

CHAQUE SEMAINE, LE N° 1 DE LA PRESSE AUTO DE COLLECTION DEPUIS 1976

6^e EMBOUTEILLAGE DE LAPALISSE P. 16

L'énorme bouchon



SALON

Automédon
rend hommage
au Monte-Carlo P. 30

RALLYE

P. 20



Le club des marques
au Pays basque

ALSACE

P. 28

250 anciennes
rassemblées



ÉVÈNEMENT

Les 14 voitures
Grégoire classées
monuments
historiques P. 10

À BORD D'UNE...

Range Rover V8,
4x4 et familiale P. 43

RESTAURATION

10 mois de travaux pour
un CG Proto 548 P. 44

RÉSULTATS DE VENTES

La collection Weber
chez Artcurial P. 12

ANCIENNES & MODERNES



ILS LES ASSURENT À PETIT PRIX !

ASSURANCE COLLECTION
à partir de 20 €

Garanties RC - Det. Fenêtré et Recours -
Part du Volant - Travaux Occasionnels
pour un véhicule d'avant 1976.
Tarif au 01.02.2016. Hors coût de police.



Retra
ASSURANCES
www.retro.fr

DEVIS, SOUSCRIPTION et
ESPACE ADHÉRENT sur
WWW.RETRO.FR

05 65 10 17 17

F 3,40 € • BEL 3,60 € / ISSN 051 2188
L 19642 - 1738 - F: 3,40 €



ÉDITIONS
LVA

Classée monument historique

Si l'on ne compte plus les locomotives, wagons, embarcations ou aéronefs dans la liste des monuments historiques, il est rare qu'une automobile soit classée, encore plus une collection entière !

Par Bruno LEROUX

Jean-Albert Grégoire était une personnalité. Polytechnicien, champion universitaire de course à pied, critique littéraire et romancier, amateur de peinture et de sculpture, c'est finalement dans l'automobile que ce touche-à-tout brillant développa ses talents. Mais, ne supportant aucune autorité, il fit toute sa carrière en indépendant, proposant des innovations que des industriels pouvaient produire en série. Cette position marginale ne favorisait pas forcément la large diffusion de ses vues. Son perfectionnisme, son caractère et son franc-parler lui jouèrent des tours, en lui faisant perdre le marché des joints de cardans de la Traction Avant Citroën, ou en poussant Peugeot à stopper la production de l'Hotchkiss-Gégoire après seulement 247 voitures fabriquées, fatalement à perte. Mais, ingénieur surdoué, Jean-Albert Grégoire tenait aussi à assurer sa promotion. D'où l'édition de plusieurs ouvrages sur ses travaux et sa vision de ceux des autres, plus conventionnels bien sûr, et la constitution à partir de 1976 d'une collection des prototypes et autos de série témoignant de ses inventions. Essentiellement les joints de cardans homocinétiques, les carcasses en aluminium coulé et

l'aérodynamique, la suspension à flexibilité variable, la propulsion par turbine ou électrique.

Dès le départ, il souhaitait que cette collection lui survive et témoigne de son œuvre. Il signa donc un contrat avec son partenaire le plus régulier : l'Aluminium Pechiney. L'industriel finançait la restauration des voitures et en devenait propriétaire à son décès. Les Tracta, AFG, Socema, CGE, Amilcar et Hotchkiss-Grégoire ont donc pris le chemin des ateliers d'Henri Chapron à Levallois pour retrouver leur état de neuf, puis sont restées alignées dans le hangar de Grégoire à Asnières. Deux ans avant son décès, en 1990, le conseil général des Hauts-de-Seine a ouvert à La Défense le musée de la Colline et a proposé à Grégoire de lui consacrer un espace. Grégoire et Pechiney ont trouvé l'idée excellente et les 14 voitures ont pris le chemin de la Défense. Diverses maquettes de soufflerie et objets personnels les accompagnaient dans des vitrines.

Paris, Le Mans, Mulhouse

Malheureusement, le musée ferma en décembre 2000. Entretemps, l'ingénieur Grégoire était décédé en 1992. Pechiney était devenu propriétaire de la collection, dont il confia la gestion à l'Institut pour l'histoire de l'aluminium (IHA).

S'est alors posée la question de savoir où l'exposer au public, selon le vœu du donateur.

