

**RETROUVEZ
L'ÉDITION
2019**

**La vie
de** **ARVA**

Amicale Rochelaise de Véhicules Anciens



La Traversée

Les sorties

En voyage

Musées - expo

Restauration

Histoire

Les autos de l'ARVA

La vie de l'ARVA

Amicale Rochelaise de Véhicules Anciens



APERÇU DES ACTIVITÉS 2019

N°15 JANVIER 2020

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE

Bonjour à toutes et à tous,

Alain PHÉLIPPEAU a souhaité arrêter de concevoir le journal *L'Avis de l'ARVA* en fin d'année dernière. Je tiens à le remercier, et le féliciter pour son travail à la réalisation de tous ces numéros qui lui ont demandé un très gros investissement.

Vous allez découvrir le nouveau journal de l'ARVA. Un nouveau concepteur, Jean-Louis LOUBET, que je tiens à remercier d'avoir repris le flambeau pour vous concocter cette nouvelle édition. Nouvelle personne, nouveau look du journal, et donc nouveau nom, dorénavant *La Vie de l'ARVA* qui correspond mieux au contenu proposé.

Un coup de chapeau à deux nouveaux adhérents qui nous ont rejoints, Jean-Marc GAY en 2018 et Philippe MICHEAU en 2019. Philippe nous prépare une sortie pour le mois de juin 2020, et Jean-Marc se lance dans la grande aventure de la préparation de la sortie de quatre à cinq jours au mois de mai 2020. Bravo et félicitations à tous les deux.

Par contre un coup de baguette à nos adhérents qui tardent à s'inscrire après relance. Nous avons failli annuler plusieurs sorties, faute de participants, ce qui est très décevant pour l'organisateur qui investit du temps, de l'énergie et même de l'argent. Lors d'une préparation de sortie qui se fait bien en amont de la date effective, nous sommes obligés de fournir un nombre de personnes, surtout lorsqu'il y a un restaurant de prévu afin de bénéficier de prix plus attractifs. Lorsque l'on part sur un groupe d'environ trente personnes (soit à peine 15 % des adhérents) et que nous avons seulement une dizaine de personnes inscrites spontanément, et ce malgré les deux propositions de sortie faites les mois précédents, nous n'arrivons pas à atteindre le nombre souhaité, c'est excessivement décevant. C'est pourquoi cette année nous avons réduit le nombre de sorties proposées.

Terminons sur une note positive : je souhaite pour 2020 que la baguette ait un effet magique, que nos adhérents s'inscrivent aux sorties dès que nous les présentons, soit deux mois à l'avance. Nous le faisons volontairement de façon à ce que vous puissiez retenir la date sur vos agendas bien remplis.

Je vous souhaite une bonne santé, et meilleurs vœux à vous et à vos proches.
Bonne année 2020 !

Corinne CHAUMEAU
Présidente de l'ARVA



ARVA...

Ont participé à ce numéro:

Danielle AGUILLON
Patrick BARROIS
Martine BOSSARD
Michel BOSSARD
Gérard BOSSIS
Odile BOSSIS

Dominique BOURDAIS
Alexandre BOURDEAU
Corinne CHAUVEAU
Jean-Pierre CHAUVEAU
Delphine COURAPIED
Claude DELOUBES
Jean-Marc GAY

Jean-Louis HUGUENY
Agnès LOUBET
Jean-Louis LOUBET
Laurinda MARTINS
Alain PHÉLIPPEAU
Alain PIAT
Alain REIX

Sylvie RIVIER
Jocelyne SABOURIN
Michel SABOURIN

BIENVENUE !

AUX ARRIVANTS 2019



Pascal AGUILLON

Stéphane BARITEAU

Philippe BECUE

Sylvain BERTHOMMÉ

Alain COURCY

Eric DAVIET

Gérard DUCHENE

Olivier DURAND-ROBAUX

Serge FONTENAY

Jean-Luc GRATECAP

Pascal LASCOUT

Philippe LUCE

Bruce MARTIN

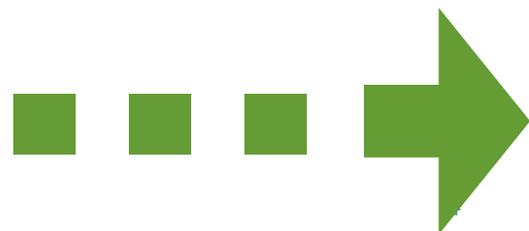
Philippe MESNARD

Pierre MÉTAIS

Philippe MICHEAU

Yannick PICARD

Claude POUPIN





LES FILLES DE L'ARVA



Sylvie RIVIER



Martine BOSSARD



Corinne CHAUCHEAU

Elles sont six les mousquetaires de l'ARVA, six femmes choisies pour la bonne marche de notre association. Une situation rare dans le monde associatif, à fortiori dans un groupe d'amateurs de voitures anciennes. Nous avons rencontré ces filles de l'ARVA, toutes aussi passionnées qu'impliquées.

Que représente l'ARVA pour vous ?

Elles sont unanimes sur cette question. « Qu'est-ce que l'ARVA ? C'est écrit dans son nom, explique Sylvie. C'est une AMICALE ! » Autant dire une association où on se rencontre avec plaisir, on échange, on partage, on décomprime aussi du quotidien. « On y trouve sérénité et douceur de vivre » souffle Laurinda. « Moi, j'adore les contacts, tranche Martine. Alors, l'ARVA c'est une bonne source ». « C'est très convivial, poursuit Corinne, parce que tous les membres partagent une passion ou un intérêt commun pour la voiture ancienne ou la moto d'antan ». Même celles ou ceux qui n'ont pas l'esprit mécanique très aiguisé s'y plaisent, car les autos sont des prétextes aux balades, aux voyages, aux découvertes, aux rencontres. Ensemble, on partage un bon moment autant qu'un bon repas. « La richesse de l'ARVA, poursuit Delphine, c'est sa capacité à réunir et à brasser les générations, les milieux sociaux, les passionnés ». Porsche ou Cox, on est ARVA, et il y a longtemps que ça dure. « L'ARVA, c'est 28 ans d'amitié et de camaraderie, insiste Danielle, avec à la clé des échanges toujours enrichissants et la découverte d'un patrimoine merveilleux ».

Vous êtes membres du bureau de l'association. Quel est votre rôle et quel temps y consacrez-vous ?

Chacune a choisi son rôle en fonction de ses centres d'intérêts, bien sûr de ses compétences, mais aussi de son temps. Corinne est Présidente, autant dire qu'elle doit avoir un œil sur bien des choses, à l'intérieur de l'ARVA comme à l'extérieur, faisant son maximum pour satisfaire les demandes des adhérents tout en respectant les cadres législatifs de plus en plus contraignants. Son rôle va du relationnel à l'administratif, de la coordination des sorties à la préparation des manifestations, sans oublier les rencontres avec les autres associations. Mais elle n'est pas seule et se plaît toujours à rappeler que « rien ne serait possible sans la présence et l'aide des adhérents ».

S'il est un point central – et difficile – dans le monde associatif, il s'agit bien des questions financières et comptables. Là, les filles de l'ARVA jouent un rôle essentiel. Martine est trésorière, depuis plus de dix ans ! Elle est dorénavant aidée par Delphine. Devis, factures, comptes, bilans, rien n'est laissé à l'approximation, tout étant même vérifié en aval par Danielle et Laurinda qui contrôlent à leur tour. « On va croire que les femmes sont toutes cantonnées aux tâches administratives ! » glisse Sylvie, secrétaire de l'ARVA, en charge de la mise en forme et de la diffusion des comptes-rendus de réunions. Son rôle est bien plus large puisqu'elle veille au bon déroulement des manifestations sur la commune de La Rochelle, en rapport avec les services de la ville. Elle est en cela 6 une *facilitatrice* indispensable.

Le temps consacré par chacune est évidemment variable. Corinne a quasiment un job à mi-temps ! C'est dire l'importance de la charge. Martine n'arrête pas tant que les comptes ne sont pas droits. « J'y passe le temps qu'il faut, et comme je suis à la retraite, j'ai le sentiment d'être encore en activité, et surtout utile ! » Pour Delphine et Sylvie, le temps est rythmé par la vie professionnelle, et pour Delphine par les enfants en plus. Quant à Danielle et Laurinda, elles expliquent : « Nous avons le plus petit rôle : deux à trois heures de travail, pas plus, les comptes de Martine sont toujours d'équerre ».

Quel est votre rapport personnel à l'automobile et plus précisément à la voiture ancienne ?

Les filles de l'ARVA sont plurielles et donc différentes. Delphine aime la voiture depuis toujours, depuis la 4L Safari qu'elle piquait à ses parents ! Maintenant, elle ne jure que par la Coccinelle cabriolet que lui refait Laurent, son mari. Laurinda, bercée dès le plus jeune âge par les 24 heures du Mans, aime tant l'auto qu'elle enseigne la conduite. Danielle est une vraie passionnée. L'auto c'est toute sa vie, comme celle de son mari Michel. Ils ont fait leur vie dans l'automobile et l'automobile a fait la leur. Une relation forte qui a créé une belle collection de voitures. Corinne est dans la nostalgie, l'*autostalgie* comme on dit outre-Rhin. L'automobile, c'est l'évocation des temps passés, des moments partagés, des instants en famille. Fan de tacots, elle roule aussi en 2CV comme pour laisser le temps au temps. Sylvie préfère la vitesse du Spider Alfa qu'elle partage avec Bernard. C'est lui qui lui a fait découvrir les joies des quatre roues, passion qu'ils partagent maintenant sur les routes ensoleillées de Sicile et d'Espagne. « Moi, je ne suis pas fana de mécanique, avoue Martine, j'aime juste la ligne des voitures anciennes, tellement plus belles que celles d'aujourd'hui ».

L'ARVA a la singularité d'être une association très féminine. Vous en êtes la preuve. Quels avantages, selon vous, en tire l'association ?

