'assurer une meilleure représentativité des membres de la fédération. L'on a ainsi le collège Marques avec sept administrateurs, le collège Multimarkes avec sept administrateurs, le collège Motocyclettes avec trois administrateurs, le collège Musées avec deux administrateurs le collège Utilitaires, Agricoles et Militaires avec trois administrateurs et le collège Professionnels avec deux administrateurs.

Depuis 2006, pour rapprocher la Fédération du terrain et être mieux à l'écoute des collectionneurs, la fonction de délégué régional a été instaurée. À ce jour, 19 délégués sont



À l'occasion du salon Rétromobile 2017, Stéphanie Fugain reçoit des mains de Claude Delagneau et d'Alain Guillaume un chèque de 20 000 euros au profit de l'association Laurette Fugain luttant contre la leucémie.

ainsi la reconnaissance du statut de véhicules anciens aux motos, aux utilitaires, aux véhicules militaires et aux matériels agricoles motorisés.

Se succédant à lui-même, André Laporte est le premier président de la FFVE. S'ouvre alors une ère de consolidation dans le calme pour notre Fédération. Quatre ans plus tard, il est remplacé par Robert Panhard (1991-1994). Sous sa Houlette, notre Fédération connaît une période que l'on peut qualifier de transition.

De 1994 à 2013, la présidence de Claude Delagneau entraîne la FFVE dans la phase de développement la plus

présents dans la majorité des régions françaises dont Antilles-Guyane, île de La Réunion et Nouvelle-Calédonie, tous sont placés sous la coordination de Pascal Rousselle.

La FFVE a aussi tenu à apporter un soutien particulier aux musées automobiles. Établissements privés pour la plupart, créés et animés par de véritables passionnés, ils manquent souvent de visiteurs et de partenariats pour couvrir leurs charges. La FFVE engage donc les collectionneurs et les clubs à insérer la visite d'un de ces musées au programme de leur sortie et participe à leur effort de communication. ■



2014, à l'occasion du salon Rétromobile à Paris, la FFVE rend sur son stand une nouvelle fois hommage aux grands carrossiers français.



Tous les deux ans, la FFVE organise au Mondial de l'Automobile une exposition à thème dans le hall 8. En 2014, l'automobile et la mode étaient à l'honneur avec, entre autres, cette Talbot T 150 carrossée par Figoni et Falaschi.



Juin 2014, la Côte-d'Opale reçoit plus de cinquante Bugatti Grand Prix réunies par le club Bugatti pour un week-end anniversaire. La Bugatti 35 fête alors ses 90 ans !

Retour de l'automobile sous la célèbre verrière du Grand Palais à Paris grâce aux ventes aux enchères organisées à l'occasion des salons Rétromobile.

Autre salon d'envergure internationale, l'Avignon Motor Festival proposait en 2016 cette belle rétrospective Abarth.



Tous les deux ans, à l'initiative de Vincent Chamon, l'autodrome de Montlhéry reçoit la visite de nombreux cyclecars pour un week-end magique.

Centenaire de la Grande Guerre oblige, ces camions Mathis et Mack se sont naturellement retrouvés à l'occasion des Ruralies du Pré-Bocage 2017.



Février 2016, la FFVE met la marque Ballot à l'honneur sur son stand avec une 2 L5 Targa Florio de 1921 et un spider de 1924 carrossé par Lagache et Glazmann.



Mars 1934, le marquis Albert de Dion au commandement de son vis-à-vis de 1899 qui entre alors au Musée du Conservatoire des Arts et Métiers à Paris. Il y est toujours aujourd'hui, exposé en l'état sous le numéro d'inventaire 16 788.

LES ORIGINES DE LA FFVE

Quand Les jeunes se rappellent les Anciens

Joël Blomet a plongé dans ses souvenirs et les archives de la Famille pour Faire revivre le premier âge de la FFVE. Celui de la genèse, de l'action Fondatrice de son père Jacques et de ses amis. Texte : Joël Blomet membre du club des Teuf-Teuf, photographies : club Les Teuf-Teuf et DR

Quand Pierre-Jean Desfossé, Président du club des Teuf-Teuf m'a demandé de puiser dans les archives de mon père pour retracer la naissance de la FFVE, j'ai d'abord été très fier de participer à ce moment de mémoire qui a rassemblé tant de personnes et de caractères.

Une profonde angoisse m'a très vite étreint quand j'ai pris conscience que cette création était un trait d'union entre un passé, porté par tant d'enthousiastes, et un futur qui s'est réinventé au gré de l'évolution du temps, du monde des collectionneurs et de la nécessité.

Aujourd'hui, les passionnés n'imaginent pas qu'ils sont les héritiers de ces pionniers. C'est bien le travail accompli par chaque génération de collectionneurs qui a permis de conserver de façon vivante l'incroyable aventure de l'automobile. C'est cette histoire d'un monde en naissance que je voudrais raconter. Je ne pourrai citer tous ceux qui y ont participé, n'étant pas né au moment de cette aventure et

n'ayant que neuf ans au moment de la création de la FFVE, mais j'espère que vous me pardonnerez.

Mon père, Jacques Blomet, découvre le monde des vieilles voitures par hasard. Je ne résiste pas cependant à raconter cette aventure personnelle pour retracer l'époque et vous plonger dans une atmosphère qu'aujourd'hui nous ne pourrions pas imaginer. Au sortir de la Seconde Guerre

mondiale, mon père décide d'agrandir la petite entreprise qu'il remettait sur pied. Il va s'installer dans une ancienne usine à Montreuil et prend possession lentement de ces locaux. Le premier jour il découvre une Georges Irat qu'il met à la casse. Le deuxième jour, il ouvre un nouveau garage où il découvre une Delaunay-Belleville qu'il échange contre un piano mécanique. À la fin de la semaine, un troisième garage délivre une De Dion-Bouton qu'il décidera de garder et qui sera le début de sa passion.

Jacques Blomet s'inscrira au club des Teuf-



Créé en 1935, le club Les Teuf-Teuf est le premier en France à rassembler les amateurs de véhicules anciens. Il ne porte alors son intérêt que sur les voitures construites avant... 1900 !

Teuf en 1953. À cette époque de rupture, qui pousse le monde à entrer dans la modernité après ces années de pénurie, existe une poignée d'illuminés au sens noble qui va sauvegarder ces voitures. Ils sont de tous les horizons et leurs actes sont mus par la passion. Un monde peuplé de "fous" qui veut préserver l'histoire.

Avec généralement peu de moyens, ils constituent une nouvelle génération. Il y en a en effet eu une première. Replongeons-nous avant la guerre, voire avant les deux... Ces temps avaient été tout d'abord ceux des pionniers, ceux qui avaient inventé "la mobilité". L'apparition des moteurs et de la maîtrise de l'énergie avait transformé le monde industriel. On pouvait produire plus vite, plus finement, plus grand. Il y avait le chemin de fer et les voitures à cheval. Une nouvelle génération d'ingénieurs et de pionniers avait voulu transformer cet univers. En réduisant les mécanismes, en les rendant pilotables, en trouvant des solutions permettant d'adapter la force du moteur à la pente et, dans l'autre sens, de s'arrêter. Bref le monde de la mobilité se réinventait.

LA COLLECTION, AUSSI VIEILLE QUE L'AUTOMOBILE

En 1896, déjà, un journaliste, Gaston Sensier, demande la création d'un musée pour l'automobile. Régulièrement, les expositions mettant en valeur l'innovation automobile sont accompagnées par des expositions de rétrospective. Dès 1907, le 10^e Salon de l'Automobile accueille au Grand Palais cinquante véhicules depuis le fardier de Cugnot jusqu'à la Brasier victorieuse de la course Gordon Bennett (1904-1905) pour raconter "Les transformations successives de la voiture automobile 1890 - 1907". En 1929 apparaissent des macarons qui permettent à ceux qui les arborent d'indiquer fièrement qu'ils détiennent leur permis de conduire depuis plus de dix ans. À partir de juillet 1930, emmenés par Paul Panhard, des passionnés se rassemblent régulièrement à Paris, porte Champerret, avec leurs vieilles voitures. Ces acteurs sont généralement les témoins actifs de cette aventure automobile. En 1933, ils organisent un rallye à l'occasion duquel ils projettent de créer un club pour les véhicules d'avant 1900. En mars 1934, une dizaine de collectionneurs escorte le marquis de Dion qui conduit son vis-à-vis au musée des Arts et Métiers. Sous l'impulsion de monsieur Colledaboef, le club des Teuf-Teuf est créé le 17 décembre 1935 sous l'égide de la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France. Il est présidé par Hyppolyte Panhard. Pendant plus de 20 ans le club des Teuf-Teuf (avec une période d'inactivité Seconde Guerre mondiale) est le trait d'union entre l'ensemble de ces passionnés qui ont notamment pour nom Djanighian, de Nève, Grison, Lucas, Mansion, Malartre, Kerloch, Blomet, Guignard, Pichon, sans oublier Bernard et Maizou de Lassé, Desbordes, Giron, Bonnal, Richer, et tant d'autres. En 1956, trois clubs apparaissent, les AAA de Lyon, les Trapadelles et les voitures anciennes de l'ACO. Puis pendant, dix ans, des amis se regroupent en fonction de leurs passions.

Serge Pozzoli crée les AAHA (Association des Amis de l'Histoire de l'Automobile). Les amis de Delage créent le premier club de marque !

Si les collectionneurs se rassemblent, les projets divergent. L'amour des mécaniques est si divers qu'ils sont parfois incompatibles (véhicules de course, ancêtres, camions, motos, etc.). Les "forts caractères", comme disait mon père, ne trouvaient leurs résolutions que dans l'amitié. Mais cela n'était plus suffisant face aux nouvelles problématiques. Le monde évoluait, de nouveaux problèmes naissaient. Le



FÉDÉRATION FRANÇAISE DES AUTOMOBILES D'ÉPOQUE
65, avenue d'Iéna - PARIS-16^e

FFAE
N° 69
Date 19.1.1974
PROPRIÉTAIRE M. [redacted]

FICHE POUR HOMOLOGATION N° 1
N° Adhérent 206
Immatriculation Ancienne 550
Immatriculation Actuelle 1910 [redacted]

MARQUE et CONSTRUCTEUR DAIMLER Bourbeaux & Devaux Adresse 52 r. Pélissier David Paris 17^e
CHASSIS N° 1127 Type BD2 Série ANNEE 1910 environ
Indications de la Plaque du Constructeur:
Nature du Chassis: (Bois, Tôle-emboutie, tube, fer profilé, coque)
PUISSANCE: 6-8 HP. Voie AV: 0,92 Voie AR: 0,92 Empattement 2,55
Suspension: AV: bogiede AR: Lague
(à Lames, Crosse, Boudins, Castilever, Semi-Castilever, Barre Torsion, AUTRES)
Roues: Nombre: 4 Roue ou Jante: fer, amovible Marque: bois, métallique (Voile plein, fil) PNEUS: Dunlop
FREINS: Nombre: 2 Nature: patins sur poulies d'entraînement
Essieu AV: rigide Pont AR: sans Autres:
DIRECTION: à bras Type: à cables Embrayage: par déplacement train arrière
TRANSMISSIONS: Cardan, Chaîne, Courroie, Vitesse Boîte de Vitesse: NOMBRE: sans Marche AR: sans
MOTEUR: Marque Daimler NBD3 22819 Source Énergie: essence
ALLUMAGE: Bobine, Distributeur, Magnéto, Allumeur MARQUE: Gibaud
CARBURATEUR: MARQUE Zenith N° 22 MHA3678 NOMBRE: 1
Graissage: (Système) goutte à goutte
Nombre de Cylindres: 4 ou 4 temps Alésage: 80 Course: 100
Soupapes: automatiques 2 commandées 2 levage, Culbuteurs, 180°
Refroidissement: air Mise en Route: manivelle

CARROSSERIE:
Type CYCLOCAR Marque: DAIMLER Nombre de places: 2 sans Portes
Panneaux: Bois, Tôle, Tôle COULEURS: bleu foncé, filets bleu clair
Ailes: Bois, Fer, cuir
Capote: sans Type: Couleur:
ECLAIRAGE: acétylène SIGNALISATION: sans
TRANSFORMATIONS AUTRES et EQUIPEMENTS MODERNES:
DE VÉHICULES ANCIENS AUTOMOBILES

OBSERVATIONS de l'Expert Délégué: LES TEUF TEUF signature:
SPECIALES du Propriétaire: Blomet signature:
Utiliser une autre feuille si nécessaire.
2 photos différentes 13 x 19 ou Cartes Postales Couleur de préférence.
OBSERVATIONS SPECIALES de la COMMISSION d'Homologation:
● Barrer les mentions inutiles.
● Indications facultatives.