Depuis longtemps admirateur de Jean-Albert Grégoire, l'ayant plusieurs fois rencontré, administrateur de la Fédération française des véhicules d'époque et élu de la Sarthe, Yves Bellessort intervint alors pour favoriser le transfert de la collection au musée du Mans. Ce choix paraissait le meilleur : l'aventure Tracta avait débuté aux 24 Heures du Mans en 1927, et en trois éditions, huit des neuf Tracta engagées avaient terminé l'épreuve, un score jamais égalé par une autre marque. Enfin, le musée de la Sarthe exposait déjà une CGE-Tudor et la Socema-Grégoire à turbine, deux chaînons manquants de la collection de Pechiney. Dans quelles conditions ces deux voitures sont-elles donc arrivées au Mans ? Grégoire en avait-il fait don au musée, éclatant ainsi sa collection ? « Grégoire attachait peu d'importance aux documents dès lors qu'il était en confiance, répond Claude Riss, vice-président de l'IHA. Je n'ai pas trouvé suffisamment d'éléments pour l'instant dans ses archives, pour savoir qui est le propriétaire juridique de la Socema. » Étonnant que le legs de Grégoire n'ait pas listé précisément la collection... Bref, en 2001, la collection est au Mans, dans la salle des

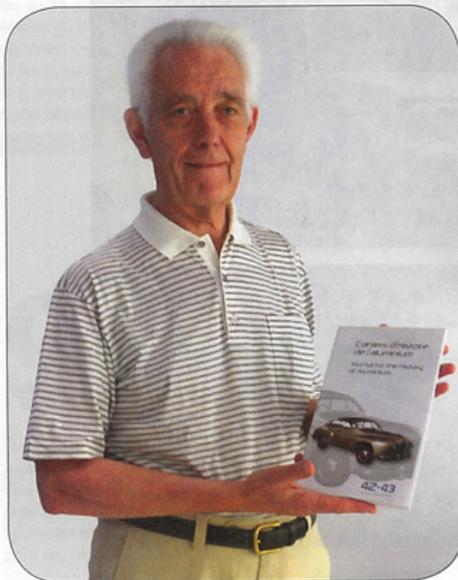


expositions temporaires. Une convention de mise à disposition est signée entre Pechiney, l'IHA et le conseil général de la Sarthe. Mais sept ans plus tard, le musée est rebaptisé Musée des 24 Heures-Circuit de la Sarthe et se consacre à la compétition mancelle. Après un séjour au musée de Châtelleraut, une partie de la collection Grégoire est mise en réserve, invisible du public : l'accord est rompu, il faut lui trouver un autre écrin.

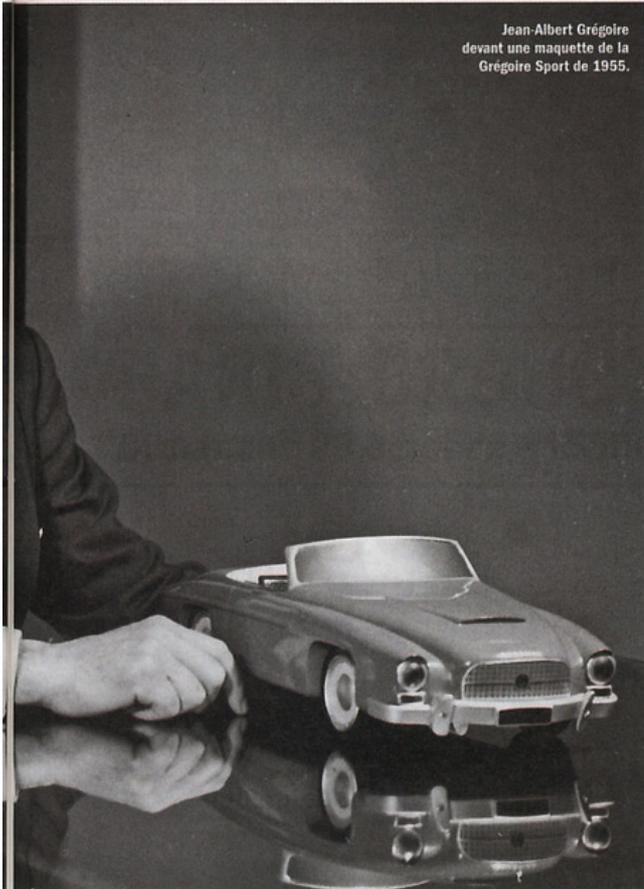
Claude Riss, vice-président de l'Institut pour l'histoire de l'aluminium