Martine s'enflamme : « En ayant moins de testostérone aux commandes, l'ARVA bénéficie d'une ambiance moins musclée. Les femmes font dans le compromis ». Laurinda acquiesce. Mais il faut pour autant nuancer. « Ce qui est sûr, glisse malicieusement Sylvie, c'est que l'ARVA n'a pas besoin de promouvoir l'obligation de la parité hommes-femmes ». Et Danielle d'ajouter : « À un moment, les hommes n'ont plus voulu s'occuper de la marche de l'ARVA. Ce sont les femmes qui ont sauvé l'association en prenant des responsabilités ». Corinne apporte à son tour un élément fort : « Nous sommes trois femmes au bureau et six au conseil d'administration. Six sur quatorze, ce n'est pas tant que ça ». À l'évidence, derrière les postes régaliens qui marquent la lisibilité de l'ARVA, la mixité reste la logique : les adhérents – qui élisent leurs représentants – sont pour l'essentiel des couples. D'où l'effort de l'ARVA de contenter un public mixte, dont les attentes sont différentes et complémentaires. Merci donc aux femmes d'apporter à l'ARVA un regard, des idées, une attention dont peu d'associations peuvent aujourd'hui bénéficier. Et comme le dit Danielle : « Longue vie à l'ARVA »...



Delphine COURAPIED



Laurinda MARTINS



Danielle AGUILLON



MONTER UN PROJET DE SORTIE... DE PLUSIEURS JOURS

Par Michel Sabourin

Un projet naît d'une idée de sortie dans le but de rouler avec nos voitures anciennes sur les routes secondaires, si possible en évitant les grands axes et bien sûr les autoroutes.

L'idée de sortie est également fondée sur les bases de faire plaisir, de se retrouver, d'être ensemble, le plaisir de faire découvrir des sites, des paysages, la culture, l'histoire, des lieux atypiques, etc...

Pour qu'un projet soit viable, plusieurs composantes indissociables doivent être réunies :

- Le choix d'une région, d'un département, d'un lieu, où les sites naturels, culturels, historiques sont propices à l'intérêt général du groupe.
- La période calendaire définie.
- Un lieu d'hébergement pour l'accueil d'une cinquantaine de personnes.
- Un lieu d'accueil chaleureux présentant une certaine homogénéité de prestations d'hébergement et où les repas peuvent être pris dans une seule et unique salle.
- Un lieu doté d'un parking sécurisé avec une capacité de stationnement suffisante.
- Si possible un hôtel unique durant le séjour.
- Avoir le minimum requis de participants pour l'intérêt de l'offre.
- Gestion stricte du budget.

Montage d'un projet :

Dès que le choix du lieu est défini, s'informer et se documenter des curiosités soit par le Net, ou en se rapprochant des Offices de Tourisme, soit en s'y rendant préalablement.

Le choix d'un lieu d'hébergement. L'hébergement est capital pour le bon déroulement d'un séjour, un lieu de caractère peut être privilégié et présenter quelques expressions d'époque que nous apprécierons de revivre avec nos autos !

(Quelques difficultés rencontrées pour la sélection d'un établissement indépendant du fait d'une forte majorité d'hôtels gérés par des chaînes hôtelières dont les prestations ne peuvent être comparables aux indépendants !)

Dès que plusieurs établissements répondent aux besoins, il est nécessaire de planifier un déplacement pour rencontrer les prestataires, étudier les tarifs, les positionnements de lieux, leur environnement, la sécurité, la capacité du parking, les accès... On profite de ce déplacement pour visiter les offices de tourisme qui au-delà de la documentation en nombre dont nous aurons besoin peuvent aussi être forces de propositions avec des montages qui parfois présentent un réel intérêt.

Au cours de ces déplacements, on privilégie les parcours qui pourraient devenir les tracés de nos *road-books*, de la même façon que l'on essaie de repérer des restaurants qui pourraient être retenus pour nos déjeuners !

Après avoir réuni un maximum d'éléments, il sera indispensable d'établir un pré-budget.

Si le pré-budget s'inscrit dans l'enveloppe des tarifs habituellement pratiqués, il conviendra de bâtir un préprogramme de sorties en équilibrant les intérêts culturels de chaque site, les accès aux lieux, tout ceci au regard des distances parcourues par jour. Puis de sélectionner le ou les lieux d'hébergement et le valider par engagement écrit (mail).

Créer un montage informatique présentant le projet de sortie avec tous ses intérêts culturels, historiques, etc...

À ce stade d'avancement des travaux, le projet peut être présenté aux adhérents, présentation du contenu de la sortie, de l'intérêt, des particularités, de l'hébergement, etc...

Les inscriptions sont donc ouvertes avec une date limite d'inscription principalement pour la validation de l'hébergement !

La période qui suit est bien souvent longue et interrogative. Les premières inscriptions enregistrent une participa-

tion bien trop faible pour la crédibilité du projet, il faut attendre la fin de validité de la période (avec des relances) pour finalement savoir si économiquement le projet est viable !

La difficulté est d'avoir un nombre de participants suffisamment proche de notre objectif, sachant que notre budget prévisionnel engage des prestations forfaitaires, le taux de participation aura donc une forte influence.

Il est de tradition de prévoir durant le séjour une soirée animée, soit sur le lieu d'hébergement, soit à l'extérieur. Si elle se déroule sur le lieu d'hébergement, s'assurer de la disponibilité d'une salle auprès de la direction. Si en extérieur, prévoir la salle, et éventuellement les moyens d'acheminement. Il est rare de reprendre nos anciennes la nuit tombée. Commence alors un long travail de recherche, groupe de chants, musiciens, etc... Ceci, tout en respectant le budget fixé.

Les inscriptions achevées, le préprogramme évolue vers un programme définitif tenant compte de l'équilibre des pôles d'intérêts, des éléments budgétaires, temps de visite, temps de déplacements... S'en suit une préparation détaillée de tracés sur carte pour chaque jour de sortie.

Puis arrive l'autre vaste travail, partir sur les lieux depuis le point de regroupement du jour du départ, saisir toutes les notes pour la rédaction des *road-books*, écrire précisément tous les détails du tracé de chaque jour (panneaux, ronds-points, directions, agglomérations, détails des lieux, etc...). Ce travail fastidieux nécessite en moyenne (selon la distance à parcourir) un déplacement de deux jours à deux personnes.

Durant ce déplacement, tous les lieux à visiter sont contrôlés afin d'éviter les mauvaises surprises de toutes sortes, à commencer les zones de stationnement, les accès, les accueils, rencontrer les responsables des sites, établir un lien commercial, les zones de ravitaillement en carburant...

Chaque parcours sera établi à partir du lieu d'hébergement, ce qui signifie que toutes les routes empruntées durant la sortie seront scrutées puis tracées avec tous les détails pour rédiger les *road-books* !

La reconnaissance terminée, toutes les notes saisies sur brouillon devront être reportées sur les documents définitifs, alors commence la rédaction des *road-books* avec mise à jour des tracés des cartes et de la documentation spécifique.

La conception des pages de garde des *road-books* ainsi que la plaque de Rallye sont aussi des éléments à préparer dans la même période.

Viennent ensuite les journées de préparation, photocopies des documents et cartes, des pages de garde (Exemple pour la sortie de la Creuse : environ 1 250 photocopies, 144 dossiers à constituer, soit un dossier par équipage et par jour...).

La quinzaine qui précède la sortie est une période de vérification détaillée comme suit :

- À partir de la liste des besoins, s'affranchir que nous disposons de l'intégralité des matériels.
- Contacter le ou les lieux d'hébergement pour vérifier les réservations, les affectations de chambres, les repas ainsi que les points de détails (parking, amis à quatre pattes...).
- Contacter chaque restaurant pour s'assurer de la validation du nombre de réservations (détail de menus, heure d'arrivée, heure de départ, parking).
- Contacter chaque lieu à visiter pour valider la ou les réservations ainsi que les horaires.
- Et ne pas oublier de relancer et encore de relancer les différé prestataires, il y va de la réussite de la sortie.

Puis arrive le grand jour, le jour du regroupement où la tension monte un peu par crainte d'un oubli, d'un retard, d'un bouchon, d'une panne ou parfois d'un désaccord (peu fréquent mais cela s'est produit). Mais rapidement tout rentre dans l'ordre et l'ambiance s'installe avec finalement au fil des jours des visages satisfaits, des expressions heureuses, le plaisir de partager de très bons moments, se laisser porter par la vague ; pour nous organisateurs ce n'est que satisfaction, les remerciements et témoignages nous l'attestent.

Quelques chiffres :

- Le budget de la sortie de la Creuse s'élève à 26 000 €.
- Un projet de sortie se prépare en moyenne entre dix et douze mois avant la date, c'est principalement l'hébergement qui conditionne ce temps.
- La reconnaissance sur site nécessite selon le cas deux à trois déplacements.
- Le temps de travail personnel de préparation pour la globalité du projet est évalué à une centaine d'heures par personne.
- Les coûts générés (frais de déplacement) sont pris en charge par le projet.

On peut ajouter que l'investissement personnel des organisateurs (non-initiés à cette activité) est considérable, ceci est bien évidemment vrai pour tous les organisateurs, il est parfois assez compliqué de proposer des choix originaux, voire atypiques, les recherches sont conséquentes et longues, mais cela reste un challenge personnel à relever dont on a plaisir à préparer ! La satisfaction de l'ensemble des participants est le leitmotiv de notre engagement !



Michel Sabourin

Le dernier forum national du monde associatif s'est achevé sur un constat pessimiste. Un double constat en fait. D'une part, il y a un manque de bénévoles prêts à assurer les responsabilités. D'autre part, l'évolution consumériste des adhérents est de plus en plus marquée. Ceux-ci se contentent en effet de consommer le service proposé par l'association contre une modeste cotisation, sans s'impliquer dans les projets. De quoi s'interroger, et aller questionner Jean-Pierre CHAUVEAU, membre du Conseil d'administration de l'ARVA.



plaisir d'offrir et de partager ? Les sorties ne s'improvisent pas, elles s'organisent longtemps avant, et des engagements sont pris !

Que s'est-il passé pour la journée du patrimoine ?

Logiquement, qu'est-ce qu'un adhérent ? Et plus largement un adhérent de l'ARVA ?

La définition est « membre d'une organisation ». Ce mot a comme synonymes : adepte, participant, membre, sociétaire, inscrit, partisan, sympathisant...

Un adhérent à l'ARVA est un cotisant, participant à la vie de l'amicale au travers d'une passion commune à partager en toute convivialité.

Qu'en est-il réellement aujourd'hui ?