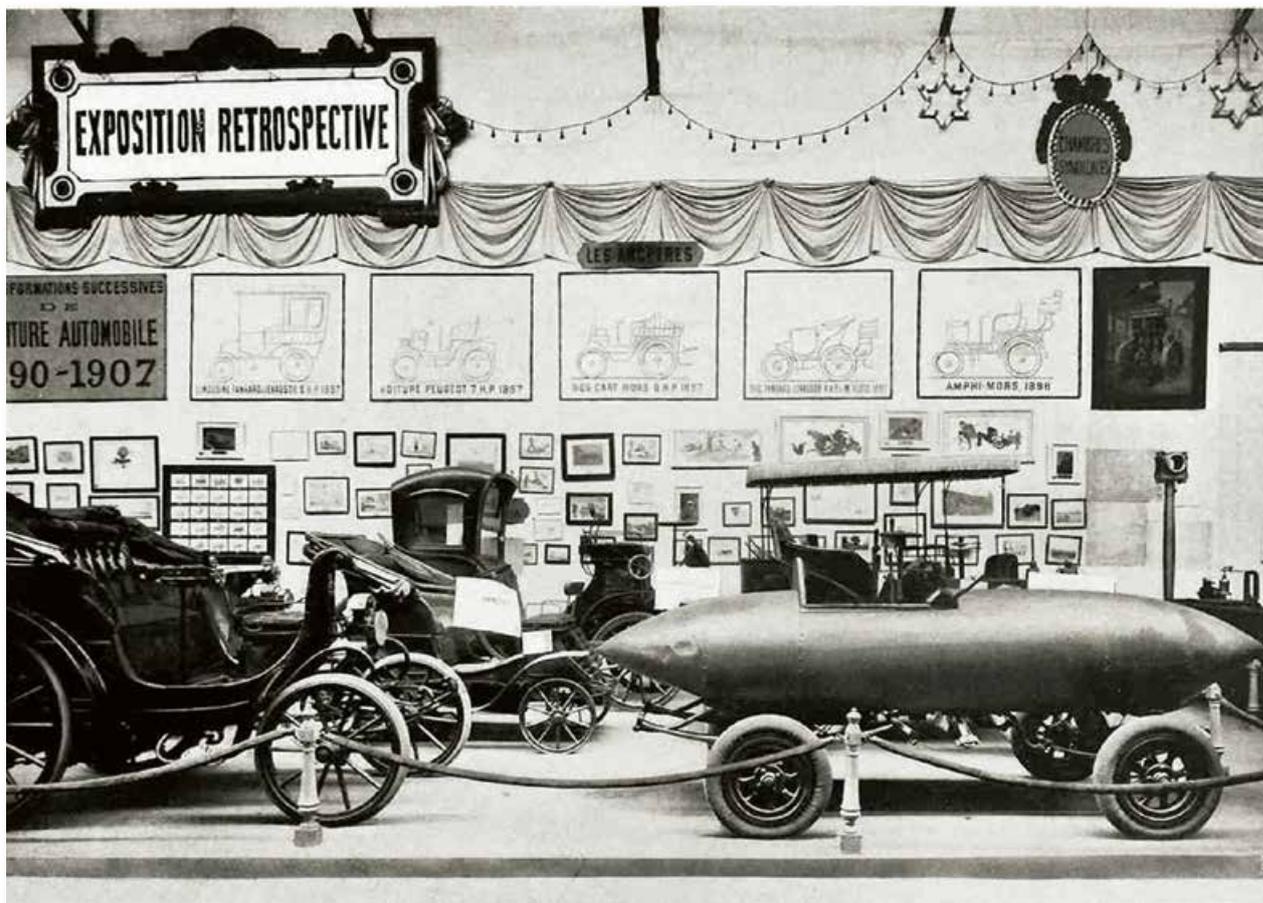
système des immatriculations avait changé le 1^{er} avril 1950, la modernisation du Code de La Route et de la sécurité rendaient plus complexe la circulation des véhicules anciens, une fédération internationale ne pouvait accueillir qu'une seule représentation Française, la reconnaissance officielle animait certains quand d'autres ne voulaient que la discrétion... Tous partageaient le même but, pouvoir rouler. Mais leurs voies pour y parvenir étaient différentes.

LE CLUB LES TEUF-TEUF PREND L'INITIATIVE

Dès les années soixante, le club des Teuf-Teuf s'était trouvé confronté un problème qui prenait de l'ampleur. Si l'on retrouvait de plus en plus de véhicules, il est souvent impossible de mettre la main sur leurs cartes grises, perdues au fil du temps. Il fallait donc trouver des solutions

Exemple d'attestation délivrée en janvier 1974 par la FFAE sous l'égide du club Les Teuf-Teuf permettant l'obtention d'une carte grise de Collection.

Dès sa dixième édition en 1907, le Salon de l'Automobile de Paris accueille une exposition rétrospective. La Jamais Contente de Camille Jenatton, ici à droite, n'est alors la première automobile à avoir franchi le cap des 100 km/h que depuis huit ans...



►► pour réattribuer des documents officiels aux véhicules. Étant des biens meubles, le problème de la propriété se posait peu. Mais il était impossible de les faire immatriculer avec les nouvelles règles.

Mon père, avec Monsieur Roux, va donc imaginer un mécanisme, sous l'égide du club des Teuf-Teuf, permettant de remédier à cette carence. En s'appuyant sur leurs connaissances qu'ils complètent grâce à des documents de référence collectés par mon père, des experts reconnus par le Club sont chargés d'évaluer les caractéristiques du véhicule par rapport à celles qu'il avait lors de sa fabrication. Si celles-ci correspondent, ils remplissent un document, tamponné et certifié par le Club, qui atteste de la conformité du véhicule à ses spécifications origine. Celui-ci retrouve dès alors une légitimité historique.

La circulaire CR 166 consacrait leurs efforts en 1966 en reconnaissant ce document comme un acte de régularisation de la conformité des véhicules pour obtenir une nouvelle carte grise dite "de collection".

Dans une note de 1972, mon père rappelait que s'il était possible de redonner une libre circulation aux anciens véhicules, il fallait néanmoins mettre à l'arrière deux catadioptrés, vérifier les freins et, pointe d'humour, vider les extincteurs au pyralène car ils étaient interdits. Enfin s'il n'y avait pas de restriction de circulation, il rappelait que les gendarmes étaient en droit de faire sortir les véhi-

cules des voies de grande circulation.

Grandement conscient que cet acte négocié avait autant de détracteurs que de partisans, et qu'il fallait éviter qu'il puisse être remis en question, il demandait aux collectionneurs une grande vigilance sur leur conduite pour ne pas mettre en danger la circulation et la vie des personnes. Il soulignait qu'il fallait avoir l'esprit civique pour ne pas rouler pendant les restrictions d'essence. On retrouve les mêmes problèmes aujourd'hui face au statut négocié de circulation dans les villes qui adoptent des positions anti-pollution.

PRÉSERVER ET FAIRE VIVRE LE PASSÉ

Comme toujours, il est difficile de trouver la juste voie entre l'élaboration de texte fort, contraignant, et l'obtention d'un statu quo bienveillant. Si l'administration porte toujours un œil condescendant sur ces passionnés, il n'en demeure pas moins qu'elle voit aussi les failles d'un tel système. Création de reconstruction, transformation de voiture de tourisme en voiture de course, construction de véhicule moderne au look de l'époque, possibilité de refaire immatriculer des véhicules volés, etc. Enfin, l'évolution de la réglementation a toujours pour but la sécurité ou bien, aujourd'hui, l'environnement. Nos autorisations de circulation étaient déjà vues à l'époque

"Légion d'Honneur des automobilistes", l'emblème des Vieux Macarons institué en 1929 ne peut être arboré que par les détenteurs d'un permis de conduire vieux de plus de dix ans.



comme des trous dans cette réglementation. Le rappel constant et nécessaire de la bonne foi, déjà à cette époque, montre que les risques de dérive n'ont pas changé. Seule l'éthique bien gardée restera le garant de nos facilités à faire vivre cette mémoire du passé.

En 1966, Maizou de Lassé et mon père font partie des pionniers qui créent la Fiva (Fédération Internationale des Véhicules Anciens). Conscients de la nécessité de se rassembler, le 11 janvier 1967 une première ébauche de FFVA (Fédération Française des Véhicules Anciens) avait été réfléchi, mais la divergence des buts n'avait pas permis de trouver un accord entre ces pères fondateurs. Comme aujourd'hui, les problèmes étaient très divers et souvent relatifs à telle ou telle catégorie de véhicules.

DIX-SEPT PÈRES POUR UNE FÉDÉRATION

Un beau matin de septembre 1967 à l'ACF, place de La Concorde à Paris, Maizou de Lassé réussit « *le tour de force avec son habileté féminine* » à faire converger en moins de deux heures tous ces « *fanatiques* »* qu'étaient Bernard de Lassé, Henri Malartre, Serge Pozzoli et Jacques Blomet. Avec l'aide de Robert Cornière à la manœuvre, ils ébauchèrent les fondements de la FFAE qui naissait le 15 décembre 1967 avec sept clubs fondateurs (les Teuf-Teuf, les AAA, les AA de l'ACO, l'AAHA, les Trapadelles, l'Automobiliste, le Tacot Club Gascon) et dix musées. Ces membres fondateurs étaient, par ordre de Clubs et Musées, Blomet, de Nève, Chamboredon, Loreille, Lelievre, Pozzoli, Corniere, Burnat, Goni, Maeght, Binda, Cadot, Malartre, de Lassée, Pichon, Buthaud et Rousseau, Lefranc, Giron, Desbordes, Guignard ainsi que Brouhal. L'enfant était né et allait pouvoir poursuivre l'histoire.

Dès cette époque pointaient les mêmes problématiques qu'aujourd'hui, reconnaissance auprès des autorités, carte grise, circulation des véhicules, organisation des manifestations, relation avec l'étranger, rassemblement de tous les clubs, taxation, assurance adaptée... Et des mêmes causes naissaient les mêmes conséquences, ou nécessités, stratégiques, soit la négociation au bras de fer de l'acceptation de la tolérance administrative subtile à la recherche d'un texte fort, difficile à obtenir. Chaque époque a eu ses choix



à faire et à conduire ses négociations.

La FFAE (puis FFVE) devenait le représentant officiel des clubs français de véhicules anciens et mon père deviendra le Président du Comité Technique International à la Fiva.

Conscients que la reconnaissance des cartes grises serait toujours dans le monde une problématique fluctuante, ils créeront la carte d'identité Fiva avec comme espoir de donner une base mondiale au certificat de circulation. Assez rapidement, Henri Chamboredon organisera les contrôles techniques. En 1979, seuls 100 véhicules avaient leurs cartes internationales.

L'histoire a montré que sans être un éternel recommencement, les sujets évoluent au fil des changements de société mais qu'ils portent en fin de compte sur les mêmes problèmes, perpétuellement mutants. Que ce soit à la Fédération Française ou Internationale, les sujets sont les mêmes et la reconnaissance de toutes les passions est importante. Les cartes grises et les autorisations de circulation en sont un exemple toujours vivant.

Dans son texte mémoriel, mon père voulait nous laisser un message. Faire que la voiture ancienne soit toujours considérée comme un plaisir, et ouvrir ses portes à tous pour que chacun et l'Histoire trouvent leur compte. Reconnaître que la passion pour les tricycles ou les voitures de courses a les mêmes gènes était pour lui le fondamental de cet esprit



Ambiance d'époque garantie, 1969, Jacques Blomet et son épouse participent en Delage aux Trois Heures de Contre. Avec Monsieur Roux, il imagine un dispositif d'attestation pour rendre aux véhicules sans carte grise toute leur légitimité.

« Fédération ». Enfin il finissait par cette phrase célèbre : « *Admettre tous les points de vue qui admettent ceux des autres* ». (...)

Hier comme aujourd'hui, l'acharnement illuminé des acteurs toujours bénévoles a permis que les transitions législatives n'aient qu'un impact minimal sur notre passion. Peu se rendent compte combien le monde des vieilles voitures doit sa liberté à aussi peu d'illuminés. ■

* Ainsi que l'écrit Jacques Blomet en 1979.



Une partie des voitures stationnées sur la place du Champ de Foire de Ségur-Le-Château attend le public qui viendra en masse en cette belle journée de juillet.

DES CHEVAUX SOUS LE CAPOT

Garden-party à Ségur-Le-Château



À l'initiative de Jean-Pierre Cochet-Terrasson, délégué régional Limousin, les administrateurs de la FFVE ont élu Des Chevaux sous Le Capot parmi les manifestations du cinquantenaire de la Fédération. Une reconnaissance que Jean-Paul Brunerie, infatigable acteur de l'Ecurie Volants et Fourchettes, tient à partager avec tous les clubs de la Corrèze et de la Région Limousin. Texte : Jean-Paul Brunerie et Jean-Pierre Cochet-Terrasson, délégué régional Limousin, photographies : Bruno Cottanceau, Sylvie de Vigeois mon Bourg et DR

La magie se renouvelle chaque premier week-end de juillet dans le cadre historique et bucolique de Ségur-Le-Château en Corrèze. Imaginez une sorte de garden-party des dames du temps jadis qui se déroule dans l'un des "Plus beaux villages de France"... À l'évidence, un cadre idéal pour organiser un événement convivial de belle tenue où se côtoient jolies populaires et ladies sophistiquées... C'est là une belle occasion de rencontre pour les clubs et les collectionneurs du Limousin, dans une atmosphère de vacances, sous des platanes centenaires, et bercés par le menu chant de la rivière Auvézère. Et c'est aussi le cadre rêvé pour célébrer l'anniversaire de notre bien-aimée FFVE en région ! Née en 2007 à Vigeois sous le nom de Parade de La Route mauve, la manifestation est devenue Des Chevaux sous Le Capot à l'occasion de ses séjours à Pompadour. Puis elle a cédé au charme du village classé de Ségur-Le-Château, lové

dans sa boucle de l'Auvézère. Des Chevaux sous Le Capot, c'est d'abord l'occasion de se retrouver autour de la passion des belles mécaniques, mais aussi celle d'offrir au public et aux touristes un spectacle empreint de sympathie et de nostalgie. Pour cette édition 2017, le maire de Ségur-Le-Château, Pierre-Louis Puygrenier, et l'équipe municipale ont encore réservé un accueil des plus chaleureux aux

amoureux de belles mécaniques. Nicolas Mignard, directeur de Corrèze-Tourisme, a accompagné la manifestation durant tout le week-end et il a su nous convaincre de l'engagement du Département et de l'Office du Tourisme de La Vallée de La Dordogne en faveur du monde de l'Automobile ancienne. La délégation de la FFVE a pu découvrir quelques-uns des sites proposés par Corrèze-Tourisme, notamment

Passage du Vieux Pont du XI^e siècle enjambant la Vézère.



le domaine Monédières, lieu d'accueil de nombreux clubs et rallyes, et les Pans ardoisiers de Travassac, un site spectaculaire, haut lieu du savoir-faire artisanal régional. Chaque année, Des chevaux sous Le Capot sélectionne une nouvelle destination patrimoniale, une pépite régionale... Uzerche et sa vieille ville, jamais conquise sur son roc dominant la Vézère, seront donc le but de notre boucle touristique 2017 orchestrée par l'Office du Tourisme.

Dimanche 9 juillet, neuf heures du matin. Les participants, arrivant pour certains de la Région Parisienne ou du Lyonnais, sont accueillis avec café et viennoiseries offertes par la mairie. Carole et Jean-Claude Chastaing, les amis du club Uzerche Auto Rétro, sont venus prêter main-forte et remettent aux 75 équipages l'équipement du jour. Pour 25 euros par personne, celui-ci comprend road book et plaque de rallye, bons pour les repas et les visites ainsi qu'une belle dotation du partenaire de la journée, les Huiles Minerva dont le siège est à Meuzac, tout près de Ségur. Chaque équipage reçoit ainsi un plateau métal reproduisant le logo Minerva de 1934, une montre, une casquette brodée, un tee-shirt, un porte-clés et un support de téléphone... Merci à ce généreux sponsor !