« Une mesure conservatoire »

« Jean-Albert Grégoire, lorsqu'il eut l'idée de la carcasse en aluminium coulé, au milieu des années 1930, s'est rapproché de l'Aluminium Français, une filiale de Pechiney. Il a véritablement fait un travail de précurseur en utilisant ce métal pour des pièces de structure en automobile. Seuls Bugatti et Voisin avaient osé construire des pièces mécaniques en aluminium, mais des moteurs ou des roues, pas des châssis. "Je vais sortir l'aluminium des casseroles pour en faire un métal noble", aurait-il annoncé. L'Aluminium Français a vu en lui l'homme providentiel pour développer ses utilisations en automobile, et leur collaboration a duré jusqu'à la fin des activités de Grégoire. Lorsqu'en 1976, il a réuni une collection de tous les véhicules qu'il avait créés ou marqués de ses innovations, n'ayant pas d'héritier, il a logiquement proposé un marché à l'Aluminium Français : "Vous financez leur restauration et m'en laissez la jouissance de mon vivant, la collection vous revient ensuite". C'est ce qui s'est produit : les voitures ont été restaurées chez Chapron, exposées dans le hangar de la société Tracta à Asnières jusqu'au décès de l'ingénieur Grégoire en 1992. Racheté par Alcan en 2003, puis par Rio Tinto en 2007, Aluminium Pechiney a vendu pour une somme symbolique la collection à l'IHA, l'Institut pour l'histoire de l'aluminium, qui la gérait déjà. Créé en 1986 à l'occasion du centenaire des brevets d'obtention de l'aluminium par électrolyse, l'IHA était au départ subventionné par Pechiney, mais cette part n'a cessé de diminuer. Même si l'IHA a développé des missions rémunérées, notamment de valorisation d'archives de sociétés, la question s'est posée de savoir ce que deviendrait la collection Grégoire en cas de défection de l'IHA. Qu'en ferait un groupe mondial comme Rio Tinto ? Où serait-elle exposée si elle n'était vendue ? D'où l'idée de classement comme mesure conservatoire. Mes relations avec la FFVE m'ont fait rencontrer Rodolphe Rapetti et le projet s'est concrétisé. La collection est très homogène, illustre une période très créative, entre 1928 et 1970, d'un ingénieur atypique, qui a apporté beaucoup dans des domaines aussi variés que la traction avant, la conception des châssis, la suspension, l'aérodynamique, la sécurité, l'économie de carburant et bien sûr l'emploi de l'aluminium. Toutes les voitures sont en excellent état de présentation mais non roulantes, Grégoire ne voulant pas qu'elles soient conduites par n'importe qui. »



Jean-Albert Grégoire devant une maquette de la Grégoire Sport de 1955.



Yves Bellessort négocie à nouveau le transfert, en parle à Thierry Peugeot, qui ne peut exposer les Grégoire à Sochaux mais, en tant qu'administrateur de la Cité de l'automobile à Mulhouse, appuie la démarche auprès de Cultures Espace et de Richard Keller. Depuis fin 2009, la collection y est exposée au public, pour longtemps peut-on espérer. « C'est le musée français à la fréquentation la plus élevée et la plus

internationale, se réjouit Claude Riss. Si Mulhouse avait décliné notre proposition, j'aurais dû frapper aux portes de musées suisses ou allemands. » Mais la collection n'est pas figée, les accords et son classement autorisent les prêts temporaires et même la sortie du territoire, comme cela a eu lieu lorsqu'une Grégoire Sport est partie un an à Chicoutimi au Canada, un des berceaux de l'aluminium. ■



Coll. Grégoire-IHA



Coll. Grégoire-IHA

▲ La Tracta E1 1930 6-cylindres Chapron, présentée sur un socle tournant au musée de Mulhouse.

◀ Le prototype de la carcasse coulée en alu, montée sur une Adler Trumpf Junior en 1934.



La CGE-Tudor électrique de 1942, devant le prototype AFG de la même année, du temps de leur exposition au musée de la Colline à Paris. Un tableau représente le joint homocinétique Tracta.