Seuls quelques adhérents participent aux différentes manifestations ou sorties proposées, aussi bien en termes d'organisation que de participation. Plusieurs sondages ont été réalisés au sein de l'ARVA. Ce sont les adhérents les plus actifs qui y répondent, alors que les réponses des absents pourraient être les plus riches d'enseignements. Ces adhérents demeurent sans voix.

Quelles sont les qualités requises pour être un adhérent ?

Être un vrai passionné et avoir envie de partager sa passion, d'aller à la rencontre des autres, de donner sans notion de retour, y compris de son temps, de ne pas compter ses efforts réalisés. Il faut avoir un esprit d'entraide et se considérer, considérer les autres sur le même pied d'égalité.

Enfin, il ne faut pas oublier nos anciens qui restent au club pour continuer un soutien ancien et entretenir le souvenir de leur action passée. Leur présence est essentielle.

Pourquoi cette mise au point aujourd'hui ?

En 2019, plusieurs sorties ont failli être annulées faute d'inscrits. Dans ce cas, quelles satisfactions peuvent avoir les organisateurs qui « construisent » une sortie, c'est-à-dire réservent la restauration, l'hôtellerie, les parkings, obtiennent les autorisations, reviennent sur le terrain, font et refont l'itinéraire pour le *road-book*, au détriment de leur temps personnel et de leur porte-monnaie, tout ça pour le

Le samedi 21 septembre, pour cette journée nationale, l'ARVA organisait une exposition pour nos voitures, place de Verdun à La Rochelle, de 15 h. à 18 h. Au final, une bonne dizaine de motos d'un club « ami », sept autos d'un autre club « ami », deux voitures hors club et seulement douze adhérents de l'ARVA (10 voitures et 2 deux-roues) alors que l'association compte 115 adhérents en 2019. Ça représente 10,43 % de l'ARVA ! C'est quand même décevant pour la journée du patrimoine. Alors, évidemment, un grand merci à ceux qui sont venus !

Pourquoi tant d'absents ?

C'est toute la question ! Ce jour-là, il faisait beau et il n'y avait pas de match de Rugby de notre club préféré. C'était gratuit et une boisson fraîche était offerte ainsi qu'une plaque de la FFVE. Et pourtant, à peine 10 % de présents. Où était la centaine d'absents ? Au travail ? C'est peu probable un samedi après-midi, surtout que nous comptons beaucoup de retraités. Alors, bien sûr les sollicitations sont très nombreuses, et surtout ce jour-là. Mais justement ce jour-là on pouvait imaginer que des passionnés de voitures anciennes auraient eu à cœur d'exposer des voitures qui représentent un patrimoine technique, industriel ou sportif. C'était l'essence même de cette journée. Partager sa passion ! L'essence même de l'association !

Sans compter que l'ARVA ne s'en sort pas grandie. Nous réservons auprès de la mairie un bel espace que nous ne remplissons pas. Et il y a un coût pour le club, 5 euros la plaque, soit pour 50 plaques achetées, 250 euros. Que faisons-nous de la vingtaine de plaques restantes ?

Que peut-on dire de cette situation ?

Ce mal est commun à beaucoup d'associations. Est-ce un mal de notre société où l'individualisme vers lequel nous pousse la vie actuelle nous empêche d'avoir cette fibre que chaque adhérent devrait avoir en elle ou en lui ?

Que tous les absents répondent à cette question : qu'est-ce qui pourrait les rendre actifs et participatifs ?

LA TRAVERSÉE



RENCONTRE AVEC LES ORGANISATEURS



Corinne et Claude, vous organisez la Traversée de La Rochelle et du pays rochelais. Il s'agit de la cinquième édition. C'est déjà un succès ?

Corinne : « Succès, je l'espère... C'est tout au moins le point fort de notre Amicale. Beaucoup de participants reviennent d'année en année. Plusieurs clubs de voitures anciennes l'ont inscrite dans leur calendrier de sorties. Nous avons 50 inscrits à la première traversée, nous en avons 200 aujourd'hui (soit environ 400 personnes). C'est le maximum possible compte tenu de nos contraintes d'organisation ».

Claude : « Ce que nous souhaitons, c'est organiser une journée autour de la voiture ancienne, tout en promouvant l'Amicale et en montrant nos voitures. Nous voulons faire découvrir aux participants le pays rochelais et La Rochelle. Et l'occasion est belle pour montrer aux spectateurs (nombreux) et aux municipalités traversées combien l'ARVA est une association dynamique... Mais notre finalité première a toujours été de créer un grand moment de convivialité ».

Comment est venue l'idée de la Traversée ?

Corinne et Claude : « Nous en avons tous les deux l'idée depuis longtemps. La presse spécialisée évoquait les traversées de Paris, Lyon, Bordeaux... »

Corinne : « Lorsque je suis devenue Présidente de l'ARVA, j'avais donc l'idée de faire découvrir notre panorama côtier à d'autres clubs des environs. Et c'est là que Claude m'a proposé de lancer l'ARVA dans l'organisation d'une traversée de La Rochelle ».

Claude : « Nous avons tous les deux convenu d'élaborer ensemble cette manifestation, avec chacun son rôle, Corinne s'occuperait de l'administratif et moi du parcours et du *road-book*. Et bien sûr, la discussion est permanente entre nous ».

Au niveau de l'organisation, c'est un travail préparé très en amont ?

Claude : « Pour ma part, je fais en sorte que le *road-book* soit prêt en décembre, ce qui signifie que les choix de parcours sont décidés en septembre. Mais à ce stade, rien n'est définitif : en mars-avril, il faut apporter des modifications en fonction des travaux en cours. Et ils sont nombreux. Et puis il faut tenir compte des manifestations (vide-grenier, courses sportives...) qui ne nous sont pas toujours signalées. Donc, beaucoup de préparation et d'adaptation ».

Corinne : « Je me charge des autorisations administratives (chaque commune traversée doit nous donner son accord, ainsi que la préfecture), de l'organisation générale et du ravitaillement. Mais je ne suis pas seule : il y a toute une équipe de bénévoles qui nous soutient et nous aide beaucoup. Sans eux, rien ne serait possible, leurs avis et conseils sont précieux pour améliorer cette belle aventure qu'est devenue notre traversée ».



Corinne CHAUVEAU
Présidente de l'ARVA



Claude DELOUBES



Voici cinq ans que Corinne CHAUVEAU et Claude DELOUBES organisent la Traversée de La Rochelle et du pays rochelais.

Quel est l'accueil de vos différents interlocuteurs ?

Corinne : « Nous échangeons avec les différents interlocuteurs dans chaque mairie. Comme l'a souligné Claude, le parcours prévu est souvent modifié. Mais il y a du positif : c'est grâce à ces changements que nous avons pu faire découvrir le « vieux Nieul » avec ses petites rues étroites et ses maisons en pierre de pays. Beaucoup de participants ont apprécié cet endroit typique l'année dernière. Chacun de nos interlocuteurs apporte son aide : la ville de La Rochelle nous réserve le parking de Port-Neuf, la ville d'Aytré nous permet d'organiser le pique-nique et nous ouvre les toilettes. Pour cette année, la mairie de Châtelailon m'a contacté pour joindre à notre défilé sur le front de mer une animation. Nous avons donc décidé de présenter les véhicules au public, avec l'aide d'un présentateur bénévole du club ami le SAO, au niveau du Casino dont nous avons également rencontré le directeur. Je tiens à remercier tous nos interlocuteurs pour leur bienveillance ».

Claude : « Ce que fait Corinne est remarquable, notamment à La Rochelle où les sports et manifestations mécaniques ne sont pas très bien vus ».

Le parcours de la Traversée change chaque année. Il s'agit d'une volonté, d'une contrainte ?

Claude : « Nous conservons les quelques sites que nous appelons les incontournables. Puis, en fonction de l'architecture du parcours, nous recherchons des endroits particuliers ou des villages et quartiers que nous n'avons pas encore traversés. Et nous espérons que le passage de nos voitures anciennes soit aussi apprécié par les riverains ! »

Corinne : « Toujours le même parcours serait monotone. Nous devons donc rechercher de nouveaux endroits, si possible peu connus et avec des vues imprenables sur nos côtes, car je pense que c'est un attrait majeur pour les participants ».

Les participants viennent parfois de loin. Comment expliquer cet engouement ?

Corinne : « En discutant avec les participants, je me rends compte que le bouche-à-oreille fonctionne beaucoup. Les participants font venir d'autres participants. La Traversée est une journée sympathique et conviviale, où tous les passionnés peuvent échanger sur leur véhicule ancien. Nous avons eu jusqu'à présent très beau temps et j'espère qu'il en sera de même pour les années à venir, ce qui rend les points de vue sur les îles, les bords de mer et les plages inoubliables. Nous souhaitons que les participants vivent, au volant de leur ancienne, une très belle journée ».

Claude : « La ville de La Rochelle attire, on le sait. Mais il y a aussi l'attrait de la région, le pique-nique en bord de plage, et le final à Châtelailon qui est une apothéose avec la parade sur le front de mer. C'est un vrai moment de partage ».

Un mot sur le concours d'élégance ?

Claude : « Il y a deux ans, j'ai proposé l'idée d'une présentation d'élégance qui pourrait clôturer notre manifestation. C'est sans prétention, nous faisons voter le public avec des bulletins de vote et un dépouillement. Vingt voitures peuvent y participer, une coupe récompense chaque participant ».

Corinne : « Nous aurons donc deux animations en fin de manifestation : l'orchestre de M et Mme Berthomé, très apprécié depuis nos premières Traversées, qui sera bien sûr présent – Merci à eux ! – et le concours d'élégance, avec la présence de Miss La Rochelle et de sa Dauphine qui remettront les coupes. Ces deux animations sont d'autant plus importantes que bien des personnes viennent admirer nos belles anciennes lors de notre arrivée au stade municipal de Châtelailon ».