LARMES DE JOIE À VIGEOIS

Le maire de Ségur prend la parole pour accueillir les participants puis cède le micro à Laurent Hériou, Directeur général de la FFVE. Celui-ci rappelle alors l'action et les conquêtes majeures de la Fédération au cours des cinquante années écoulées. Il se félicite aussi du choix de cette manifestation et en remercie tous les acteurs.

Comme prévu (!) c'est avec une bonne demi-heure de retard, à 10 h 30, que Jean-Paul Brunerie donne le départ de la boucle touristique au road book... Nous passons alors Pompadour et sillonnons les petites routes corréziennes avant d'atteindre Uzerche où les équipages se dégourdissent les jambes dans les rues escarpées de la vieille ville... Ça grimpe ! Les guides de l'Office du Tourisme nous font découvrir la riche histoire et la magie des lieux avant de reprendre la route en direction de Vigeois, siège de l'Ecurie Volants et Fourchettes.

On nous y accueille pour l'apéritif offert par la FFVE. À cette occasion, les deux cafés

du village se sont associés. C'est dire si à Vigeois on aime les voitures anciennes ! Une surprise attend alors l'invité d'honneur de la journée, notre ami Claude Berton. Pilote, architecte, artiste bien connu des passionnés, Claude avait délaissé sa Rosalie boulangère du Limoges-Dakar, lui préférant sa Volvo PV 444 en superbe état d'origine... Laurent Hériou lui remet



Claude Berton, le régional de l'étape, reçoit avec émotion le trophée de la FFVE des mains de Laurent Hériou et Jean-Pierre Cochet-Terrasson.

alors solennellement, mais pas trop, au nom de la FFVE et au titre de toutes ses contributions à notre passion, un trophée qui émeut notre vieux complice aux larmes. Claude est tellement touché qu'il profite de cet émoi pour présenter son trophée aux jolies femmes de l'assemblée, histoire de se faire photographier à leur côté avec en prime la bise au récipiendaire ! La municipalité de Vigeois ayant ajouté les petites bricoles qui vont bien pour accompagner l'apéritif, la troupe des 75 équipages peut ainsi tenir le coup jusqu'au déjeuner prévu à Ségur-Le-Château vers 14 heures après une dernière séance de route "tournicotante". Nouveau départ, via le Vieux Pont du XI^e siècle enjambant la Vézère, la Chartrreuse du Glandier, Beyssac, Pompadour à nouveau, et Arnac. On admire la richesse du patrimoine architectural et paysager de

cette belle région.

À l'arrivée, une météo incertaine a suggéré au maire de servir le déjeuner dans la salle municipale. Adieu banquet champêtre des années précédentes, adieu bords verdoyants de l'Auvézère, adieu fraîcheur des platanes. Dommage... Il a fait beau !

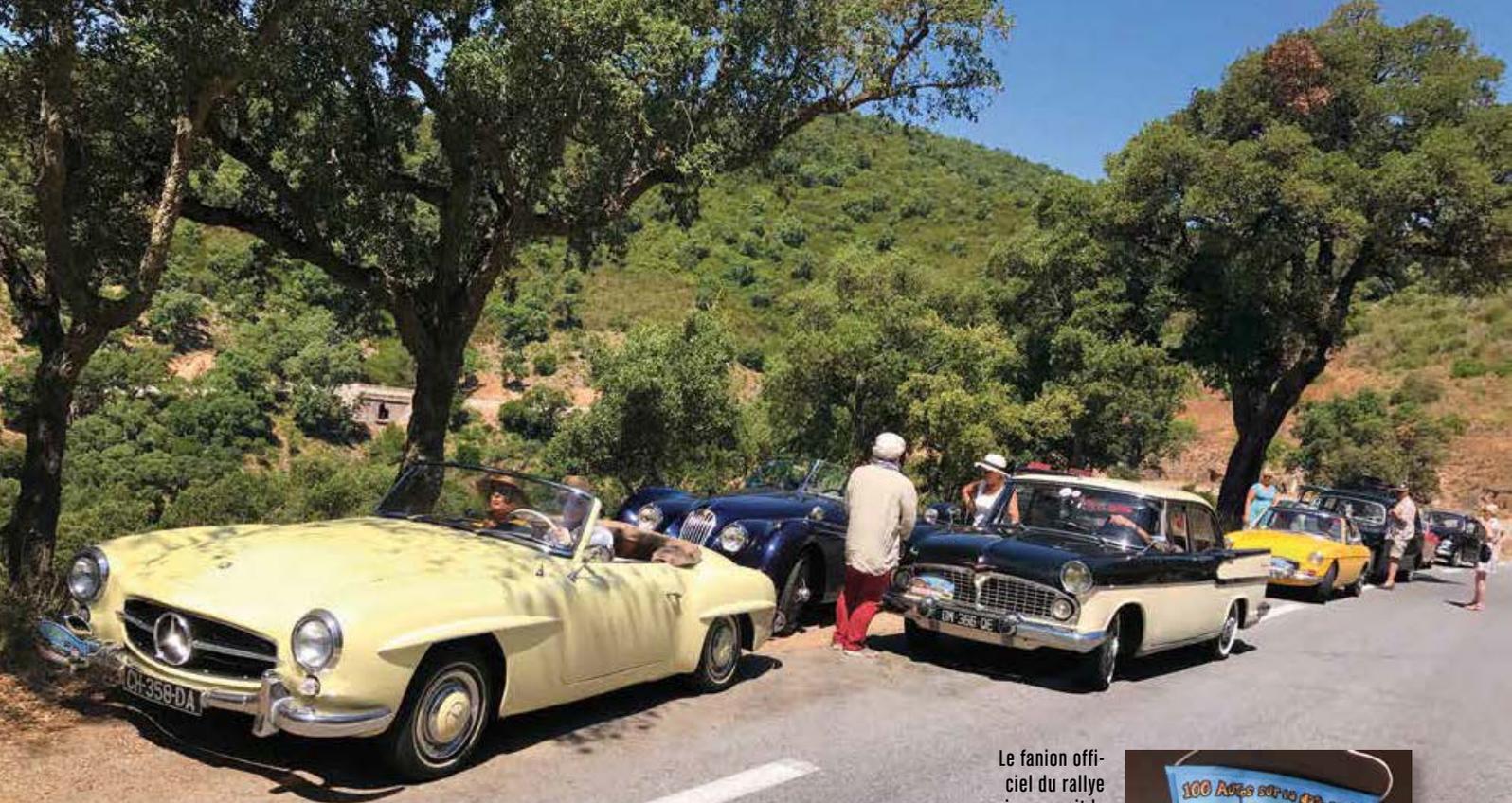
RENCONTRE ET BAPTÊMES L'APRÈS-MIDI

Un léger cocktail est offert par la FFVE, et le repas préparé par le restaurant La Part des Anges, permet à chacun de reprendre force et vigueur. L'après-midi, les cafés de la place du Foirail offrent leurs terrasses, proches de nos voitures... Le temps passe et le public vient à la rencontre des participants. Des baptêmes sont proposés à la plus grande joie des petits et des grands. Une belle journée s'achève et chacun commence à faire le tour des copains, on se serre les mains, on s'étreint et chacun se promet d'être là l'an prochain.

À l'heure des remerciements, ne doivent pas être oubliés la FFVE en la personne de son Président Alain Guillaume, de son Directeur général Laurent Hériou et de tous ses administrateurs. Merci aussi au Conseil Départemental qui depuis des années soutient l'action de Corrèze-Tourisme et de son directeur Nicolas Mignard. Merci au village de Ségur-Le-Château et à son maire Pierre-Louis Puygrenier, à la Société des Huiles Minerva pour son engagement à nos côtés, au restaurant La Part des Anges, à la mairie de Vigeois, à Jean-Louis et Serge des cafés de Vigeois, à Carole et Jean-Claude d'Uzerche Auto Rétro, à la compagne de Jean-Paul, Christiane, qui le soutient et l'accompagne dans ses projets, et, enfin, à Jean-Pierre Cochet-Terrasson délégué régional Limousin de la FFVE. ■



Autre vue de la place du Champ de Foire de Ségur-Le-Château à l'heure du départ pour Uzerche. La variété des modèles participants permettra au public d'apprécier un spectacle de grande qualité.



Le fanion officiel du rallye qui reprenait le parcours des 100 Autos.



100 AUTOS SUR LA NATIONALE 7

La Route des Vacances à l'ancienne !

Descendre la Nationale 7 en voiture ancienne, c'est bien... Le Faire au milieu d'une centaine de véhicules d'époque, c'est évidemment beaucoup mieux !

Texte : Sophie Gentilhomme, photographies : Philippe Chetail, Michel Darteville et Thierry Dubois

C'est le pari que s'étaient lancé Thierry Dubois et Alexandre Pierquet pour l'été 2017, rassembler du 9 au 13 juillet une centaine d'équipages pour traverser la France jusqu'à la Côte d'Azur en empruntant la plus emblématique de nos routes. Aussi, dans le cadre de son cinquantenaire,

la FFVE s'est impliquée dès les premiers préparatifs dans ce rallye hors normes. Considérant cet événement particulièrement populaire, elle lui a ainsi apporté son soutien avec, entre autres, la présence de ses délégués régionaux à l'arrivée de chaque étape.



Au départ de la première étape au Relais du Miel, près de Montargis, une Citroën Ami 6 de 1965.

LAPALISSE, MAIS SANS EMBOUTEILLAGE...

Venus de France, mais aussi de Suisse et de Belgique, tous les participants se sont rassemblés le samedi 8 juillet près de Montargis, au Relais du Miel, adresse mythique de la Nationale 7. C'est là que le départ est donné le lendemain matin. Il n'y a que des véhicules d'avant 1968, depuis la 2 CV jusqu'à la Jaguar Mk 10. Toutes chargées de galeries, de bagages, voire attelées à leur caravane, elles se lancent à l'assaut de la Route Bleue jusqu'à Lapalisse, terme de la première étape. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que ça roule bien ! On arrive plutôt en avance aux 200 Bornes à Pouilly-sur-Loire pour le café, puis on traverse rapidement Nevers et Moulins. Le comité de réception à Lapalisse est à la hauteur de l'événement tant il est vrai que la ville, la première à avoir lancé la "mode" des embouteillages de ►►

Une Citroën Traction Avant 11 B Normale de 1955 au relais Les 200 Bornes à Pouilly-sur-Loire.



Arrivée à Cosne-sur-Loire avec Clément et Michel Dubois, les deux motards de l'Association Patrimoine et Tradition de la Gendarmerie qui escorteront le rallye jusqu'à Grasse avec leurs motos Terrot 500 RGST !



Borne Michelin à La Celle-sur-Loire (Loiret).



L'incontournable relais Les 200 Bornes à Pouilly-sur-Loire (Nièvre).



Arrêt à Saint-Prix, près de Lapalisse, Peugeot 403 de 1958.



Accueil digne du rallye de Monte-Carlo par l'Automobile Club de Lapalisse. À droite, Jacques de Chabannes, maire de Lapalisse.



Arrivée à Lapalisse, avec le soleil !

La Pacaudière (Loire), Citroën DS, Peugeot 203 et Porsche 356.

Cet autocar Renault accueillait les participants du rallye près de Roanne et les suivra jusqu'à L'Hôpital-sur-Rhins.





Cette 4 CV de 1950 venue de Belgique est une habituée de la Nationale 7. Elle est ici suivie par une jolie Renault 8 Gordini nantaise.

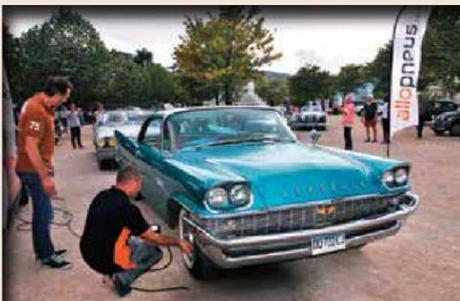
Simca Chambord de 1958 à L'Arbresle (Rhône).



Une Peugeot 203 bien chargée arrive à L'Arbresle.



Une expertise effectuée sur le rallye par Frédéric Dubois qui participait au rallye en famille au volant de sa Peugeot 203.



Une Chrysler New Yorker de 1958 contrôle la pression de ses pneus sur le Champs-de-Mars à Valence.

À Tain-L'Hermitage, on passe par les quais qui offrent une jolie vue sur le Rhône. Austin Healey 3000, Buick Electra et Chrysler New Yorker.



Une DS en panne à Sorgues, près d'Avignon. Dépannée sur place, elle rejoindra le rallye le lendemain.



Le Combi VW de Bosch Classic arrive au Musée Mémoire de la Nationale à Piolenc, près d'Orange.

La Montagne-Sainte-Victoire, près d'Aix-en-Provence, Peugeot 403 commerciale 1959 et Oldsmobile Super 88 Coupé de 1960.



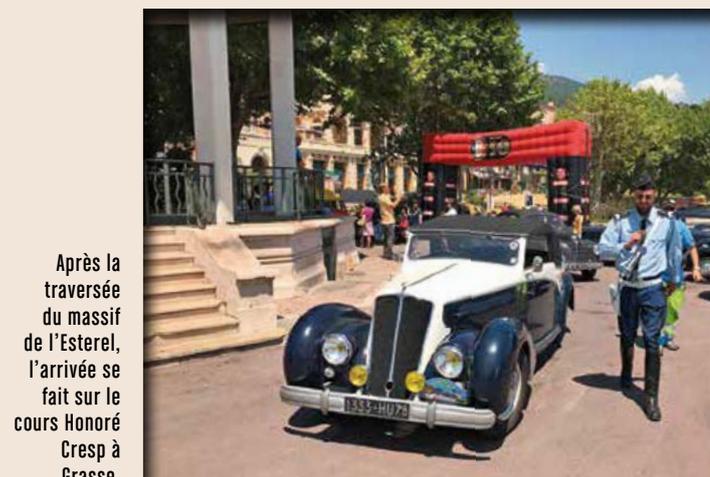


Accueil à L'Arbresle (Rhône).

Cette Ford Mustang coupé de 1966 passe devant le célèbre Garage du Méridien dans la descente de Charbonnières-Les-Bains, près de Lyon.



Lapalud, capitale du balai. Passage d'une Volvo P 1800 coupé.



Après la traversée du massif de l'Esterel, l'arrivée se fait sur le cours Honoré Cresp à Grasse.

► véhicules anciens, est particulièrement sensible à la Nationale 7 et à son Patrimoine !