LES 14 VOITURES ET CHÂSSIS DE LA COLLECTION

- ▶ Tracta type E1 1930, 6-cylindres 2,6 l, roadster Chapron
- ▶ Adler Trumpf Junjr, prototype 1934, coach à carcasse aluminium, 4-cyl. 1 100 cm³
- ▶ Amilcar Compound B 38 1937, coach découvrable, 4-cyl. 1 185 cm³
- ▶ AFG (Aluminium Français Grégoire) prototype 1942, coach découvrable, flat-twin 594 cm³ refroidi par air
- ▶ AFG 1942, carcasse en alu poli
- ▶ Panhard Dyna X 86 1947-51, berline tout alu, flat-twin 750 cm³ refroidi par air
- ▶ CGE-Tudor électrique 1942, cabriolet, 400 kg de batteries, 100 km d'autonomie
- ▶ Grégoire R prototype 1947, berline à carcasse alu, moteur Hotchkiss 4-cylindres à plat 2 l
- ▶ Hotchkiss Grégoire 1951 coach Chapron à carcasse alu, moteur Hotchkiss 4-cyl. à plat 2,2 l
- ▶ Grégoire Sport 1955 cabriolet à carcasse alu, moteur Hotchkiss 4-cylindres à plat 2,2 l compresseur Constantin
- ▶ Grégoire Sport 1955, plateforme nue en alu, moteur Hotchkiss 4-cylindres à plat 2,2 l compresseur Constantin
- ▶ Renault Dauphine 1961, équipée d'une suspension oléopneumatique prototype à correcteur d'assiette
- ▶ CGE-Grégoire électrique VE 70 U 1972 fourgonnette à portes coulissantes, structure alu, carrosserie polyester Chappe & Gessalin, 400 kg de batterie, 70 à 120 km d'autonomie
- ▶ CGE-Grégoire électrique VE 70 U 1972, structure nue

4 QUESTIONS À...



Rodolphe Rapetti, conservateur général du patrimoine

« Un ensemble cohérent »

LVA : La collection de l'ingénieur Grégoire a donc été classée monument historique. Comment cette mesure a-t-elle été prise ?

Rodolphe Rapetti : Cette collection appartient à l'IHA, qui a sollicité son classement. En tant que rapporteur permanent de la section Patrimoine scientifique, industriel et technique de la commission nationale des monuments historiques, j'ai présenté le dossier en avril dernier, détaillé chacune de ses composantes, motivé la nécessité de classement. À ma grande joie, chacun des trois châssis et onze voitures constituant la collection a obtenu l'unanimité des votes en faveur du classement. C'est pourtant loin d'être une procédure automatique et la commission une chambre d'enregistrement. La reconnaissance du patrimoine automobile est encore loin d'aller de soi et la commission statue beaucoup plus souvent sur des trains, des bateaux ou des avions.

LVA : Quels critères ont motivé les jurés ?

R. R. : Jean-Albert Grégoire était une personnalité marquante du monde de l'automobile, également amateur de joint, ami des peintres Reynold Arnould et Maurice de Vlaminck. Ses brevets, notamment pour le joint de cardan homocinétique, ont été déterminants pour le développement de la traction avant. Ses travaux ont aussi concerné la suspension, la turbine, la propulsion électrique... Mais ce qui a surtout compté est que sa collection constitue un ensemble cohérent, formé par l'auteur, ce qui est assez rare. Toutes les voitures ont été restaurées et entretenues par leur constructeur, on le voit sur un film à Asnières diriger l'intervention d'un mécanicien.

LVA : Ces classements d'une collection entière sont-ils fréquents ? On se souvient des quatre voitures Lambert, en 2013...

R. R. : C'est le premier classement de masse depuis la collection des frères Schlumpf en 1978, si l'on excepte la collection Massimi-Marrel en 2008, qui comprenait des bâtiments.

LVA : Quels sont les avantages et les inconvénients d'un classement monument historique ?

R. R. : Cela ouvre le droit à recevoir des subventions de l'État pour des travaux de restauration. La collection est indivisible et ne quittera jamais le territoire français, sauf exposition temporaire. En contrepartie, elle est donc inaliénable. Son propriétaire l'IHA ne peut vendre aucune pièce, ce qui était la mesure de protection recherchée. Le classement représente enfin un hommage à son auteur.