LA TRAVERSÉE 2019





5^{ème} Traversée de La Rochelle et Du pays rochelais en ancienne

Dimanche 19 mai 2019

ARVA

Inscription obligatoire
06 51 21 41 85 ou sur le site

Véhicules de + de 30 ans

Non adhérents : auto 15 €
moto 10 €

Adhérents : 10 € et 5 €

Fique-nique tiré de votre sac

1 rue Gaspard Monge 17000 LA ROCHELLE secretariat.arva@gmail.com
www.arva17.fr - tél: 06 51 21 41 85

L'ARVA avait choisi cette Citroën B14 Torpédo pour illustrer l'affiche 2019 de la Traversée de La Rochelle et du pays rochelais. Un double hommage. D'abord au modèle conservé par Jean-Louis HUGUENY, membre de l'ARVA, ensuite à la marque Citroën qui fête cette année le centième anniversaire de son épopée automobile. L'occasion de redécouvrir la B14.

Citroën B14

Un modèle très innovant

La B14 est présentée au Salon de l'Auto 1926. Elle révèle la parfaite maîtrise de la caisse Tout Acier, une révolution technique apportée depuis peu par Citroën. Jusqu'alors, les automobiles étaient construites autour d'un châssis métallique, habillé d'une carrosserie dont les montants et armatures étaient en bois, évidemment recouverts de tôle. Autant dire que les constructeurs devaient travailler à la fois l'acier et le bois, deux matériaux qui ne faisaient pas bon ménage en usage. Au moment où l'automobile se met à la production en série - 300 voitures par jour -, l'utilisation du bois est très difficile à gérer : non seulement chaque voiture nécessite un à trois stères de bois selon la carrosserie, mais différentes essences sont nécessaires (orme, grisard, hêtre et frêne), toutes devant avoir un minimum de trois ans de séchage ! Enfin, les ébénistes coûtent bien plus cher que les ouvriers spécialisés. En industriel avisé, André Citroën décide en 1924 d'abandonner la structure de bois dans ses voitures, et de la remplacer par des éléments métalliques. Il travaille d'abord avec le spécialiste français Manessius, avant de trouver chez Budd, à



Philadelphie, un brevet technique qui lui permet de créer la Tout Acier. Aucun industriel n'a osé introduire des techniques d'emboutissage si modernes. Citroën marque alors une rupture technologique en Europe, visant déjà 400 voitures par jour à des coûts de revient 15% moins élevés !

En mars 1927, la B14 devient la B14 F. Déjà dotée de freins sur les quatre roues (une rareté), la F reçoit un servofrein Westinghouse (licence américaine). L'offre de carrosseries s'élargit considérablement avec les torpédo, conduite intérieure, berline, familiale, coupé de ville, coach, cabriolet et utilitaires.



La B14 F Torpédo de Jean-Louis HUGUENY

Ce modèle de Jean-Louis HUGUENY est un Torpédo Luxe de 1927. C'est donc une carrosserie ouverte avec quatre portes à charnières invisibles, un double pare-brise (avant à inclinaison réglable, et arrière devant les passagers). La caisse est protégée par une capote en toile à un seul axe et par des rideaux de côtés amovibles s'ouvrant avec les portes. Peinture Bordeaux Lie de vin, garnissage intérieur en cuir noir. L'équipement est presque pléthorique : poches aumônières dans les portières, tendelet arrière et porte-couvertures. Tableau de bord à quatre compteurs avec tachymètre (kilométrage total et partiel), montre, ampèremètre et jauge à essence. Voyant de circulation d'huile.

Le moteur est un quatre cylindres en ligne de 1539 cm³ (9 CV fiscaux) développant 22 ch. à 2 300 tr/min. Il est refroidi par eau, sans pompe (système de thermosiphon). La vitesse maximale est estimée à 80 km/h. La transmission est assurée par une boîte de vitesses à trois rapports non synchronisés. Le freinage à câbles, qui agit sur les quatre tambours, est complété par un servofrein.



Jean-Louis a acheté cette B14 en 1984, dans une casse à Auxerre, vendue « tournante et complète, mais arrêtée depuis 20 ans ». Avec l'aide de son père, il a entrepris le démontage complet de la voiture pour une remise en état au plus près de l'original. Il est vrai que Jean-Louis possède une documentation impressionnante sur les B14, lui permettant d'en connaître les moindres vis et rondelles ! Maîtrisant parfaitement la mécanique, il s'est occupé de tout, laissant juste la carrosserie et la sellerie à des professionnels. Durant deux ans, il a travaillé à ses heures perdues sur sa voiture, cherchant un peu partout les pièces nécessaires. Le résultat est spectaculaire : une B14 F en état d'origine, probablement mieux finie qu'à sa sortie d'usine en 1927. Il ne restait plus qu'à prendre la route, en évitant juste la pluie, car comme toutes les Torpédos la B 14 n'aime pas vraiment l'eau.

Or de l'eau, la B14 en a pris beaucoup le 28 février 2010, jour de la tempête Xynthia. La B14 dort dans son garage des Minimes, au -1 d'un sous-sol bien tranquille. Lorsque Jean-Louis la retrouve, après la catastrophe, l'eau salée a entièrement englouti le sous-sol, atteignant le plafond et laissant la B14 totalement immergée. Il faudra plusieurs jours pour la sortir de là. Et plus encore pour la remettre en route. La B14 est aussitôt passée au Kärcher. Tous les fluides sont vidangés, les pièces électriques démontées pour être changées, du compteur à la bobine. Les freins sont bloqués, la rouille avance à toute vitesse. Il faudra un an de travail pour sauver la B14 qui, aujourd'hui, presque dix ans plus tard, va très bien. Juste un pont arrière un peu bruyant, souvenir de son séjour sous-marin. Mais Jean-Louis va le démonter dès qu'il aura fini la rénovation de son Austin Healey qui, actuellement, l'occupe beaucoup...

C'était hier... Traversée 2017

3^{ème} Traversée de La Rochelle et du pays rochelais en ancienne

Rendez-vous 9h00
place de l'île de France

Dimanche 21 mai

Automobile Club
Charente-Mairine

Inscription obligatoire au 06 51 21 41 85	
non adhérents :	auto 15 € moto 10 €
adhérents :	10 € & 5 €
pique nique	tiré du sac

1 rue Gaspard Monge - 17000 LA ROCHELLE
automobileclub17.org ARVA
secretariat.arva@gmail.com

ARVA 2017

France bleu la rochelle

ANGOULENS
Puilboreau
L'HOUMEAU

Souvenez-vous, c'était hier, la traversée 2017. L'ARVA avait choisi la Triumph TR5 PI de Dominique BOURDAIS comme emblème de son événement.

Triumph TR5 PI

Le concept TR - pour Triumph Roadster - apparaît avec la TRX (1950). C'est toutefois la TR2 (1953) puis la TR3 (1955) qui façonnent la sportive à l'anglaise, soit un cabriolet à deux places, doté d'un gros moteur pour un confort sommaire. La TR4 (1961) marque sa différence : grâce à une ligne signée Michelotti, un gros quatre cylindres 2,2 l. de 105 ch. et une suspension arrière indépendante (1964), la TR4 est selon la presse automobile, tant en Europe qu'aux États-Unis, la meilleure sportive des années 60. Elle devient TR5 PI (Petrol Injection) en 1967 grâce à l'adoption d'un 6 cylindres de 2,5 l. délivrant 153 ch. Avec un poids de seulement 1 035 kg, la TR5 PI offre un rapport poids/puissance exceptionnel, lui permettant des accélérations de haut niveau, et même de taquiner la barre des 200 km/h. Quant à son prix - 18 900 francs en 1968 - il constitue un atout étonnant, très proche de celui d'une DS21 (oui, ce n'est pas le même marché), mais à peine la moitié d'une Porsche 911 T Targa ou d'une Mercedes 280 SL Pagode. La TR5 PI est probablement la plus polissonne des grands touristes. Et en plus un modèle rare : moins de 3 000 exemplaires produits.

Dominique est un amoureux et plus encore un spécialiste des TR5. Il en a possédé deux autres avant de dénicher cet exemplaire de 1968, achetée en très bon état en 2010. S'il a possédé aussi d'autres anglaises - Austin-Healey et Jaguar -, c'est bien la TR5 qui correspond le mieux à sa passion de la voiture ancienne. Car Dominique voyage en roadster, poussant jusqu'en Corse ou dans les Pyrénées, faisant avec son épouse quelque 7 000 km par an. « C'est une voiture très agréable à conduire, précise-t-il, maniable et toujours prête à exploiter son excellent moteur ». Mais sa passion ne se réduit pas à la conduite. C'est lui qui entretient ses voitures - TR5 et AC Cobra -. Fin connaisseur, il est capable si nécessaire d'ouvrir un moteur ou de tomber une boîte. Oui, une vraie passion pour un art de vivre automobile.



Dominique BOURDAIS dans sa TR5.

LES SORTIES



**PLUS DE 25
MANIFESTATIONS
PROPOSÉES**



RDV & SORTIES

LES GRANDES DATES 2019

5 janvier 2019 : Galette des Rois.

17 février 2019 : Déjeuner aux Gourmets, partenaire de l'ARVA, à Lagord, après la réunion informelle des Minimes.

18 mars 2019 : Visite du nouveau CFA de Lagord et exposition de nos anciennes (A. Vernoux).

30 mars 2019 : Traversée de Poitiers (organisée par l'APVA).

31 mars 2019 : Sortie à Fontenay-le-Comte et au Château de Terre-Neuve (L. Martins, A. Bourdeau & M. Vergnaud).

6 avril 2019 : Exposition de nos autos à Châtelailon pour «La Table Ronde», au profit de l'association Etoil'Clown (les clowns de l'hôpital).

13 avril 2019 : Exposition de nos autos à Marans, tours en voiture au profit de l'association Challenge Enfance et Cancers.

28 avril 2019 : Journée nationale des véhicules d'époque. Sortie à l'île de Ré (D. & L. Courapied, C. Deloubes, N. Tavera).

4 mai 2019 : « Mon sang pour les autres ». Participation à cette opération de dons en exposant nos véhicules sur le parvis de l'espace Encan (C. Diez & A. Bourdeau).

10 mai 2019 : Exposition du club AC Cobra au garage GTO (partenaire de l'ARVA) à Périgny.

6 au 11 mai 2019 : Exposition de deux véhicules dans la





galerie commerciale de Beaulieu pour promouvoir l'ARVA et la Traversée de La Rochelle.

19 mai 2019 : Cinquième Traversée de La Rochelle et du Pays rochelais. (C. Chauveau & C. Deloubes).

21 au 25 mai 2019 : Rallye annuel de l'ARVA. Cinq jours de balades «La Creuse, cette inconnue» (D. & M. Sabourin).