La deuxième étape emmène nos voyageurs jusqu'à Valence avec une étape attendue à L'Arbresle près de Lyon. Outre les différents clubs locaux qui accompagnent le cortège dans le Roannais, Les Amis du Vieux L'Arbresle ont soigné l'accueil, heureux de mettre en valeur le "Grand Chemin de Paris à Lyon" pour le déjeuner. Si le contournement de la Capitale des Gaules n'est pas la partie la plus appréciée de l'étape, l'arrivée dans la Vallée du Rhône sous le soleil et la visite du musée AéroRétro de Saint-Rambert-d'Albon redonnent le moral à tout le monde. Et ce d'autant que nous n'avons à déplorer aucun incident mécanique jusqu'ici, une belle performance pour ces autos cinquante-tenaires. L'arrivée à Valence se fait sur l'esplanade du Champs-de-Mars, à quelques mètres du kiosque rendu célèbre par les amoureux de Peynet...

UN FINAL CANICULAIRE

L'étape du mercredi 12 juillet est marquée par l'arrêt au Musée Mémoire de la Nationale 7 à Piolenc. Situé près d'Orange, cet arrêt est incontournable pour nos voyageurs au long cours. Il fait très chaud, ce qui rajoute à l'ambiance des départs en vacances des années soixante et, comme à l'époque, les voitures connaissent quelques petits soucis. Les victimes sont une DS qui pourra repartir le lendemain, et une Panhard que son propriétaire préfère laisser dans un garage près d'Avignon. L'avantage d'un tel rallye est qu'il y a de la place dans les voitures pour emmener les sinistrés. C'est à Aix-en-Provence que se termine la troisième étape, où nous sommes accueillis dans les locaux d'Allopeus.com, partenaire du rallye.

Une véritable canicule attend les participants pour la quatrième et dernière étape entre Aix-en-Provence et Grasse. La traversée du Var s'effectue sans problème, mais tout le monde redoute la traversée du massif de l'Esterel, dernière difficulté du voyage, alors que la température dépasse allègrement les 30 degrés ! Finalement, tout se passe bien. Certains jugent prudent de s'arrêter en route comme par exemple au Col du Testanier son point culminant. Puis c'est la descente vers Grasse, terme du voyage. Là, la ville met gracieusement à notre disposition le cours Honoré Cresp qui offre une vue magnifique sur la Méditerranée... Après un dernier pique-nique, c'est l'heure de la séparation. Certains repartent vers le Nord, d'autres commencent ici les vacances et quelques-uns continueront le lendemain jusqu'à Menton avec le club de la Traction Méditerranée... ■





11^e VIELLES MÉCANIQUES D'EN FLANDRES

Des tracteurs agricoles en très bonne compagnie

Dans le cadre du programme des 50 ans de la FFVE, le comité de sélection a retenu la manifestation organisée par le Rétro Tracto Sec-Boisien autour des matériels agricoles. C'est ainsi que les 16 et 17 juillet 2017, nous nous sommes retrouvés à Sec-Bois dans le département du Nord pour célébrer notre anniversaire avec les collectionneurs des Hauts-de-France. *Texte et photographies : Pascal Rousselle, administrateur FFVE*

Sec-Bois, petite commune rurale nichée au cœur des Flandres non loin de la ville d'Hazebrouck accueille tous les deux ans une grande exposition de matériels agricoles. Créée à l'initiative du Rétro Tracto Sec-Boisien, club local de collectionneurs de matériels agricoles, cette manifestation s'est développée au fil des ans pour devenir un rendez-vous incontournable de la région pour qui veut passer une belle journée d'échanges. Nous avons compté cette année 16 000 visiteurs, 4 800 repas servis pendant le week-end, ainsi que 220 bénévoles pour canaliser et installer les 1 527 pièces présentées au public. Aux côtés des matériels agricoles, les organisateurs accueillent tout ce qui roule, utilitaires, pompiers, militaires, autos et motos. Sans oublier les moteurs fixes qui sont eux aussi les bien-



Le spectacle du battage à l'ancienne attire toujours un très grand nombre de visiteurs.

Face au stand de la FFVE, trois générations d'utilitaires. Un Hotchkiss PL 50 de 1964, un Citroën C 4 plateau et un camion Saurer plateau brasseur d'avant la Grande Guerre.



Magnifiquement restauré, un exemplaire du tracteur Deutz F 2 M 417 produit de 1941 à 1953.



Simca coupé Bertone au milieu du plateau réservé aux voitures.

Duo de tracteurs Sift restaurés à grands frais.



Les moteurs statiques sont toujours un spectacle passionnant pour les amateurs de mécanique. Celui-ci a été construit par la société Grimonprez Frères installée à Mouscron en Belgique.

Camion Ford de pompiers de l'immédiat après-guerre.



Bel alignement de motocyclettes d'avant-guerre entièrement restaurées.



Parmi les nombreux matériels agricoles exposés, un tracteur argentin Pampa en bel état d'origine.



Belle présentation de cyclomoteurs et autres Vélos-lex permettant d'attirer un autre public.



Coach Licorne présenté pour l'occasion par le musée des Brigades de l'AA.

► venus. Et le tout est complété par une bourse d'échanges permettant à chacun d'y trouver son compte. Bien située face à l'entrée principale, la tente de la FFVE a été prise d'assaut tout le week-end par les amateurs en quête d'informations fiables sur les sujets habituels (CGC, immatriculation, JNVE, sorties de grange, etc.) ou les sujets d'actualité du moment (évolution du contrôle technique et restrictions de circulation...).

Profitant de l'occasion, nous avons organisé le samedi en fin d'après-midi une petite rencontre sur notre stand pour tous les représentants des clubs de la région, les professionnels présents sur le site afin de faire le point sur les dossiers en cours et de répondre aux questions. Cela a aussi

été un bon prétexte pour partager une petite collation régionale bienvenue en cette belle et chaude journée d'été. Près de 130 personnes se sont ainsi retrouvées sur notre stand. Grâce à ce moment particulièrement convivial, certains ont pu découvrir ou mieux connaître nos activités. D'autres ont pu faire de nouvelles rencontres avec les amateurs de la région et tisser des liens pour de belles sorties et/ou activités futures.

■ RESTAURÉS OU DANS LEUR JUS

Alignés comme à la parade, les tracteurs sont présentés par marque, ce qui permet de mettre en évidence les évolutions dans les gammes. De nombreux matériels sont

exposés dans leur jus, ce qui leur donne un caractère authentique. D'autres, au contraire, sont restaurés magnifiquement et sans compter. Bravo à leurs propriétaires qui ne cherchent visiblement pas l'appât du gain. C'est dans une ambiance plus libre que chaque type de véhicule est présenté dans un espace qui lui est dédié. Une manifestation comme Mécaniques en Flandres mais il y en a bien d'autres en France permet par sa diversité et sa convivialité d'attirer un autre public venu passer un bon moment en famille ou entre amis. Vivement 2019 ! ■

Vous pouvez aussi retrouver le reportage filmé sur la chaîne YouTube de la FFVE :

<https://youtu.be/GJTQjjICE9g>



Imposant alignement de matériels militaires dont une automitrailleuse Ford M 8 venue par la route. Quel spectacle de la croiser sur un petit chemin de campagne !

Pour ma **voiture** et ma **moto** ancienne

Hervé Clavel, il assure !

Plus de
140 000
véhicules assurés

**DEVIS
GRATUIT**



Prix



Accueil



Rapidité



Simplicité



Prise de garantie

en moins de 5 minutes

au **04 72 66 37 00**

et sur www.assurancesclavel.com

Comparez nos tarifs frais inclus

annuels, au tiers en usage privé et conduite exclusive

MOTOS/AUTOS
40 ans et plus

38€

MOTOS/AUTOS
30 à 39 ans

50€

MOTOS/AUTOS
25 à 29 ans

67€

MOTOS/AUTOS
20 à 24 ans

85€

MOTOS/AUTOS
15 à 19 ans

102€

MOTOS/AUTOS
12 à 14 ans

153€

MOTOS/AUTOS
10 et 11 ans

166€

MOTOS
JUSQU'À 125CM3

10 à 14 ans
-30%

Hervé Clavel
courtier d'assurances

7 bis quai des Etroits
69321 Lyon cedex 05
Fax 04 72 66 37 19

Tél. 04 72 66 37 00

N° ORIAS 13 003 341



BOL CONCEPT
CRÉATION



BOL CONCEPT plonge votre intérieur au coeur de l'univers des sports mécaniques, en associant le design original d'un fauteuil ou tabouret en forme de casque, et le look rétro d'une véritable oeuvre d'art inspirée des courses mythiques ou de votre passion.

Chaque création est entièrement réalisée à la main, personnalisable à souhait, modulable selon vos aspirations...



--- made in Le Mans ---



INTERVIEW : CLAUDE DELAGNEAU

« Nous avons déplacé des montagnes »

Président de la Fédération Française des véhicules d'époque de 1994 à 2014, Claude Delagneau a fait de la FFVE une Fédération à son image : puissante, bouillante et fidèle. Interview.

Propos recueillis par François Granet

De vos vingt ans aux commandes de la FFVE on retient parfois plus vos tonitruances et vos actions à la hussarde, que les résultats obtenus. Il est injuste de vous réduire à votre tempérament bouillant, mais n'en avez-vous pas parfois trop fait ?

Claude Delagneau : « Ce que nous sommes devenus, ce que l'on a acquis pour les collectionneurs d'autos, de motos, de véhicules utilitaires, militaires, agricoles, on ne nous l'a pas offert sur un plateau. Il a fallu aller le chercher, souvent avec obstination, parfois plus encore. Diriger une fédération, c'est servir, c'est porter les aspirations des adhérents et avoir, sinon une vision, du moins des ambitions. Il faut conquérir et défendre, et le faire avec des valeurs connues de tous et partagées par la plupart, ceux qui vous ont élu. Je suis comme je suis. J'ai été profondément marqué par ma carrière militaire à une époque où l'honneur comptait plus que l'argent et où le défendre n'était pas mal vu. En quittant l'Uniforme, j'ai peu à peu appris à laisser mes poings au fond de mes poches, ce qui

n'était pas naturel pour moi. Mais j'ai gardé le goût du combat. Le verbe "être" a-t-il un sens si ce n'est pas pour être vainqueur ? Les combats que la FFVE s'est donnés, je me suis livré corps et âme pour les remporter. Il n'y avait pas d'autre issue pour honorer le mandat qui m'était confié. »

Comment tout cela a-t-il commencé ?

CD : « Par hasard, comme les plus belles histoires d'amour ! En 1978, maire de ma commune de Melz-sur-Seine, je cherchais une manifestation pour dynamiser le village. Un ami m'a dit « *Essaye les voitures anciennes, ça marche bien les voitures anciennes !* ». J'ai contacté un club local, ils sont arrivés avec des voitures sans âge et ont mis une ambiance incroyable. Ça m'a immédiatement enthousiasmé. Huit jours plus tard, j'achetais une Amilcar. Puis un autre copain m'a dit « *Achète une Hotchkiss, c'est la voiture idéale à collectionner pour quelqu'un comme toi qui n'y connaît rien. Ce sont des voitures super-fiables, elles sont équipées de moteurs de camions* ». Tu parles ! J'apprendrais plus tard que c'était l'in-

« Les concours d'élégance sont de fantastiques moments de plaisir populaire qui font tomber les barrières sociales et générationnelles ».

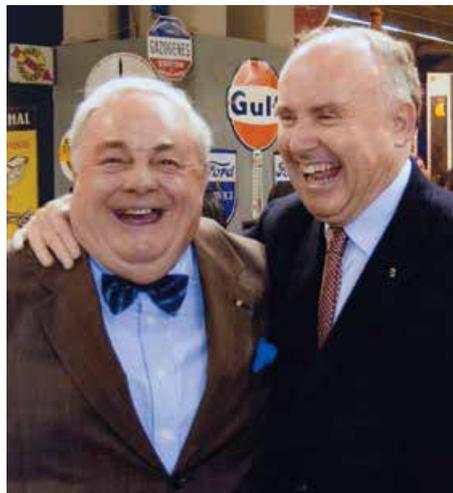


verse, donc pas si fiable que ça ! Mais j'en ai achetée une, j'ai adoré, je me suis inscrit au club. De membre, je suis devenu administrateur, puis président. C'était immanquable. Je ne sais pas faire les choses autrement ! En 1984, je suis devenu Administrateur de la FFVE, et ce qui devait arriver est arrivé. J'en suis devenu le président dix ans plus tard... »

Président de la FFVE dans un pays qui a inventé l'Automobile mais qui semble s'en défier, n'est-ce pas une position politiquement très subversive ?

CD : (éclats de rire) « Je ne me voyais pas en agent subversif, mais vous avez un peu raison ! Certains voudraient faire passer les collectionneurs en France pour de dangereux ennemis de la santé publique, des adversaires du progrès. Les collectionneurs seraient les tenants de l'Anti-France pourfendue par Super Dupont. C'est évidemment tout le contraire ! Les collectionneurs sont en première ligne pour préserver un Patrimoine qui, sans eux, aurait disparu, détruit ou vendu à l'étranger ! Les collectionneurs veillent sur un Patrimoine industriel, artistique et, par extension, scientifique et social. Au final, c'est tout un pan de la culture française sur lequel veillent les collectionneurs, leurs clubs et les musées. C'est tout un savoir-faire qu'ont préservé et développé les restaurateurs et les industriels du secteur. Ce n'est pas un hasard si certaines collections qui sont de véritables trésors nationaux ont été inscrites à l'Inventaire Supplémentaires des Monuments Historiques. Pas un hasard non plus si certains savoir-faire des artisans du secteur de la restauration attirent des collectionneurs d'Europe entière.

C'est pour cela que la FFVE qui regroupe les principaux clubs de collectionneurs et les professionnels du secteur, a été reconnue "d'Utilité Publique" en 2009 ! Et certains voudraient briser cet élan de passion ?! Restreindre la circulation des voitures anciennes, voire leur retirer le droit de circuler donc d'exister ?! C'était ridicule, absurde, et méprisant pour les dizaines de milliers de collectionneurs qui, affectivement, considèrent leur voiture comme des trésors. Et sans parler des conséquences sur un secteur économique qui, lorsque nous l'avons mesuré avec précision en 2013*, génère déjà quatre milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel et impliquait l'équivalent de 20 000 emplois à plein temps. Et ces chiffres n'ont cessé d'augmenter depuis... À quelles fins attaquent-on les collectionneurs ? Je me le demande encore ! Heureusement, il y a encore des femmes et des hommes politiques de bon sens dans ce pays qui n'ont pas permis cela... »



Avec Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux Transports à trois reprises entre 2002 et 2010. « C'est grâce aux liens que nous avons tissés avec des femmes et des hommes politiques intelligents et de bon sens, à l'écoute des préoccupations des collectionneurs, que nos dossiers ont pu avancer ».