23 juin 2019 : Sortie en Pays Talmondais, avec visite du musée automobile de Talmont-Saint-Hilaire (C. & J-P. Chauveau).

29-30 juin 2019 : Fête de Châtelailon. Défilé de voitures de l'ARVA.

7 juillet 2019 : Sortie « Deux roues et tacots : Chez Laurette » (M-C. & A. Vernoux).

18 août 2019 : Rendez-vous informel et vide garage aux Minimes.

31 août 2019 : Rallye de Châtelailon. Coup de main au SAO pour l'organisation de son 8^e rallye de régularité.

7 septembre 2019 : Tours de voitures anciennes pour les pensionnaires de l'EHPAD de Saint-Sauveur d'Aunis (D. & M. Sabourin).

15 septembre 2019 : Sortie Olé... ron. Tour de l'île avec Grand Village, Chassiron, Arceau (C. Chauveau & M. Sabourin).

21 septembre 2019 : Journée du patrimoine. Exposition de nos anciennes, place de Verdun, La Rochelle.

12 octobre 2019 : Exposition de voitures anciennes au profit de Challenge Enfance et Cancers. Forges d'Aunis.

20 octobre 2019 : Déjeuner et initiation au golf à La Jarne après le rendez-vous informel des Minimes (J-P. Mayer).

22 novembre 2019 : Beaujolais nouveau offert par l'ARVA.

1^{er} décembre 2019 : « La Der ». (C. Chauveau & M. Sabourin).

13 décembre 2019 : Assemblée générale de l'ARVA.



JOURNÉE DU VÉHICULE D'ÉPOQUE. FFVE

28 avril 2019. Île de Ré



Le dimanche 28 avril 2019, à l'entrée du pont de l'île de Ré, Delphine et Laurent COURAPIED, organisateurs de cette journée, accueillent 37 véhicules de l'ARVA et d'autres clubs voisins (notamment Poitiers) pour une virée pas comme les autres.

Ce dimanche est en effet la journée nationale des voitures d'époque (organisée par la FFVE - Fédération Française des Voitures d'Époque). Après les embrassades, Delphine et Laurent distribuent aux participants les sacs offerts par le département de la Charente-Maritime, garnis de brochures touristiques de l'île, de l'autocollant FFVE-2019 et des *road-books* qui vont nous accompagner tout au long de la journée. Baudrier sur le dos, Delphine fait lever la barrière du péage, pointant les présents tout en ouvrant l'île à chaque équipage ! Direction Fort-La-Prée, à La Flotte. A cet endroit, notre ami Claude DELOUBES, co-organisateur, et Corinne CHAUVÉAU, présidente de l'ARVA, nous retrouvent pour accueillir tous ces passionnés d'autos anciennes.

La gardienne des lieux est là, nous réservant un accueil privilégié : le fort, habituellement fermé, nous est grand ouvert. Café et croissants offerts par l'AR-

VA, balade libre dans cette remarquable forteresse en étoile du XVIII^e siècle. Une heure pour profiter de l'édifice et de son point de vue époustouflant sur la mer. Direction Saint-Martin-de-Ré sauf, hélas, pour une auto souffrante. Au gré du *road-book*, les équipages s'étirent sur les petites routes, profitant du paysage et des maisons aux volets verts, ce style si typique de l'île de Ré.

Après avoir traversé le port de la Flotte et quelques villages, croisé les célèbres ânes culottes, les véhicules arrivent à Saint-Martin-de-Ré. Les travaux en cours nous obligent à modifier le parcours prévu, évitant ainsi le port de Saint-Martin. Sur place, l'accueil est parfait : la police municipale, spécialement mobilisée, nous ouvre l'accès au parking de la régie du port, permettant de garer les voitures dans un espace sécurisé et spacieux. Deux gui-



des de l'office du tourisme Destination Île de Ré nous attendent, nous divisant alors en deux groupes. Ils nous livrent, durant 1h30, une visite guidée de Saint-Martin-de-Ré, comptant avec détails l'histoire du lieu. Bien couverts, cheveux au vent et parapluies aux poings, nous nous dirigeons sur les remparts avant de nous engouffrer dans les ruelles de la ville et y découvrir ses secrets.

Une fois ces visites achevées, les équipages prennent la direction du Martray : c'est le lieu le plus étroit de l'île, très connu pour ses marais, haut lieu de villégiature pour de nombreux oiseaux, site prisé des pêcheurs à pied.

Nous traversons la commune d'Ars-en-Ré, et partons pour Saint-Clément-des-Baleines où le déjeuner est prévu. Pour ce faire, un petit jardin nous est réservé, à la fois proche de la mairie, de l'église et du centre. L'endroit rêvé.

Notre entrée à Saint-Clément-des-Baleines ne passe pas inaperçue puisque nous arrivons au plus fort du marché. Heureusement, la mairie a privatisé à notre intention une rue, afin de stationner les autos sans gêner la circulation. C'est donc entre l'emblématique restaurant le Chat Botté, de Daniel Massé, et la place du marché que nos belles anciennes trouvent place. Les élus des lieux - dont le maire Gilles Duval - et les agents de la police municipale sont là pour nous accueillir, faisant la circulation le temps que chacun stationne.

C'est l'heure du verre de l'amitié, offert par l'ARVA, et le moment de sortir du coffre le pique-nique, largement partagé. Une mention spéciale à tous ceux, et surtout toutes celles, qui confectionnent des gâteaux, plus succulents les uns que les autres. Les deux groupes se reforment. Le premier part au Phare des Baleines pour y flâner au gré des boutiques déjà ouvertes en cette époque de l'année. Le second se dirige vers l'écomusée du marais salant, à Loix, pour profiter d'une visite, et ainsi tout savoir sur la culture du sel. Les deux groupes s'inversent ensuite, laissant les coffres se remplir de fleurs de sel, de bonbons au caramel et autres spécialités culinaires.

Place de Sainte-Marie-de-Ré, au terminus de cette belle journée, certes un peu froide, mais ensoleillée, nos véhicules se retrouvent. C'est là que notre amie Nathalie TAVERA nous ouvre sa propriété située dans une venelle du village, et que l'ARVA nous offre le verre de l'amitié. Nous y profitons de drôles et de belles surprises, dans la cour et dans les garages. Quelles surprises ? Pour savoir, il fallait participer !

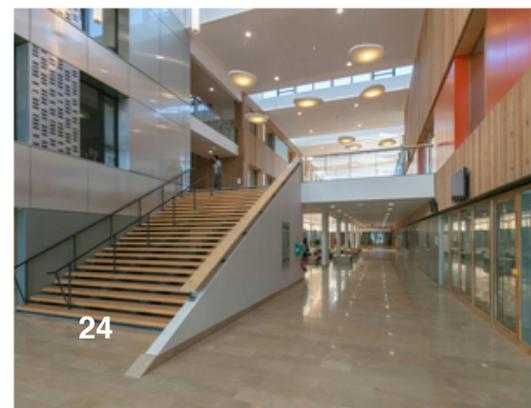
Les esprits enchantés, les yeux remplis de beaux paysages, heureux de si belles rencontres, nous nous quittons, en pensant déjà aux futures balades. Ravis que la journée se soit bien passée, mais bien fatigués aussi.

Delphine Courapied





Dans les ateliers.



L'ARVA expose ses voitures devant le nouveau CFA de Lagord.

CENTRE DE FORMATION D'APPRENTIS Nouveau CFA de Lagord

Plus personne n'en doute, la formation par l'apprentissage est l'une des clés de la réussite des jeunes aujourd'hui. La singularité de cette formation est d'être à la fois théorique et pratique, avec enseignement du domaine général (français, histoire, géographie, mathématiques, langue vivante, EPS) et du domaine professionnel (travaux pratiques, technologie, sciences appliquées).

Depuis cette rentrée, la Chambre des Métiers de la Charente-Maritime dispose sur Atlantech, le site bas carbone de Lagord, d'un tout nouveau centre de formation des apprentis. Il accueillera à terme près de 1 500 élèves. Ce nouveau CFA va remplacer l'ancien site du Prieuré. Disposant de près de 17 000 m² de surface, le nouvel espace d'apprentissage reçoit les Pôles Métiers de Bouche, Métiers du Bâtiment, Métiers du Service et de la Vente, bientôt les Métiers de l'Automobile. C'est à l'initiative conjuguée du directeur du Pôle Automobile et d'Alain VERNOUX que les membres de l'ARVA ont été invités le 18 mars 2019 à visiter le nouveau CFA, exposant pour l'occasion leurs voitures anciennes. La visite a permis de découvrir les différents secteurs de formation, regroupés dans un bâtiment particulièrement innovant. Construit à l'initiative de la région Nouvelle-Aquitaine, ce bâtiment intègre des panneaux photovoltaïques et une chaufferie bois à granulés, faisant de ce lieu un « bâtiment à énergie positive » équipé pour subvenir à ses besoins énergétiques et capable d'en fournir aux autres structures. **JLL**

CFA : 9 rue René Dumont, 17140 LAGORD - Parc Atlantech bas carbone.



À l'intérieur du CFA de Lagord.





EHPAD Saint-Sauveur d'Aunis

Dimanche 7 septembre, dix-sept équipages de l'ARVA sont venus donner le sourire à des résidents de la maison de retraite de Saint-Sauveur, en les embarquant dans leur voiture pour une petite promenade au sein du village. Accueil et ambiance chaleureux ont présidé toute la journée malgré une météo plutôt incertaine. Satisfaction générale de tous les organisateurs et des résidents.

Martine Bossard



LA CREUSE, CETTE INCONNUE

21 au 25 mai 2019

Une sortie organisée par Daniel et Michel SABOURIN qui nous a réservé de très belles surprises !

Mardi 21 mai.

Nous voilà rassemblés au Bar des Ailes, à Niort, pour un petit déjeuner traditionnel, et prendre connaissance du parcours pour cette première journée. C'est par un temps bien agréable que les 21 voitures ont pris le départ pour se rendre au premier point de restauration et de rassemblement, à Mazerolles près de Lussac-les-Châteaux.



Après un agréable repas, servi dans une salle pleine de charme, nous avons regagné nos véhicules pour une première visite à la Centrale nucléaire de Civaux. Pour beaucoup d'entre nous, c'était aussi une grande première que de pénétrer dans le temple de la Fée Électricité !



Nous ne sommes pas ressortis avec trois têtes ni trois bras, mais bien renseignés sur les nouvelles technologies de cette énergie.

Et c'est avec entrain que nous avons repris la route pour nous rendre à l'hôtel l'Orangerie, situé à Bonnat ! Un bel hôtel au cœur d'un parc, doté d'un grand parking pour que nos belles autos puissent récupérer, tout comme nous tous de cette première étape.



26

Mercredi 22 mai.

La journée s'annonçait bien, le soleil était de la partie pour nous accompagner lors de notre première visite, la Tuilerie de Pouligny. Là, nous avons découvert la méthode de fabrication des tuiles locales, tout comme la vie des ouvriers vivant sur le site à l'époque de sa production.

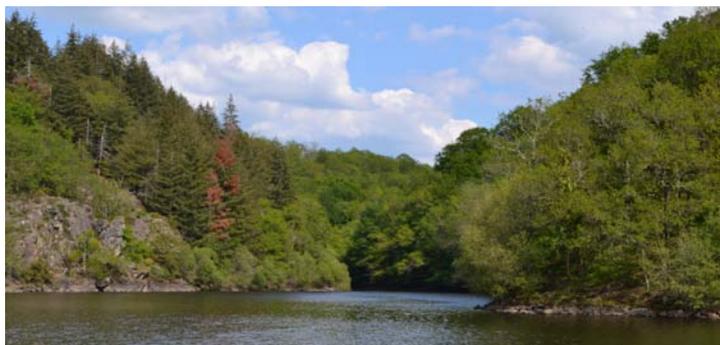


Puis, nous nous sommes rendus à Fresselines où nous avons visité dans une ancienne grange aménagée et consacrée au patrimoine artistique et culturel de Fresselines et de la vallée de la Creuse, l'Espace Monnet Rollinat de la vallée des peintres avant d'aller nous restaurer.



Bien en forme, nous voilà repartis à pied visiter l'Hôtel Lépinat qui a reçu les peintres de la vallée de la Creuse jusqu'en 1930 : visite interactive pour découvrir les techniques et les œuvres des peintres impressionnistes qui ont représenté cette vallée.

Après ce site, visite libre de Crozant. Ah ! Se laisser porter sur l'eau et admirer la vallée qui a inspiré tant de peintres, tout le monde a opté pour une balade Croisière sur la Creuse ! Quelques courageux ont ensuite poursuivi à pied la visite du village avant de reprendre le chemin de l'hôtel.



Jeudi 23 mai.

Une grande journée nous attendait, alors départ à 8 h 30, et toujours sous le soleil ! Destination les loups de Chabrières ! Quel site, quelle merveille ! Grâce à un guide très féru, nous avons beaucoup appris sur les loups et sur leur vie très controversée ! Nous avons pu admirer l'allure et le pelage de ces loups gris ou blancs, entendre leurs cris ! Et nous aurions encore pu écouter longtemps les rites et légendes qui jalonnent la vie de ces loups tant le guide était passionnant.



Nous voilà sur la route qui va nous conduire au lac de Vassivière ! Après le déjeuner au restaurant l'Escale, nous avons embarqué pour faire le tour de ce gigantesque lac artificiel, créé en 1950 par EDF sur un millier d'hectares ! Grandiose !

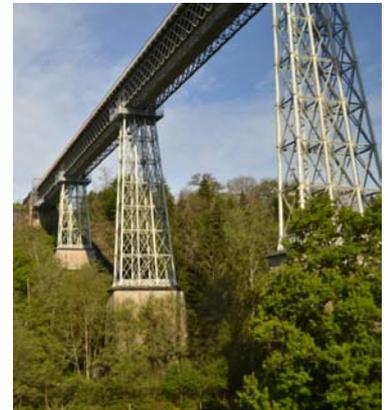


Et après ce voyage en bateau, nous nous sommes dirigés en voiture vers l'une des trois îles de ce lac, où nous nous y sommes rendus par un petit train, pour ensuite nous promener à pied ! Quelle chaleur ! Nous avons pu profiter d'une manifestation pour nous rafraîchir auprès des stands fournissant des boissons locales bien fraîches ! Journée bien remplie, nous pouvions alors rejoindre notre hôtel.

Vendredi 24 mai.

Visiter la Creuse sans visiter Aubusson ? Pas question ! Mais pour des raisons pratiques, notamment de stationnement dans la ville, nous nous y sommes rendus en bus. Tout le monde a pu admirer le paysage, la campagne, les vallons !

Sur la route nous sommes passés près du viaduc de Busseau-sur-Creuse, premier viaduc ferroviaire de grande hauteur, entièrement métallique. Mais sur cette route étroite et sinueuse, notre chauffeur a eu grand mal à manœuvrer. Aïe, aïe, aïe ! Le rétroviseur en a fait les frais !



Enfin, nous voilà arrivés dans la capitale de la tapisserie. Nous nous sommes dirigés vers le musée des cartons, où nous avons découvert une collection de modèles qui servaient aux lissiers pour l'exécution de leur tapisserie, magnifique reconstitution d'un atelier traditionnel et atelier de restauration. Nos guides, bien formées aux métiers de la tapisserie, ont suscité notre curiosité sur le savoir-faire de ces œuvres.



Nous nous sommes rendus à pied au restaurant Les Picards. Après cette pause repas bien méritée, nous avons rejoint le Musée de la Tapisserie où chacun a pu admirer ces grandes fresques en tapisserie très anciennes, jusqu'à celles d'aujourd'hui, modernes ! Combien d'heures de travail et de connaissances a-t-il fallu pour leur réalisation ?



Nous avons retrouvé notre chauffeur de bus pour nous rendre au village typique de Masgot. Ce village est connu pour ses innombrables sculptures extérieures, réalisées au XIX^e siècle par François Michaud, considéré comme un pionnier de l'art brut en France.

Nous nous sommes dirigés vers l'hôtel, mais avant d'y parvenir, nous nous sommes arrêtés devant l'église Saint Parsat dont la décoration intérieure ne nous a pas laissés indifférents ! En effet, l'intérieur de cet édifice est couvert de peintures murales représentant l'Ancien et le Nouveau Testament réalisées par le peintre Gabriel Chabrat ! Vraiment très surprenant !



Il était l'heure de rentrer... Mais la journée n'était pas pour autant finie ! Comme il est de coutume, les organisateurs nous avaient réservé une surprise ! Nous n'avons pas eu beaucoup de chemin à parcourir après un repas soigneusement préparé ; il nous a suffi de traverser le parking le long du parc, pour nous rendre à l'église de Bonnat ... pour une



soirée Gospel ! Quelle soirée ! Quelle ambiance ! Chacun a pu écouter, chanter, taper dans les mains.

Le groupe musical a su nous transmettre son énergie, sa bonne humeur, et c'est ravi que nous avons regagné nos chambres pour nous reposer avant la dernière étape de ce périple en Creuse.

Samedi 25 mai.

Eh voilà ! Nous sommes arrivés aux termes de notre visite dans cette région si verte, si vallonnée et qui nous a reçus avec un beau soleil !

Après avoir vérifié que les belles mécaniques étaient prêtes à faire le chemin du retour, nous nous sommes dirigés vers Bénévent pour visiter la scénovision de Bénévent l'Abbaye qui nous a conté l'histoire de la Creuse à la manière des veillées d'antan, de la vie de Marion, jeune paysanne qui a traversé la fin du XIX^e siècle, ses aspirations quand elle quitta l'exploitation agricole pour des études, de ses attentes, de la belle époque et de ce qui a suivi.



Il était temps de nous dire au revoir. Certains ont prolongé le voyage en s'arrêtant au restaurant Le Nougier, à Fursac.

Une très belle balade, en attendant une autre escapade, dans une autre région.

Jocelyne Sabourin

OLÉ... RON

15 septembre 2019

Visiter une île est toujours un temps fort. Quitter le continent le temps d'un périple et profiter de la belle journée du 15 septembre, telle était la proposition de Corinne CHAUVEAU et Michel SABOURIN. Tous deux nous attendaient au lieu de rendez-vous sur l'île d'Oléron, à Grand-Village pour le petit déjeuner d'accueil. Dans ce bois déjà occupé par des caristes, de petits visiteurs se sont précipités à notre rencontre. Non, non, ce ne sont pas nos véhicules qui présentaient de l'intérêt, mais plutôt nos chairs tendres ! Vous l'avez deviné, les moustiques étaient affamés dès le matin, ce qui a valu à certains quelques parties de chasse, à d'autres quelques piqûres bien rouges. Cela n'a en rien altéré la bonne humeur, et déjà, le groupe de quinze véhicules se préparait à prendre la route pour rejoindre le phare de Chassiron.



Depuis Grand-Village, nous avons sillonné la côte ouest de l'île, puis traversé Bois Vert, la Cotinière, Domino pour ensuite arriver au parking du phare de Chassiron. À cette période de l'année, l'île est toujours animée, avec de nombreux touristes et encore son air estival.

Une fois nos voitures stationnées sur le parking, nous avons rejoint l'extrémité de l'île, à l'arrière du phare, pour y retrouver un insulaire de tout temps, Monsieur Morisset. Celui-ci nous attendait devant l'écluse à poissons.



Cet homme de 88 ans nous a expliqué les origines et l'usage de ces écluses, puis a retracé les principales règles qui régissaient ces lieux. Il nous a relaté son vécu de pêche, depuis sa plus jeune enfance jusqu'à ce jour, lui qui n'a jamais manqué une marée ! Un témoignage fort et très instructif que nous avons tous apprécié tant cet homme a su nous communiquer sa passion.

De retour à nos véhicules, nous nous sommes dirigés vers la façade est de l'île, en traversant Saint-Denis. Nous avons longé la côte, celle-ci offrant un décor beaucoup moins sauvage. Nous avons profité des jolis points de vue, puis rejoint Arceau, petit hameau proche de Saint-Pierre qui possède en son centre une aire d'accueil. C'est là que le responsable des lieux nous a chaleureusement accueillis, le temps de la pause déjeuner. Le soleil offrait toute sa générosité, ce qui a imposé un apéritif avant que chacun ne se trouve une place ombragée pour profiter de ce charmant endroit et sorte son pique-nique, avant – pour quelques-uns – de faire une petite sieste !