Cette lutte vous a donné l'occasion de mener quelques mémorables coups d'éclat...

CD : « Bien sûr qu'il a fallu se battre, et il faudra toujours se battre car rien n'est ni ne sera jamais acquis. Ce que nous avons obtenu, nous sommes allés le chercher par la négociation intelligente et, quand il le fallait, en montrant que nous étions forts. Il a fallu parfois déplacer des montagnes. Et on ne déplace pas les montagnes en les regardant... C'est aussi pour cela que j'ai créé cette revue, *L'Authentique*, pour développer une communication directe, intense, régulière, en direction des parlementaires, des élus locaux, des autorités administratives. Pour faire ►►

►► connaître notre action, créer du lien, instaurer un dialogue qui n'existait pas. »

En 1999 quand vous êtes par exemple allés bloquer le Parlement européen à Strasbourg...

CD : « Et heureusement que nous y sommes allés ! En 1999, nous avons vu surgir un projet de Directive Européenne insensé qui, si elle avait été adoptée, allait obliger les propriétaires à détruire toutes leurs voitures dès lors qu'elles n'étaient plus en état de rouler. Est-ce que vous vous rendez un peu compte ? Détruire toute voiture qui n'était plus en état de rouler ?! Mais quel cerveau avait pu accoucher d'une idée pareille ?! Alors, oui, nous avons montré que nous n'allions pas laisser je ne sais quel brillant personnage mépriser les citoyens en ruinant leur passion. Nous avons débarqué un beau matin à plus de 1 000 voitures anciennes au pied du Parlement européen à Strasbourg. Nicole Fontaine, la présidente d'alors, nous a reçus, nous a écoutés. Tout le monde a mesuré l'imbécillité d'une telle Directive... Imaginez notamment ce que cela signifiait pour les voitures présentées dans les musées, perles rares parfois immobiles pour toujours. La Directive n'a heureusement pas vu le jour. »

C'est votre plus belle victoire ?

CD : « C'est une victoire acquise par une action spectaculaire qui nous a permis de montrer que nous savions être nombreux, déterminés et unis si on nous y obligeait.

Mais nous l'avons acquise parce que la cause que nous défendions était juste. D'autres dossiers ont été portés avec succès sous ma présidence. D'abord la dynamisation de notre Fédération. Au début de mon mandat en 1994, la FFVE rassemblait 194 clubs. Elle en comptait 1 154 quand je suis parti. Ensuite, il y a la conquête de nombreuses avancées administratives, juridiques, fiscales au bénéfice des collectionneuses et des collectionneurs. Par exemple,



« Rassembler, animer, créer du lien, porter et défendre nos aspirations et nos intérêts, voilà le sens de mes vingt années de mandat à la présidence ».

nous avons obtenu la reconnaissance pour les véhicules militaires à exister et circuler, la suppression de la limitation géographique de circulation pour les véhicules en carte grise de collection, une périodicité portée à cinq ans pour les contrôles techniques, ou la modification des droits de douanes pour l'importation de véhicules anciens. Je suis heureux également d'avoir "internationalisé" la FFVE

en la faisant adhérer à la Fiva (Fédération internationale des véhicules anciens) dont, on ne se refait pas, j'ai été vice-président pendant huit ans et notamment quatre ans premier vice-président. »

Vous vous dépeniez sans compter pour la FFVE, sept jours sur sept, de tôt le matin à tard dans la nuit. Vous aviez envisagé la vie après la présidence ?

CD : « Je ne connais personne qui, sacrifiant tout à sa mission, possédé par ce qu'il porte, vous dira qu'il y met fin de lui-même, heureux que cela s'arrête. La FFVE et moi, cela ne faisait qu'un. "J'incarnais" comme on dit. C'était sans doute excessif, je le sais, mais c'était comme ça. Je ne



« Être sur le terrain, dans les clubs, avec les collectionneurs, tout au long de la semaine et presque chaque week-end, a été l'un des plus forts plaisirs de ma vie de Président de la FFVE ».

« Je suis un ex-président heureux ! Je ne suis plus aux affaires, mais j'ai la satisfaction des victoires obtenues et la Fédération est entre de bonnes mains ».



pouvais donc pas imaginer quitter mon fauteuil et je ne me suis même jamais posé la question de lever le pied. Il a fallu beaucoup insister pour que j'accepte de me retirer. Passion, engagement absolu, sans compromis et sans limites, je suis comme ça. On m'a élu sur ces qualités. On a fini par trouver qu'elles devenaient des défauts. Dans le fond c'est normal. C'est l'ordre des choses. Même si cela fait mal pour toutes les raisons que je viens de vous décrire, il faut bien un jour passer la main. »

Et depuis ? Le vide ?

CD : « Non, pas le vide. Je n'ai pas pris la porte de la FFVE dans le nez. Au contraire ! J'y suis toujours chez moi, aux côtés de la nouvelle équipe. J'ai plaisir à être sur les salons où je connais tout le monde, où tout le monde m'embrasse. Désormais, je sais que ceux qui me sourient et me donnent l'accolade le font parce qu'ils m'aiment bien, sans arrière-pensée. Ce n'est finalement pas si désagréable d'avoir tous les avantages sans la pression du pouvoir ! J'ai intensément cultivé cette relation avec les collectionneurs, ceux-là mêmes qui sont la raison de notre existence et de notre action. J'ai passionnément aimé partager leurs manifestations, que ce soient de grands concours d'élégance ou des "rallyes-saucisson" du dimanche, les assemblées générales comme les anniversaires. J'ai visité plus de 200 clubs au fil de mes vingt années de mandat ! »

Avez-vous des regrets ?

CD : « Au titre de Président de la FFVE, je suis heureux de mes succès, mais j'ai le regret de ne pas en avoir fait plus,

de ne pas avoir continué à faire. À titre d'homme, comme beaucoup dans des fonctions analogues avec des caractères comparables au mien, j'ai totalement loupé ma vie affective en sacrifiant ma famille à ma mission. Je n'ai pas pu donner assez d'affection ni d'amour à mes proches. J'ai été absent et, quand j'étais présent, j'étais souvent absorbé par la tâche. Je ne savais pas faire autrement. C'est un grand regret... »



Quelques-unes des figures de la FFVE au côté de Claude Delagneau. De gauche à droite, Modeste Tréhin, ancien Administrateur de la FFVE et actuel président du club Hispano-Suiza, Alain Guillaume, actuel président de la FFVE, et Vally Giron, président de la FFVE de 2014 à 2016.

Ce qu'il reste à faire ?

CD : « Ce n'est pas « j'ai fait le plus important, après moi le Déluge » ! Il y aura toujours des dossiers plus ou moins essentiels à traiter. Parce qu'il n'y a rien de plus vivant et dynamique que l'univers de la Collection qui doit s'inscrire dans une société en mouvement. Agir, réagir, pro-agir. Présider, c'est anticiper ! La mission est simple. Nous devons défendre

le droit de circuler librement en véhicules d'hier sur les routes d'aujourd'hui, et ce en prévision des contraintes et législations de demain. »

Fiscalité, réglementation, droits des collectionneurs, la FFVE défend aujourd'hui de nouveaux dossiers.

Quel regard portez-vous sur ses actions ?

CD : « La FFVE a un Président et est en de bonnes mains. Alain Guillaume et les Administrateurs actuels forment une belle équipe, dynamique et compétente. Ils ont de grands chantiers à mener. À chacun son style, seul compte le résultat ! » ■

*Enquête FFVE/Fiva « Le mouvement des véhicules anciens en France », rapport de février 2015.



21^e GRAND PRIX RÉTRO AU PUY-NOTRE-DAME

Comme un parfum de ricin dans le Saumurois

En préparant le programme des manifestations partenaires des 50 ans de la FFVE, il est apparu important de soutenir les amateurs de cyclecars, tricylecars et motocyclettes d'avant-guerre tant il devient difficile pour eux de circuler sur les routes d'aujourd'hui.

Texte : Michel Clin, Valy Giron et Yves Bellessort, administrateurs FFVE, photographies : Michel Clin

Petit village de 1 200 habitants, situé dans le Maine-et-Loire à une grosse vingtaine de kilomètres au sud de Saumur, Le Puy-Notre-Dame accueille chaque année durant deux jours les passionnés de voitures et de deux-roues de course anciens. Au commencement, il y a 20 ans, tout est parti d'une boutade entre trois copains qui s'est vite transformée en un pari fou. Pourquoi ne pas organiser une manifestation qui serait uniquement réservée aux Avant-Guerre !?

Aujourd'hui, en ces 22 et 23 juillet 2017, on en est à la 21^e édition qui peut être résumée ainsi, 180 participants, un village entièrement mobilisé à la cause du véhicule de collection, entre 8 000 et 10 000 spectateurs et dix nationalités représentées. Le



Passage sous l'arche Motul - FFVE 50 ans pour tous les participants des démonstrations. ►►



Le plateau n° 2 est réservé aux cyclecars. Les pilotes des BNC, Austin, BSA et autres Rosengart s'en donnent à cœur joie !



Pour le plateau n° 4, les tenues d'époque et la position des pilotes donnent l'illusion de vitesse comme au bon vieux temps.



Dans le plateau n° 3 réservé aux Vintages, combat inégal mais toujours spectaculaire entre les Delahaye, Lagonda, Lancia Lambda et autres Bugatti Brescia.

► Grand Prix Rétro du Puy-Notre-Dame est tout simplement devenu la plus grande manifestation européenne réservée aux sportives d'Avant-Guerre. Tout y est convivial, bon enfant, et le week-end se déroule dans une ambiance de kermesse. L'entrée est gratuite pour les spectateurs. Tout le monde y vient en famille. Le circuit, totalement fermé et sécurisé, est tracé en ville. Il totalise pour cela 1,5 km de barrières, de chicanes et des tonnes de bottes de paille à mettre en place et à enlever !

UN SPECTACLE EN CINQ PLATEAUX

Le samedi matin est réservé à un rallye touristique en Pays-de-Loire avec déjeuner champêtre et visite de cave. Le samedi après-midi, vers 16 heures, commencent les démonstrations sur le circuit. Les participants sont répartis en cinq plateaux successifs, chacun s'élançant alors pour cinq tours. Entre chaque plateau, le circuit est ouvert pour permettre au public de circuler. Le plateau n° 1 est réservé aux tricyclecars

(Sandford, Darmont, Morgan et BSA), le plateau n° 2 aux cyclecars (Austin Seven, BNC, Morgan, MG types J et M, Amilcar, Fiat, Salmson, Rosengart, Morris, Lombard, etc.) et le plateau n° 3 aux Vintages (MG avec en majorité des Anglais sur types K, M, Midget, TA, TC et TD, Bugatti Brescia, Riley, Amilcar, AJS, Delahaye, Lagonda, etc.). Pour les deux-roues antérieurs à 1950, l'on trouve deux plateaux, le plateau n° 4 pour les motos (Vélocette, AJS, BSA, Alcyon, Triumph, Monet-Goyon, Terrot, Peugeot, René Gillet, Motobécane, Ariel, Norton, New-Map, Rudge, Jap, etc.) et le plateau n° 5 qui rassemble les side-cars (Alcyon, Monet-Goyon, Triumph, BSA, Gillet-Herstal, Nimbus, etc.). Mais le temps fort du week-end est "la Nocturne". Entre 21 heures et minuit, tous les plateaux tournent à la lumière des phares et des nombreux éclairages mis en place tout au long du circuit. Le spectacle est magique et le public ne s'y trompe surtout pas. Il est partout présent, et à tel point qu'il est difficile de se trouver une place pour profiter du spectacle.

Dimanche on remet ça avec de nouvelles démonstrations entre 10 et 17 heures. Et la journée est clôturée avec la Grande Parade des participants défilant tous ensemble sur le circuit.

UNE AMBIANCE D'AUTREFOIS

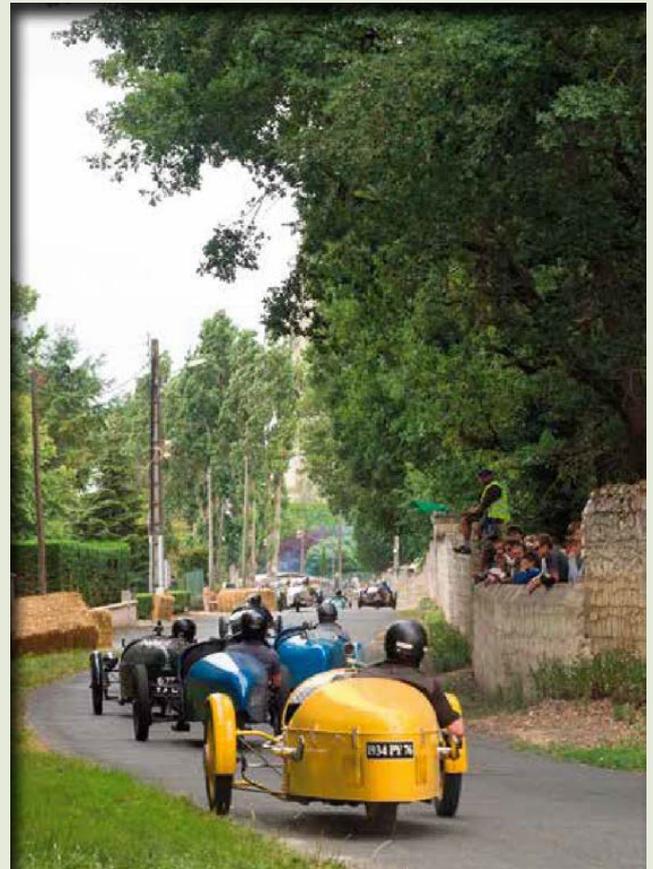
Pour conclure, ce Grand Prix Rétro du Puy-Notre-Dame est non seulement un grand moment, mais il réunit aussi un plateau de véhicules exceptionnels. Il offre par ailleurs une ambiance d'un autre monde, surtout du côté des motards et des cyclecaristes ! L'accueil y est des plus chaleureux et amical pour tous, que l'on soit participant ou simple spectateur. Cette manifestation illustre parfaitement ce qu'une Mairie et tout un village peuvent apporter aux véhicules d'époque. On ne peut ici que saluer les passionnés et les bénévoles mordus par le virus au service de notre cause. Ne ratez surtout pas la 22^e édition qui se déroulera comme tous les ans le dernier week-end du mois de juillet. ■



De jour comme de nuit, la conduite des tricyclecars du plateau n° 1 est toujours aussi spectaculaire et le public nombreux derrière les ballots de paille en redemande encore et encore.