Il aura fallu s'armer de courage pour repartir après cette pause déjeuner. Ces lieux étaient si paisibles que nous y serions restés bien plus. Mais un rendez-vous nous attendait, et nous devons rejoindre la citadelle du Château d'Oléron.

Stationnés sur le plateau de la cité, nous nous sommes dirigés vers l'ex-bâtiment de stockage des munitions qui abrite désormais la maquette de la cité et accueille des expositions. Mais la surprise de notre rendez-vous fut la découverte de Monsieur Billout « alias Vauban ». Dans son habit d'époque, et au rythme de ses phrases en vieux français, il nous a tous surpris, nous projetant dans une époque que seuls les livres d'histoire nous avaient fait connaître ! Quel délice de s'imaginer un instant vivre

cette période où le langage, les postures, les us et coutumes offraient une vision sur la vie de ces grands hommes de décisions.

La visite s'est poursuivie sur les remparts de la citadelle avec les nombreuses explications des activités et occupations de la cité. Monsieur Billout a profité de ces moments en extérieur pour nous rappeler quelques règles de bon usage que nous ignorions presque tous aujourd'hui. Il a entraîné la quasi-totalité du groupe dans des saynètes de salut et de respect, ceci pour notre grand régal, autour d'incessants éclats de rire. Partant de situations économiques et sociales d'époque, il a su les interpréter et tourner en dérision des événements actuels. Que de rigolades !

À l'issue de son spectacle, l'homme s'est démasqué, laissant tomber son chapeau et sa perruque. Là, il nous a interprété, sous forme très théâtrale, un poème de Victor Hugo. Magnifique !

Ce fut pour nous tous un très bon moment, une excellente journée. Un pot était offert à tous les participants et chacun pouvait poursuivre la journée à son gré. Parmi les participants, 19 personnes s'étaient inscrites à dîner au restaurant la Bonne Renommée du port de La Tremblade, un très agréable moment de convivialité pour clôturer cette très belle journée. De nouveau, nous étions envahis par les moustiques, la chasse était rouverte, et quelques visages et bras portaient déjà les stigmates de ces assauts. Mais pas de quoi nous faire oublier l'excellence de cette journée !

Corinne et Michel



EN VOYAGE





CHEMIN DE COMPOSTELLE

Le chemin de Compostelle se fait généralement à pied : il faut une bonne paire de chaussures, un bâton, l'indispensable coquille Saint-Jacques et beaucoup de courage... Nous, nous sommes partis fin septembre, avec un groupe de voitures anciennes pour emprunter le « camino Francès » afin de rejoindre Saint-Jacques-de-Compostelle.

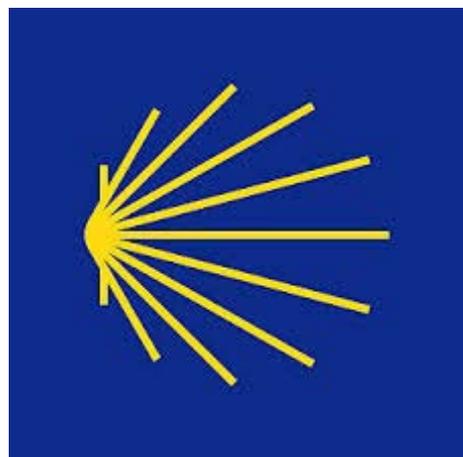
Cette route, qui est la plus populaire, commence dans les Pyrénées. Ses deux variantes dépendent du point de départ choisi : Roncevaux (en Navarre), celle que nous avons empruntée, ou Somport (en Aragon). Les deux itinéraires se rejoignent ensuite à Puente-la-Reina avant de traverser La Rioja et la Castille-León en direction de la Galice.

Nous avons ainsi traversé les villes de Pampluna, Logroño, Burgos, Astorga, admiré de nombreuses cathédrales, fait une halte à la Cruz de Ferro, un des monuments les plus emblématiques du Camino, où les marcheurs respectent toujours la tradition de déposer une pierre transportée depuis leur lieu de départ et poursuivi notre chemin jusqu'à Saint-Jacques et sa place centrale, la Place de Obradoiro, au centre de laquelle une plaque indique le kilomètre 0 du chemin de Saint-Jacques.

Les marcheurs qui ont emprunté ce chemin depuis Saint-Jean-Pied-de-Port, point de départ du chemin français, ont effectué pas loin de 800 km et on comprend pourquoi l'arrivée est une délivrance où se mêlent les rires, mais aussi parfois beaucoup de larmes.

C'est l'aboutissement pour tous ceux qui ont fait la route à pied, mais pour nous, le voyage s'est poursuivi en remontant le long de la côte atlantique en faisant l'autre chemin de Compostelle en Espagne, le Camino del Norte, plus montagneux, pour rejoindre le Pays basque et ses paysages verdoyants.

Si ce voyage vous tente, attendez 2021 qui sera en effet l'Année Sainte Compostellane qui survient chaque fois que la fête de Saint-Jacques (fête de l'apôtre), le 25 juillet, tombe un dimanche (quatre fois tous les vingt-huit ans).



ARDENNES BELGES

Le premier week-end de mai, du 3 au 5, le club belge des anciennes Peugeot organisait l'IAPM 2019 (International Aventure Peugeot Meeting). Le lieu choisi était Houffalize, petite ville nichée dans les Ardennes belges. Cent quarante Peugeot sont venues au rendez-vous, dont la plupart des coupés et cabriolets, et notamment des 504 qui soufflaient leurs cinquante bougies.

De ces quelques jours immergés au cœur du poumon vert de la Belgique, trois images se dégagent.

La première, ce sont des paysages vert tendre, habillés de blanc en raison de la neige tombée dans la nuit du 4 mai, des arbres ployant sous le poids des flocons printaniers, formant un tunnel fantastique au-dessus de la route vallonnée.

Ensuite, à Han, l'image de la rivière Lesse qui s'enfonce dans le massif calcaire de Boine, sur 2 km, pour ressortir par résurgence dans un tout autre paysage. Une promenade souterraine, unique en Europe. Dans la grotte, le monde énigmatique des concrétions millénaires.

Et puis, plus émouvante, l'image du Mémorial de Mardasson, à Bastogne, ce bâtiment en forme d'étoile, construit par les Américains en hommage aux soldats tombés lors de la Seconde Guerre mondiale. Lieu de mémoire majeur, le musée propose un focus particulier sur la Bataille des Ardennes (déc.1944-janv.1945), décisive pour la fin du conflit.

Rendez-vous l'année prochaine à Sochaux, du 12 au 14 juin, pour l'IAPM 2020 qui fêtera les 210 ans de Peugeot !

Agnès Loubet



140 Peugeot autour du Mémorial de Bastogne.



Les «Murales», fresques à ciel ouvert.



TOSCANE & SARDAIGNE

Cette année, Savane Aventure a choisi l'Italie comme terrain de jeu, pour un voyage étalé du 15 au 25 septembre. Le rendez-vous est proche de Turin. C'est là que 65 voitures anciennes – un record – se rassemblent, venant de toute la France, mais aussi de Suisse et de Belgique.

Descente sur la côte méditerranéenne pour découvrir Portofino et ses Cinq Terres. Une magnifique succession de villages de pêcheurs, suspendus aux rochers, riches en maisons colorées qui se reflètent dans les eaux profondes. Route ensuite vers le sud, longeant la mer pour rejoindre au fil des jours, Lucca dans ses remparts, Florence la belle, Sienna et sa place du Palio, enfin San Gimignano et ses dix-huit tours. Un spectacle féérique, où paysages et architecture se mêlent pour nous offrir cette Toscane des cartes postales où le plaisir de vivre semble sans limites.

Continuant vers le sud, nous passons à Bagno Vignoni, nous baignant dans sa piscine naturelle du XVI^e siècle où coulent des eaux chaudes, riches en minéraux. Pour quitter la Toscane et sa douceur, il nous faut aller vers le Latium et arriver au port de Civitavecchia. Là, un énorme ferry engloutit les voitures pour rejoindre la Sardaigne.

Le 19 septembre au matin, réveil dans le port de Cagliari, à la pointe sud de l'île. Par cette température de 30° qui nous suit depuis le début du voyage, nous reprenons la route pour découvrir l'inattendu : de remarquables peintures murales qui ornent les maisons. Ce sont les « murales », vastes fresques à ciel ouvert racontant à la fois la misère paysanne, la résistance aux envahisseurs et l'identité sarde. Un mouvement artistique qui a débuté dans les années 1970 et perdure de nos jours.

En remontant vers le nord, nous traversons le massif de la Gennargentu qui culmine à 2 000 mètres. Routes sinueuses dans un paysage tranquille, presque intact et bien peu habité. Enfin, n'oublions pas les plages, magnifiques, presque désertes en ce mois de septembre qui poursuit l'été, et ce pour notre plus grand plaisir. Le 24, le ferry nous conduit à Gênes, nous poussant au retour.



MUSÉES - EXPO



35 ANS DE LA 205 GTI

SOCHAUX. MUSÉE DE L'AVENTURE PEUGEOT

15 septembre 2019

J'ai fait connaissance avec la 205 GTI en lisant *L'Auto-Journal*. J'avais 16 ans. Ce jour-là, André Costa, s'étrangle d'émotion au volant de cette nouvelle Peugeot : « Oserais-je écrire que sur certains itinéraires de ma connaissance, abondamment tortueux bien entendu, je ne me chargerais pas, de nuit, et sous la pluie, d'aller aussi vite avec la Porsche 911 Carrera qu'avec la petite 205 GTI ? » Une phrase comme celle-là ça pose une auto je vous le dis, avec billet direct pour l'éternité, je vous l'affirme aussi. Bien des années plus tard, à 51 ans, je retrouve cette 205 GTI. Ce jour-là, le dimanche 15 septembre 2019, le musée de l'Aventure Peugeot est devenu à Sochaux (Doubs) le centre du rassemblement européen dédié aux 35 ans de la 205 GTI. L'événement est organisé par le 205 GTI Club de France et plus particulièrement par son antenne régionale de Franche-Comté dont Jean-François Majkowski est le responsable, avec l'aide d'Emmanuelle Flaccus, responsable communication du Musée Peugeot.