Démonstration du plateau n° 5. Le passage des virages avec un side-car est toujours aussi spectaculaire. Le rôle du passager est primordial pour franchir les obstacles sans encombre.

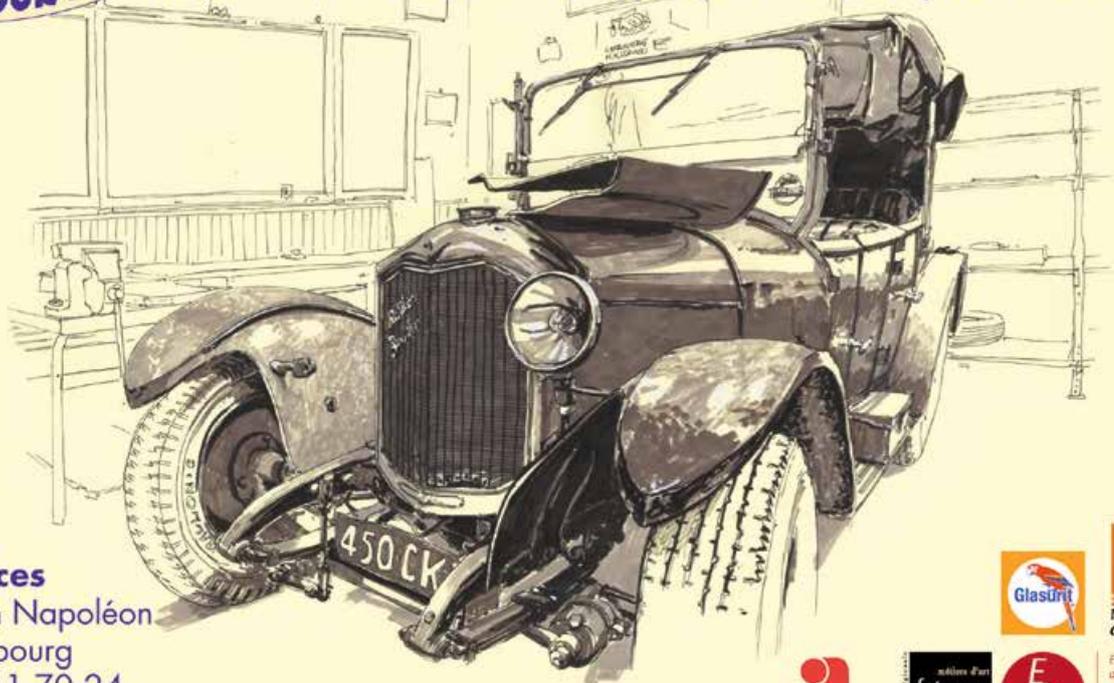




HUBERT HABERBUSCH

Maître Carrossier-Tôlier

Atelier de restauration automobile depuis 1976



H. H. Services

2 rue du Rhin Napoléon

67000 Strasbourg

tél. : 03 88 61 70 24

www.carrosserie-hh.com



Métiers
d'ART

Entreprise
du Patrimoine
Vivant

L'expertise
des savoir-faire
Français



Illustration : <http://lolo.wagner.fr>

DEPANOTO

**VENTE EN LIGNE PIÈCES NEUVES
CONSULTATION CATALOGUES**



www.depanoto-boutique.com

Magasin ouvert
du lundi au vendredi
Tél. 02 37 52 43 25



**PIÈCES D'ORIGINE
ACCESSOIRES
AUTOMOBILIA
DOCUMENTATIONS**

Présent à **RÉTROMOBILE**
du 7 au 11 février 2018
Passez vos commandes !



Magasin : 4 rue de la Malerie - 28400 NOGENT LE ROTROU



4^e CHANTILLY ARTS & ELÉGANCE RICHARD MILLE

Un week-end d'exception

Un château classé entouré de douves, un parc de belles dimensions, des automobiles toutes plus rutilantes les unes que les autres, sans oublier les clubs, les animations et le public, tous les ingrédients étaient réunis les 9 et 10 décembre 2017 pour que les 16 300 visiteurs du 4^e Chantilly Arts & Elégance Richard Mille, organisé par les équipes de Patrick Peter, puissent passer un moment exceptionnel ! *Texte et photographies : Denise Rousselle et Pascal Rousselle, administrateur FFVE*

Arrivés au chant du coq sur le site de Chantilly, et avant de démarrer nos missions respectives, nous profitons de quelques instants de calme pour découvrir à notre guise les automobiles qui composent les 16 nouvelles classes inédites du concours d'État, et dont cinq sont dédiées à Ferrari et ses participations aux 24 Heures du Mans. Parmi les classes retenues pour cette édition, l'on trouve

la carrosserie Pourtout, les voitures des grands musiciens, les woodies, un siècle de voitures électriques, les Bugatti 57 S, les Alfa Roméo à carrosseries spéciales, les voitures de course et de sport à transmission par chaîne ou encore les barquettes et berlinettes Ecceterini.

Pour la première fois, le *best of show* est attribué à deux carrosseries exceptionnelles qui n'ont pu être départagées ►►

Le Grand Prix de l'authenticité FFVE

Après la Georges Irat 2 litres en 2016, c'est au tour de l'Amicale Tricyclecariste de France de recevoir le prix de l'Authenticité FFVE pour l'ensemble des voitures Antony

présentées sur leur stand. Toutes les survivantes de la marque nordiste avaient été réunies dans une ambiance sortie de grange du plus bel effet.





Grande première en 2017 pour le classement général du concours d'état, ce n'est pas une mais deux lauréates que nous avons eues. À gauche, la Ferrari Testa Rossa 58 de 1958, année des 70 ans de la marque oblige, et, à droite, la tout aussi désirable Bugatti 57 S Atlantic de 1936 présentée par Merle et Peter Mullin, déjà vainqueurs ici même en 2014.



Lauréates ou non dans leurs catégories respectives, nos coups de cœur se sont portés sur l'Alfa Roméo 6 C 1750 GS de 1931 (ci-dessus), la Talbot T 150 C roadster Pourtout de 1935 (ci-dessus à gauche), la Renault Dauphine Henney Kilowatt de 1959 pour son moteur électrique bien dans l'air du temps (ci-contre), la Chrysler Town and Country convertible de 1947 qui a reçu le prix de la préservation Fiva (ci-dessous à gauche) et la Ferrari 250 GTO 1962 (ci-dessous à droite).



Le Grand Prix des Clubs

Parmi les 33 clubs présents, le jury des clubs composé de personnalités de la FFVE a retenu le Fiat Fan Club pour sa présentation autour des productions du groupe Fiat. Il exposait ainsi six Fiat Balilla Coppa Del Oro accompagnées de nombreux modèles produits par le groupe (500, 124, Multipla, etc.) autour de cette sublime Ferrari 250 GT munie d'un hard-top.



► par les juges venus du monde entier. Pour les voitures d'Avant-Guerre, le trophée est remporté par la Bugatti 57 S Atlantic de 1936 et pour les voitures d'Après-Guerre par la Ferrari 250 Testa Rossa 58 de 1958, pilotée par Olivier Gendebien et Phil Hill aux 24 Heures du Mans la même année. Le concours d'élégance réunissant des concept-cars actuels, accompagnés par des mannequins habillés par de

grands couturiers, a été attribué lui aussi à deux véhicules, la Citroën Cxperience Concept et la Renault TreZor Concept.

Vers 11 heures débute le concours des clubs pour lequel Denise officie en tant que membre de l'un des trois binômes de jurés. Quelque 33 clubs sont en lisse.

Fiat Fan Club prend le pas sur ses deux challengers retenus pour la qualité de leur déjeuner sur l'herbe, à savoir l'Amicale Facel Véga et le Rolls Rolls-Royce Enthousiasts Club.

LES SIX SURVIVANTES DOUAIISIENNES

Le prix de l'authenticité attribué par la FFVE cette année revient non pas à un véhicule, mais à toute l'Amicale Tricyclecariste de France qui a réuni sur son stand les six voitures survivantes construites par Antony. Cette marque douaisienne confidentielle s'est illustrée dans de nombreuses compétitions régionales, une véritable prouesse qui méritait cette distinction.

Comme chaque année, la FFVE est présente à Chantilly avec un grand stand dédié aux véhicules en strict état d'origine. Après quelques recherches, cela devient de plus en plus rare, mais nous avons pu réunir une vingtaine de spécimens autos et motos qui ont fait la joie des connaisseurs. Une fois encore, le temps nous a manqué pour découvrir les autres animations (tour du lac en bateau à vapeur, démonstrations équestres du célèbre Mario Luraschi, les Citroën de la Présidence de la République, les dégustations, etc.), mais, soyez rassurés, nous avons déjà pris rendez-vous pour la prochaine édition. ■

Vous pouvez retrouver le reportage de cet événement sur la chaîne YouTube de la FFVE :

<https://www.youtube.com/watch?v=6bcyA3ZyIEU>



Denise Rousselle et Hubert Haberbusch, le maître-carrossier de Strasbourg, formaient un des trois binômes de juges. Ils examinent ici avec tout le sérieux nécessaire les espaces clubs afin de déterminer celui qui méritera cette année le Grand Prix des clubs.

La tâche s'avère compliquée car la qualité des présentations s'améliore à chaque édition nous faisant oublier l'absence des grands gagnants des premières années. Après deux heures de notation, les six jurés se retrouvent sur le stand de la FFVE pour délibérer et, très rapidement, trois clubs se démarquent. À l'issue de leurs délibérations, le



Afin de rester dans le thème de l'authenticité, la FFVE avait choisi de présenter une vingtaine de véhicules en strict état d'origine, ce qui devient rare avec les années qui passent !

www.atelierdescoteaux.com
 — Vitaliseur de votre passion !!!



Austin-Healey

Nash



Restaure, rénove et entretient vos
véhicules anciens comme des objets d'art.

ACHAT - VENTE

Z.I., rue de la Crapaudière - **02300 BLÉRANCOURT**

Tél. : **03 23 39 62 77** - Fax : 03 23 39 88 33

Email : contact@atelierdescoteaux.com

XY Graphic - 03.2390.2390

**ASSURANCES VEHICULES
DE COLLECTION**

**Depuis 1907
au service de nos assurés**



79-81, rue J.-J. Rousseau - BP 51776 - 21017 DIJON Cedex

Tél. 03 80 70 05 36 - Fax 03 80 70 05 85

www.assurances-bailly.fr

ORIAS n° 12068098 - www.orias.fr

**ET AUSSI : VÉHICULES MODERNES
SANTÉ • HABITATION**

EXPOSANT À RÉTROMOBILE



CHRISTOPH GROHE SA
RTE D'ALLAMAN 10
CH-1173 FECHY
SWITZERLAND

T +41 21 807 35 85
F +41 21 807 34 23

INFO@CHRISTOPHGROHE.COM
WWW.CHRISTOPHGROHE.COM

Les structures de la FFVE

La Fédération Française des Véhicules d'Époque, dont les statuts se conforment aux dispositions de la loi de 1901 sur les associations à but non lucratif, a été fondée en 1967 sous le nom de Fédération Française des Automobiles d'Époque.

La FFVE assoit son fonctionnement sur neuf composantes principales et des groupes de travail, animées par des bénévoles élus par les membres. Ce sont eux qui, selon les nécessités, impulsent, promeuvent ou conduisent les actions de la Fédération.

Grâce à ses élus nationaux, ses délégués régionaux, ses spécialistes, ses clubs adhérents et leurs membres, la FFVE encourage, coordonne et développe en France le mouvement général de conservation, d'utilisation et de collection de tout véhicule ancien, quelle qu'en soit la nature. C'est la vigueur et le succès de ces actions avec un souci patrimonial constant qui ont permis à la FFVE de se voir accorder en 2009 une reconnaissance d'Utilité Publique. ■

LE BUREAU



Alain Guillaume

Président de La FFVE
secretariat@ffve.org



Céline Poussard

Vice-Présidente, Affaires Économiques et Financières
celine.poussard@ffve.org



Pascal Rousselle

Vice-Président, Secrétaire
pascal.rousselle@ffve.org



Michel Clin

Vice-Président, Manifestations
michel.clin@ffve.org



Patrick Le Parc

Vice-Président, Motos
patrick.le.parc@ffve.org



Christian Simonetti

Secrétaire adjoint
christian.simonetti@ffve.org



Valy Giron

En charge des Musées
valy.giron@ffve.org



Bruno Tabare

En charge des Utilitaires, Militaires et Agricoles
bruno.tabare@ffve.org

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Administrateurs Titulaires

Collège Marques

Etienne Anglade
(Club Delahaye)
Arnaud Blanc
(Les Doyennes de Panhard & Levassor)
Michel Blanchard
(Club Bugatti)
Jean-Marc Dubost
(Club AC France)
Jean-Michel Charpentier
(Les Amis de Delage)
Bertrand Osio
(Amicale Facel Véga)
Céline Poussard
(La Traction Universelle)

Collège Multimarques

Pierre-Jean Desfossé
(Club Les Teuf Teuf)
Michel Clin
(Association des Boucles de Loire)
Régis Deweer
(Passion Automobiles 06)
Yvon Gascoin
(Trophée Historique des Régions de France)
Alain Guillaume
(Les 3A de Lyon)
Pascal Rousselle
(Ravera / 6A – Raucca)
Christian Simonetti
(Les 4A de Grenoble)
Collège Motocyclettes
Nicolas Generoso
(Les bielles de Jadis)
Alain Grare
(Vincent Owners Club France)

Patrick Le Parc
(Vieilles Japonaises Deux-Temps)

Collège Musées

Valy Giron
(Musée Automobile de Vendée)
Stéphane Nerrant
(Normandy Tank Museum)

Collège Utilitaires, Militaires et Agricoles

Jean-Claude Accio
(Association pour la Commémoration de La Voie Sacrée)
Daniel Sauvagere
(Amicale SFV)
Bruno Tabare
(Musée des Blindés et Véhicules Militaires)

Collège Professionnels

Eric Decellières
(Restom SA)
Hubert Haberschusch
(HH Services)

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Administrateurs Suppléants

Collège Marques

Mathieu Gras
(Amicale Salmson)
Jean Lampriere
(Club Vedette France)
Michel Lemoine
(Club Peugeot 403 Cabriolet)
Bernadette Mesplet
(Club DS-ID Côte Basque)
Michel Piat
(Club Georges Irat)
Henri de Roissard
(Club Talbot)
Philippe Thomas
(Club Ford Cosworth)

Collège Multimarques

Robert-Louis Brezout-Fernandez
(American Car Club de France)
Christine Gauchy
(Vincennes en Anciennes)
Alain Mignot
(Club Auto Moto Troyes)
Xavier Nicod
(Club Auto Legend)
Daniel Paléni
(ACAC de Bar-sur Aube)
Patrick Rollet
(Automobiles et Patrimoine du Pays de Fougères)

Collège Motocyclettes

Rémi Billet
(Vespa Club de France)
Roland Carlier
(Fédération des Clubs Motocyclistes de La Police Nationale)
Jean-Paul Veauquin
(Retro Enduro Club de France)

Collège Musées

Didier Carayon
(Musée Auto de Reims-Champagne)
Richard Keller
(ACF/Amalf)

Collège Utilitaires, Militaires et Agricoles

Bernard Postaire
(Association Normande d'Anciens Utilitaires)
Alain Quemener
(FFMVCG)
Jean-Pierre Saulet
(Camion Club de France)

Collège Professionnels

Pierre Maquet
(Piquemal Classique)
Stéphane Pavot
(Etude Osenat)

LES DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

Nord, Artois, Picardie
Coordinateur des délégués régionaux
Pascal Rousselle
pascal.rousselle@ffve.org

Alsace - Lorraine - Franche-Comté

Fabrice Reithofer
fabrice.reithofer@ffve.org

Antilles

Philippe Dorvilma
philippe.dorvilma@ffve.org

Auvergne

Bernard Faucher
bernard.faucher@ffve.org

Bretagne

François Ravary
françois.ravary@ffve.org

Bourgogne

Pierre Skrotzky
pierre.skrotzky@ffve.org

Centre

Guy Taton
guy.taton@ffve.org

Champagne - Ardennes

Daniel Paléni
daniel.paleni@ffve.org

Ile-de-France

Maxime Lépiessier
maxime.lepiessier@ffve.org

Ile-de-La-Réunion

Jacques Cosserat
jacques.cosserat@ffve.org

Languedoc - Roussillon

Yvon Gascoin
yvon.gascoin@ffve.org

Limousin

Jean-Pierre Cochet Terrasson
jean-pierre.cochet-terrasson@ffve.org

Maine

Yves Bellesort
yves.bellesort@ffve.org

Midi-Pyrénées - Aquitaine

Bernadette Mesplet
bernadette.mesplet@ffve.org

Normandie

Etienne Anglade
etienne.anglade@ffve.org

Provence - Alpes - Côte-d'Azur

Régis Deweer
regis.deweer@ffve.org

Poitou - Charentes - Vendée

Jean-Yves Barre
jean-yves.barre@ffve.org

Rhône-Alpes

Christian Simonetti
christian.simonetti@ffve.org

Nouvelle-Calédonie

Jean-Claude Carobolante
jean-claude.carobolante@ffve.org

LES MEMBRES COOPTÉS**Patrimoine vivant**

Max Alunni

Affaires juridiques

Jean-Pierre Antoine

Transports en commun de personnes

Philippe Beaussier

Développement des musées

Patrick de Dumast

Affaires administratives

Louis Lamiré

Chargé de mission :**"enseignement technologique"**

Jean-Paul Le Buzith

Transmission**des savoir-faire**

Philippe Mercier

Ouverture sur la Jeunesse

Maximilien Rousselle

Hébergement et tourisme

Gérard Ducès

LES COMMISSAIRES TECHNIQUES

Pour trouver le plus proche de chez vous, contactez :

Etienne Anglade

etienne.anglade@ffve.org

LES COORDINATEURS RÉGIONAUX

Pour organiser vos manifestations, contactez-les à travers le vice-président en charge de cette activité :

Michel Clin

michel.clin@ffve.org

PRÉSIDENT D'HONNEUR**Ancien Président de la FFVE**

Robert Panhard

LES MEMBRES D'HONNEUR**Membre Fondateur de la FCMF**

Philippe Looten

Membre Fondateur de la FFVE

Adrien Maeght

Ancien Président de la Fiva

Michel de Thomasson

LES PARTENAIRES OFFICIELS DE LA FÉDÉRATION

allopneus.com



ICC carene
assurances



MOTUL

L'équipe administrative de la FFVE

Directeur général : Laurent Hériou (laurent.heriou@ffve.org)

Secrétariat : Alexandra Boterel, Sophie Coudrel, Nathalie Lainé, Macha Leder (secretariat@ffve.org)



4^e NOGARO CLASSIC FESTIVAL

Clôture des festivités dans le Gers



Pour clore cette année de cinquantenaire riche en événements, la FFVE a choisi le Sud-Ouest et le Nogaro Classic Festival organisé depuis trois ans sur le circuit automobile de Nogaro dans le Gers. Les 7 et 8 octobre, avec le concours du Tacot Club Gascon, nos délégués régionaux, Bernadette Mesplet et Yvon Gascoin, ont ainsi mis les petits plats dans les grands pour accueillir les clubs et collectionneurs locaux.

Texte : Yvon Gascoin, administrateur FFVE, Photographies Nogaro Classic Festival, Bernard Canonne et Yvon Gascoin

Mélange des genres, partage des envies et multiples brassages font tout l'esprit de ce rassemblement. Ajoutez-y une saveur particulière issue du Sud-Ouest, et vous obtenez l'ambiance unique du Nogaro Classic Festival. Une convivialité qui naît de cet éclectisme et de la douceur de cette région. La croissance annuelle de la fréquentation démontre largement que cette bonne humeur ambiante répond à une attente.

Caroline Diviès, directrice du circuit, et Benoît Abdelatif, organisateur de l'événement, nous accueillent et mettent à notre disposition un box complet dans les stands du circuit pour exposer cinq ancêtres. Nous disposons aussi d'un espace extérieur où, sous des tentes prêtées par notre partenaire Motul, nous exposerons sept autres voitures. C'est donc au total 12 voitures que nous présenterons depuis les débuts héroïques de l'automobile jusqu'à la récente Youngtimer.

Le montage du stand se fait le vendredi avec l'installation d'un réfrigérateur, la disposition des tables pour les apéri-

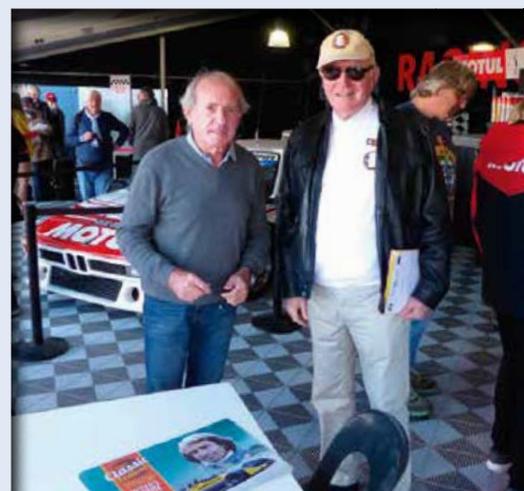
tifs gascons des samedi et dimanche, et la mise en place des voitures soit une Renault EK de 1914, une Citroën 5 HP Torpédo de 1922, une Samson AL de 1923, une Donnet G 2 de 1927, une Citroën Traction de 1938, une Citroën 2 CV de 1957, une Mercedes 190 SL de 1959, une MG A de 1959, une MG B Mk 1 de 1967, une Citroën DS 21 Cabriolet de 1970, une Peugeot 504 Cabriolet de 1971 et une Porsche 944 Turbo de 1986. Chacun de leurs propriétaires se voit d'ailleurs remettre à cette occasion un coffret de trois bouteilles d'une boisson locale en guise de remerciement. Organisé ainsi de main de maître par Bernadette Mesplet, déléguée régionale FFVE Midi-Pyrénées - Aquitaine, épaulée par Yvon Gascoin, délégué régional FFVE Languedoc-Roussillon, venu en voisin, notre stand accueille les clubs pour un apéritif géant dans le box du circuit. Plus de 300 collectionneurs viendront partager le verre de l'amitié les samedi et dimanche midi, tout heureux de pouvoir discuter avec les administrateurs de la Fédération et surtout rencontrer notre Président Alain Guillaume qui ►►

Amilcar et Rally en action dans la course des Avant-guerre.

© Classic Festival - Photo Bernard Canonne



Sur le stand de notre partenaire Motul, notre Président Alain Guillaume en compagnie de Jacques Laffite, l'enfant du pays.



Départ d'une séance de roulage pour les GT des années soixante. En sortie de stand, une Ford GT 40, une AC Cobra, une Lola et une Porsche. Excusez du peu...



© Classic Festival - Photo Bernard Canonne

Le défilé en ville très apprécié tant des participants que des habitants de Nogaro.



Parmi les nombreux clubs présents dans le village, Alfa Romeo, Volkswagen et Porsche.

►► avait fait spécialement le déplacement pour cette très belle manifestation.

À l'occasion de ces rencontres, nous avons renseigné et rassuré les collectionneurs inquiets, entre autres, sur l'avenir de la carte grise de collection et sur les restrictions de circulation.

Le Nogaro Classic Festival est le plus grand rassemblement de collectionneurs du Sud-Ouest avec plus de 1 035 voitures exposées et pas moins de 19 000 personnes présentes sur le site tout au long du week-end.

Pendant ces deux jours, 277 voitures ont pris part au roulage

sur la piste. Elles étaient pour cela réparties en sept plateaux depuis les Avant-Guerre jusqu'aux monoplaces et protos, alors que 120 voitures participaient au Tour Gascon, la balade dans la campagne gersoise organisée le samedi.

Au cours de nos déplacements dans les paddocks, nous avons pu rencontrer un grand nombre de clubs qui

avaient également réservé un emplacement pour exposer les véhicules de leurs adhérents et montrer l'état exceptionnel de certaines restaurations. Nous avons aussi retrouvé certains de nos partenaires tels Motul, Autosur et Classic Expert.

Jacques Laffite a été un invité d'honneur des plus conviviaux. Loin d'un hommage cérémonial, c'est plutôt un bain de foule et de jouvence qui l'attendait à cette occasion. De

mère paloise et de père auscitain, c'est un véritable enfant du pays qui a été mis à l'honneur. Celui-ci s'est d'ailleurs plié avec bonne humeur et gentillesse aux différentes séances de dédicaces pour le plus grand bonheur de ses admirateurs.

NOUVEAU RECORD POUR LA GRANDE PARADE !

Le samedi en fin de journée, les participants sont conviés à un grand défilé en ville suivi d'une démonstration de courses landaises dans les arènes de Nogaro.

Organisé à la salle des fêtes, le dîner est animé par le Banda Chicuelina dans une ambiance d'enfer avec la participation active de Bernadette.

Dimanche midi a lieu la grande parade sur le circuit. Rassemblant pas moins de 500 voitures, elle bat le record de 431 voitures établi l'an dernier. Saluons ici le généreux geste de nos amis d'Autosur Classic s'étaient engagés à verser dix euros par voiture présente sur la piste au profit de l'ICM (Institut du Cerveau et de la Moelle épinière).

Qui dit "voitures anciennes" sur le Circuit de Nogaro, dit forcément "avions anciens" sur l'Aérodrome de Nogaro ! Pour le plaisir des yeux, un Fly In rassemblant 50 vieux avions est simultanément organisé sur l'aérodrome voisin. Tous les amateurs de voitures anciennes ont ainsi pu profiter des atterrissages et décollages de ces merveilles de l'aviation. Un spectacle à couper le souffle ! Malheureusement la fête a été endeuillée le dimanche en début d'après-midi par le crash d'un petit avion biplan. Ce triste événement a mis prématurément fin à cette belle édition 2017 du Nogaro Classic Festival...

Mais le pari de ce rassemblement est à nouveau gagné. Il ne reste plus maintenant qu'à attendre la prochaine édition les 6 et 7 octobre 2018 ! ■

Notre président Alain Guillaume avait choisi une Donnet 62 pour la parade du dimanche.



La Grande parade qui a réuni 500 véhicules sur le circuit et qui a permis à Autosur Classic de verser dix euros à l'Institut du Cerveau et de la Moelle Epinière pour chaque véhicule y participant. Une belle façon de joindre l'utile à l'agréable.



© Classic Festival - Photo Bernard Canonne

DE L'ASSURANCE « RESPONSABILITÉ CIVILE »
 À LA « DOMMAGES TOUS ACCIDENTS »,
 LA PASSION DES AUTOMOBILES DE COLLECTION.

- **Des offres complètes** pour assurer votre véhicule de collection dans le cadre de vos promenades, essais ou manifestations.
- **Une assurance** pour vos autos, motos, camions, engins agricoles, de plus de 20 ans d'ancienneté.
- **Un seul contrat** pour garantir l'ensemble de votre parc, avec, si nécessaire, des garanties adaptées à chaque véhicule.
- **Des tarifs dégressifs** en fonction du nombre de véhicules assurés.
- **Une expertise gratuite** pour les véhicules dont la valeur est inférieure à 30 000 € (offerte après souscription du contrat).



5.4032 - tpe/ Mktg d'EACM - Credit photo - foto1a

N° ORIAS 07.002.552

Tél : 03 88 14 97 67 (prix d'un appel local)
www.automobile-club.org/assurances/collection

Quality Parts

• stock très important • réception des pièces disponibles en 24/48H • à votre disposition pour toutes informations complémentaires
grardel@orange.fr
<http://www.sas-grardel.fr>

Catalogues complets illustrés
 Jaguar MKII • Jaguar E-type • Jaguar XK • British Parts, Tools & Accessories • MGTC
 MGTD-TF • MGA • MGB • MGC • MGF • Sprite-Midget '58-'64 • Sprite-Midget '65-'80
 Morris Minor • A.H.100/4-3000 • Triumph Spitfire • TR2-4A • TR5-250-6 • Mini

Distributeur Guy Grardel
 3 bis, Rue des Écoles 59254 Ghyvelde - France
Tél.: 03 28 26 61 00
Fax.: 03 28 26 83 73

ARCIS

OFFRE SPECIALE CLUBS

Garages, ateliers, hangars depuis 2002
 Livrables en kit ou clés en main
 En panneaux sandwichs isolés
 Sans entretien ni condensation

RETROMOBILE PARIS 7-12 FEVRIER 2018
 HISTORIC AUTO NANTES 17-18 FEVRIER 2018

02-54-23-60-60 / 06-46-34-33-82
 PARC EXPO ET USINE A BUSLOUP (Loir & Cher)
g.leroyer@abriarcis.com
www.abriarcis.com



Notre amie Bernadette Mesplet, tout sourire, a relevé le défi avec brio.

1^{er} RALLYE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Une balade périgourdine pour la FFVE



Sur une idée du bureau de la FFVE, et pour célébrer en interne ces 50 ans au service de tous les collectionneurs, il a été proposé aux administrateurs et salariés de la FFVE de participer à un rallye interne. Après un appel d'offres auprès des Administrateurs, c'est la proposition de Bernadette Mesplet, Déléguée Régionale FFVE du Sud-Ouest, qui a été retenue. Nous voici donc partis du 29 septembre au 1^{er} octobre pour un week-end en Dordogne.

Texte : Robert-Louis Brezout-Fernandez, administrateur FFVE, photographies : administrateurs de la FFVE

Un beau soleil, un doux vendredi après-midi de fin de septembre, les routes ici ne sont pas larges et le GPS ne veut pas dénicher Vitrac. Soudain, au détour d'un virage en épingle à cheveux, c'est le lieu de rendez-vous. Il est 17 h 30, nombreux sont les participants de la balade qui sont déjà arrivés. Les sourires éclairent tous les visages. Bernadette est déjà à compter son petit monde. L'enclos de parking est vaste et l'on essaie de placer les voitures au mieux malgré des indications contradictoires. Une fois descendus de l'auto, on raconte son voyage une orangeade à la main. Une heure plus tard, il est temps de prendre possession des chambres à l'Hôtel Plaisance. Les voitures passeront la nuit à la belle étoile, dans l'enclos fermé et gardé. Sur le coup de 19 heures, sur la terrasse devant l'Hôtel, le groupe prend forme et

s'élargit. On pousse les chaises, on salue les derniers arrivés. Bernadette s'affole déjà. Il lui manque du monde. Et puis c'est l'apéritif de bienvenue avec un vin de noix afin de nous mettre tout de suite dans l'ambiance. Bernadette nous apprend un chant rituel, du style « *contact, moteur, han-han, santé !* ». La fièvre passée, notre Président nous donne quelques nouvelles de la Fève tandis que Bernadette reprend de la voix pour nous demander de petit-déjeuner léger le lendemain. « *Le départ est impérativement prévu demain à 8 h 30* » dit-elle sans autre explication...

■ BONS PLATS ET BONNE AMBIANCE

Mais en attendant, une heure plus tard, nous passons à table pour le dîner. Une salle complète nous est attribuée. Nous nous plaçons

sans ordre défini, au gré des arrivées, ce qui nous permettra de nous connaître un peu mieux en fin d'équipée. Tout de suite le ton des différents repas à suivre est donné. En Dordogne, on mange bien. Pas question de se laisser mourir d'inanition et de ne pas faire honneur à tous les plats. L'ambiance générale de la soirée est bon enfant, il est vrai que les plus turbulents d'entre nous n'arriveront que tard dans la nuit, en le faisant savoir. Samedi, 7 h 30, il pleut. Petit-déjeuner, léger comme a demandé Bernadette... Une heure plus tard, le convoi des 30 voitures s'ébranle. Elles ont passé la nuit dehors, elles sont trempées comme des soupes. La pluie ne nous désempare pas. Elle ne cessera qu'en toute fin de matinée. D'ici là il faut jouer du gant à poils long sur l'intérieur des pare-brise pour tenter d'apercevoir quelque chose du paysage et de la route noyées d'eau.



Jeunes ou moins jeunes, à la FFVE il y a de la place pour tous. Un seul mot d'ordre, la passion !

On ne pouvait pas organiser un rallye de la FFVE sans un trio de voitures françaises aux couleurs nationales. Facel Véga F III et Facellia cabriolet.



Rue des commerces au Musée de La Rue du temps qui passe.

Heureusement, l'épreuve de séchage de pare-brise est de courte durée. Celui qui affirme que l'on ne peut pas goûter pâtés et saucissons à 9 h 30, un verre de vin rouge ou de blanc liquoreux à la main, n'était pas là chez Servolle à 35 km du départ. Un régal, sous l'auvent bienvenu !

Dix heures et quart, il n'est de bonheur que l'on ne perde. Il faut repartir, sous la pluie omniprésente, mais juste pour quatre kilomètres ! Arrêt aux grottes de Maxange. C'est une découverte fortuite et récente qui a amené à aménager ce labyrinthe souterrain. Comme dans toutes les grottes, stalactites et stalagmites tentent de se rencontrer. Mais l'intérêt du lieu, ce sont les adorables étoiles que forment les concrétions excentriques, uniques au monde, qui tapissent le plafond des salles. Leur formation défie les lois de la pesanteur. C'est superbe.

Nous partons pour l'auberge du Puits Fleuri sur le coup de midi. Déjà le nom est engageant, et puis il commence à faire faim. Enfin, patience, plus que 30 km sur le livre de route. Je ne sais pas comment Bernadette a pu dénicher cette auberge nichée au bord d'un plateau. La pluie a cessé et nous sommes tous au milieu d'une ferme d'exploitation parmi des corps de bâtiments et des engins agricoles. La terre battue des cours est détrempeée, je songe à l'état futur des moquettes de ma voiture. Lentement, nous parvenons tous à parquer les autos autour des corps de ferme. La salle d'auberge est installée sous un vaste appentis qui donne

sur la vallée toute proche. Un soleil blanc, type soleil de janvier, satine la cime des arbres.

■ AU ROYAUME DU CANARD ET DE LA NOIX

Ici, le canard est roi, la noix est reine. Le vin de noix traditionnel coule à flots, agrémenté de petites tartines de pâté de canard et de tranches de saucisson à la chair roulée autour d'un cœur de foie gras... de canard ! La suite du déjeuner ne faiblira pas. Entrée avec salade de magrets de canard fumés et foie gras. Pour suivre, cuisses de canard confites et recuites en gibelotte. Et tarte aux noix en dessert. Le tout arrosé de vin local et



Malgré la pluie et le confort relatif de l'Amilcar, Vally Giron est aux anges !

suivi d'un bon café. Une question me taraudera tout au long de cette balade. Qu'allons-nous manger au prochain repas ?

Il est 15 h 30 et il faut bien se décider à quitter cette bonne auberge car la suite du programme est alléchante. 31 km pour atteindre le Musée de La Rue du temps qui passe. Le maître des lieux est un collectionneur dans l'âme. À un âge où d'autres pensaient à s'amuser, il économisait pour acheter une ferraille ou une autre qu'il sauvait d'une fin annoncée. Soixante ans plus tard avec cinq ou six granges pleines de ses trouvailles, il décide de transformer un hangar en un village ancien avec ses rues, ses places, et toutes ses boutiques qu'il décore des innombrables objets accumulés. C'est un étonnant voyage dans le temps, instructif et poussiéreux à souhait. Tous les vieux métiers qui faisaient la vie d'un village sont là. Il y a le boulanger, le caviste, l'épicier, le forgeron, une modiste, un libraire, un peintre. On peut même se rendre à l'église, après avoir dégusté un verre de vin... de noix, bien sûr ! La dernière étape de la journée débute à 18 h 30. Il nous reste 19 km pour retrouver Vitrac où nous attend la soirée de gala qui débute deux heures plus tard. Nous sommes dans les temps, mais il faut impérativement être habillé en blanc et rouge, les couleurs du Sud de Bernadette. Tout le monde joue le jeu, sauf les deux éléments les plus perturbateurs du groupe qui arrivent en retard tout badigeonnés de noir. C'est alors le rituel des photos de groupe pour immortaliser ce



Citroën 15-6 ou Lincoln Continental parmi les 30 véhicules participants au rallye du CA de la FFVE en Dordogne.

Notre ami Bernard Postaire aux commandes de son autocar Citroën a permis à ceux qui le désiraient de faire une petite balade à bord.



► grand moment de convivialité "èfèvèïque". Le repas est excellent. Un petit orchestre de deux accordéonistes nous enchante les oreilles. Entre les tables une piste de danse improvisée permet à certains de montrer leur talent de danseurs de salon. Il y a alors un moment d'émotion concocté par toute l'équipe de Boulogne, directeur et secrétaires comprises. Une surprise nous a été préparée dans le plus grand secret. Alexandra Boterel, Sophie Coudrel et Laurent Hériou nous distribuent des tubes de carton avec la consigne de ne les ouvrir qu'une fois la distribution achevée. Chaque tube contient une affiche avec les caricatures de tous les participants à la balade. C'est une idée vraiment sympathique d'autant que les caricatures ont été réalisées en prenant bien soin de mettre en valeur les particularités de chacun sans être jamais agressives. C'est là une des grandes réussites de cette balade. La soirée avançant, le vin aidant, quelques chansons à boire essayent de se faire entendre au grand dam de Bernadette qui craint de voir la soirée dégénérer en veille de salle de corps de garde. Il est alors temps de regagner notre chambre. À la lecture du livre de route, la matinée à venir semble être à la hauteur de ce que nous avons déjà vécu. Mais ce n'est pas l'avis de tout le monde, certains en profitent encore pour écluser quelques digestifs. Suivez mon regard...

EN VISITE CHEZ JOSÉPHINE BAKER

Dimanche matin, le départ pour la visite du Château des Milandes est donné à 8 h 30. Nous avons une heure pour faire 15 kilomètres et rejoindre l'ancienne propriété de Joséphine Baker. Le temps est maussade mais sans pluie. Elle ne doit revenir qu'en fin d'après-midi. Le lieu est bien entretenu, tout comme la mémoire de la chanteuse et



Pour notre président Alain Guillaume, une Peugeot 404 cabriolet injection.

actrice ainsi que celle de son action pour ses enfants. Les commentaires retransmis sur écouteurs individuels permettent de suivre la guide sans rester agglutinés devant elle. De nombreuses salles sont depuis peu ouvertes au public car le château n'est pas habité par ses propriétaires. Ceux-ci, possesseurs d'un vignoble réputé en Bordelais, consacrent une grande partie de leur temps à restaurer les bâtiments et les jardins dans la configuration où Joséphine Baker avait acquis l'ensemble.

La particularité des Milandes vient aussi de ce qu'on peut y voir un spectacle de fauconnerie fort plaisant. La fille des actuels propriétaires, particulièrement férue d'ornithologie, a fait aménager une partie du parc pour y abriter toutes races d'oiseaux dans de nombreuses volières. Ces trois heures passent sans que nous nous en apercevions et nous nous dirigeons vers la salle de restaurant aménagée en contrebas du château. La table pour nous recevoir est immense. Soixante-dix personnes y prennent place. Ce repas, qui sera le dernier du week-end, n'est pas moins animé que les autres. La présence des propriétaires du château ne décourage pas les plus enthousiastes à y aller de leurs petites histoires plus ou moins vertes.

Ici comme ailleurs, le temps passe vite, trop vite. C'est déjà le moment du départ et des embrassades. Les moteurs ronflent, les voitures s'éloignent. C'est la fin de notre balade en Périgord.

Merci Bernadette. Mais pas seulement un merci en passant, non, un merci du fond du cœur, un merci chaleureux et enfiévré comme tous ceux, si nombreux, que tu as reçus de chacun d'entre nous. Cette idée de nous réunir était vraiment géniale et tu as su en faire un moment unique qui marquera tous les participants pour longtemps. Merci donc à Bernadette notre organisatrice hors pair, merci aussi à notre président instigateur de ce grand moment, merci à toute l'équipe de Boulogne, merci à notre trésorière... Merci à la FFVE ! ■

EXTRA PROTECTION



Crizal® Transitions® XTRActive®

Les verres Crizal® Transitions® XTRActive® assurent une EXTRA protection contre les variations de lumière, en extérieur, en intérieur et **même en voiture**. Leur teinte s'ajuste automatiquement en fonction de la luminosité vous procurant une vision confortable, dans toutes les situations.



DISPOSITIFS MÉDICAUX. CONSULTEZ VOTRE OPHTALMOLOGISTE OU VOTRE OPTICIEN POUR PLUS D'INFORMATION.

© Essilor International - RCS Créteil 439 769 654. Sous réserve d'erreurs typographiques, images non contractuelles. Toutes les marques citées appartiennent à leurs propriétaires respectifs. Crédit photo : DR. 8029 - GE Communication pour Essilor. 12-2017. Essilor®, Crizal®, sont des marques déposées d'Essilor International. Transitions® et le swirl et Transitions® XTRActive® sont des marques déposées de Transitions Optical, Inc. Les performances photochromiques sont modifiées par la température, l'exposition aux UV et les matériaux des verres.

Indice de protection global du verre : l'E-SPF est un indice de protection développé par Essilor, validé par des chercheurs indépendants, certifiant le niveau de protection anti-UV global d'un verre. Mesure de la performance des verres uniquement : l'indice E-SPF n'intègre pas les UV entrant directement dans l'œil sans interaction avec le verre, qui dépendent de facteurs externes (morphologie du porteur, forme de la monture, conditions de port...). E-SPF = 35 pour tous les verres labellisés Origine France Garantie, traités Crizal Forte® UV 35 ou Crizal Forte® Prevencia® 35, en matériaux Styliis, Ormix et Airwear. E-SPF = 25 pour tous les autres verres Crizal® UV hors le matériau Orma E-SPF = 10. Mesures E-SPF : organisme tiers indépendant, États-Unis, 2015. Plus d'informations sur www.essilor.fr

EB MEYROWITZ OPTICIENS

5, rue de Castiglione - 75001 PARIS - Tél : 01 42 60 63 64

EN 50 ANS LES PROFILS CHANGENT LA PASSION RESTE

MODERNE ET HISTORIQUE

**TOUTES LES GRANDES MARQUES
LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES***

**6000 CENTRES PARTENAIRES
& MONTAGE À DOMICILE**

CONDITIONS CLUBS



A partir de 2 pneus - P.C.S. As. 10 115 013



Clubs, Collections & Compétition

0 811 461 230

Service 0,06 € / min
+ prix d'appel

collection@allopneus.com

allopneus.com
VENTE ET MONTAGE DE PNEUS