Pour marquer les 30 ans de la GTI, le rassemblement européen de 2014 avait attiré pas moins de 341 voitures. Cette année, le rassemblement des 35 ans explose les compteurs : à 15 heures, la 400^e Peugeot 205 GTI, se gare devant le musée. Il s'agit d'une 1,6 l. 105 ch., un modèle de 1985, donc l'une des plus anciennes.

Les versions acceptées, GTI, Gentry, Griffes vert Fluorite, cabriolet CTI, Rallye, Turbo 16 sont toutes là, ainsi que, mais oui, mais oui, elles sont cousines, quelques 309 GTI et 309 GTI 16, seulement 5 000 exemplaires produits pour cette dernière je vous le rappelle !

Hollandais, Anglais, Allemands, Suisses, Belges, Luxembourgeois, ils sont venus nombreux. Un Biélorusse a fait 2 000 km pour être présent. Mon pote de Vendée est là, bien sûr. C'est chouette la passion quand elle réunit les gens. Faites la GTI, pas la guerre.

Les ateliers du Musée ont été ouverts pour l'occasion et je peux vous dire que le service pièces de rechange mis en place depuis quelques années par l'Aventure Peugeot

Rassemblement Européen
205 GTI

Musée de l'Aventure Peugeot
à Sochaux (25)

1984 - 2019
35 ANS
205 GTI Club de France

15 SEPTEMBRE 2019
Ouvert à tous - Accueil de 10h à 18h
Informations : www.club205gti.fr
f 205 GTI Club De France
Inscriptions : 35ans@205gti.fr

L'AVENTURE PEUGEOT

pour nous aider à faire vivre nos anciennes a fonctionné à plein ! Pas de pièces, pas d'autos : merci à tous les passionnés qui nous aident !

16 heures, c'est la parade : quelques 205 GTI passent devant nous en faisant chanter, petite accélération sécurité routièrement correcte, leur coquin XU. L'unique 205 Turbo 16 client présente, moteur XU8T 200 ch., s'offre trois passages plus sauvages qui nous rappellent comment la version rallye a terrassé en son temps le 5 cylindres Turbo de l'Audi Quattro qui hurlait la démesure de sa fureur de vaincre dans les profondeurs des forêts scandinaves en-



neigées, sur les routes du Monte-Carlo, en Corse, en Grèce, partout, mais, et oui, en vain.

Il y a dix ans, une 205 GTI en bon état s'échangeait pour 3 000 € en moyenne. Aujourd'hui, vous devrez prévoir 10 000 € de plus pour en acquérir une : la légende a aussi un prix.

Fort de plus de 200 membres, le 205 GTI Club de France s'évertue à préserver l'espèce, s'évertue à préserver la mémoire d'une aventure industrielle, d'une aventure humaine qui a redonné l'envie d'avoir envie à un Lion très fatigué au début des années 80, mais qui ne demandait qu'à rugir de nouveau.

Hébergé durant ce week-end par mon ami Claude Cottet de Belfort, grand connaisseur de la marque et membre du CAMP, club automobiles miniatures Peugeot, j'ai pu mesurer toute l'ampleur de la passion et du talent qui transforment une entreprise industrielle en un repère culturel, en un repère du quotidien, en un repère humain, tout simplement.

Le 24 février 2023, la Peugeot 205 fêtera ses 40 ans, toutes versions confondues cette fois-ci. Avec ma petite 205 XE blanche de 1986, j'espère vraiment y être.

Jean-Marc Gay



RASSEMBLEMENT AC COBRA

« Mon rêve d'enfant réalisé »

Il était une fois, un père et son fils d'une dizaine d'années. Tous deux aimaient aller ensemble à des rassemblements de véhicules anciens, poussés par un amour commun, celui des CG, vrais bolides endiablés que seuls les spécialistes connaissent. Le garçon de dix ans, c'était moi, émerveillé par ces regroupements, comme celui du château de Saint-Germain-en-Laye où nous allions, l'un des plus raffinés où se regroupaient quelque 200 voitures. C'est probablement là que ma passion automobile s'aiguïsa, mais aussi se transforma ! Un jour, en regardant défiler les voitures qui se garaient – et il y avait de tout, des françaises, des anglaises, des italiennes, des allemandes, des américaines –, j'entendis au loin un grondement de moteur. Un V8 ! Ce devait être une Corvette, une Mustang, peut-être une Chevrolet. Et là, surprise ! Dans le bruit rauque et profond de son moteur surgit une magnifique AC Cobra 427. Un modèle de 1965, couleur bleu nuit frappée de deux bandes blanches. Ce fut un coup au cœur. Une émotion intense. Le CG familial était détrôné, relégué... au second rang de mon Panthéon des voitures anciennes ! Et là surgit un rêve, celui de monter et de rouler dans une AC Cobra ! Puis les années passèrent...

Au cours du rassemblement informel de l'ARVA aux Minimes, je vois arriver – et oui ! – une AC Cobra Continuation. Qui peut donc avoir une telle voiture et venir aux Minimes ? Et là, surprise, c'est Dominique BOURDAIS, membre de l'ARVA, qui descend du roadster. Il me salue et me lance aussitôt : « Ton père m'a dit que tu étais un amoureux de la Cobra. C'est vrai ça ? » Tout gêné, je lui réponds « Heu..., oui ! Mon rêve d'enfant, c'est même de faire un tour en Cobra ». Dans un grand sourire, Dominique me dit : « Tu as envie d'aller faire un tour ? Maintenant ? » Comme un gosse, je lui réponds : « Avec un immense plaisir ! »

Et je me glisse dans la voiture. À mon grand étonnement, il y a une place énorme pour mettre les jambes. Je touche à peine le plancher du fond. Incroyable ! J'imaginai l'habitacle bien plus exigu. Par contre, je constate qu'on est quasiment assis par terre. Nous partons pour une petite balade. Exceptionnelle balade. Le bruit, le vent, l'odeur. Tout est génial. Sur une portion dégagée, Dominique chatouille l'accélérateur : les sensations sont énormes. On vit pleinement la voiture, ressentant les accélérations et les freinages. Demi-tour, il faut rentrer. Direction les Minimes. Dominique repart et puis s'arrête sur le bas-côté. Il coupe le moteur puis se tourne vers moi : « Tu veux conduire ? »

Dans ma tête, c'est le feu d'artifice ! Mais extérieurement, je suis tout gêné, tellement surpris de sa proposition. En un instant, je mesure que c'est probablement la seule et unique occasion de ma vie de conduire une si jolie voiture. Bien sûr, j'accepte. Je me glisse tant bien que mal au volant. Je ne vous dis pas l'adrénaline ! Imaginez : je démarre une AC Cobra, j'enclenche la 1^{re}, j'accélère. Je suis au volant d'une voiture hors du commun..., et en train de réaliser un rêve d'enfance. Quel bonheur ! J'ai plein d'étoiles dans les yeux ! Dominique a bien vu que ce moment, même s'il a été court, m'a fait terriblement plaisir. Et l'histoire, ou plutôt le rêve n'est pas encore fini !

Quelques mois plus tard, lors d'une réunion de l'ARVA, j'entends Corinne CHAUVEAU annoncer qu'une sortie AC Cobra sera organisée le 10 mai 2019, chez GTO à Périgny. L'ARVA est mise à contribution pour accueillir



les AC Cobra, et en même temps exposer ses véhicules devant le hangar. Ni une ni deux, je cours voir Corinne pour m'y inscrire. Quinze jours plus tard, je reçois un appel de Dominique BOURDAIS : il me propose d'être son copilote pour cette sortie. Vous imaginez ma réponse ? Elle est immé-

diate, avec un gros « OUI », sans réaliser que la première balade, pourtant si exceptionnelle, n'avait été qu'un avant-goût.



Le 10 mai, je suis le premier arrivé au garage GTO. J'en profite pour visiter l'atelier, rempli de très jolies voitures. Et soudain, que vois-je arriver ? Une, deux, trois, quatre, cinq AC Cobra. Ça n'arrête pas d'arriver. J'en prends plein les yeux, et plein les oreilles ! Je suis aux anges. Dominique arrive alors avec son élégante Cobra. Une séance photo est organisée pour chacune des voitures dans le hangar, juste avant le déjeuner. J'en profite pour prendre des photos. Puis vient la balade. Le départ se



L'AC Cobra de Dominique.

fait les uns derrière les autres. Nous nous dirigeons vers le Casino de Châtaillon-Plage. Nous y prendrons un pot. Puis, direction l'île de Ré. Et là, à ma grande surprise, Dominique me tend les clés. Waaahouuuu ! Mon rêve d'enfance est à son comble !

Cette journée restera ancrée dans ma mémoire, pour toute ma vie. Quel bonheur ! Un grand merci à Dominique BOURDAIS pour m'avoir permis d'assouvir ce rêve, pour sa confiance en me laissant le volant de son AC Cobra.

Et un grand merci, tout particulier, à mon Papa qui m'a transmis son amour de l'automobile ancienne, et avec qui nous partageons cette si jolie passion.

Alexandre Bourdeau



Rassemblement des AC Cobra.



Alexandre et Dominique dans l'AC Cobra.



MUSÉE FERNANDO ALONSO OVIEDO. ESPAGNE

Le Musée Fernando Alonso mérite bien le détour. Placé sur le chemin de Compostelle, à quelques heures en voiture du splendide musée Guggenheim de Bilbao, il offre une jolie collection de voitures de course : karts, Minardi, Renault, McLaren, Ferrari, tous les bolides qui ont fait la gloire de Fernando Alonso, double champion du monde de F1, sont là. Tous ou presque : s'il y a évidemment les Renault F1 R25 (2005) et R26 (2006), une meute de Ferrari et la McLaren d'Indianapolis (2018), il manque – du moins au moment de notre passage – les Toyota hybrides des deux victoires aux 24 heures du Mans (2018-19). Et puis, il y a les à-côtés, ce qui constitue aussi la vie d'un champion : les coupes, les combinaisons, les casques, ceux d'Alonso mais aussi ceux de ses rivaux. Une galerie sympathique, parfaitement présentée et expliquée. Une boutique, un bistrot et une piste de karting jouxtent le musée.

Adresse : La Morgal Cayés, au nord d'Oviedo (Espagne).

J-LL





RESTAURATION

RESTAURATION & FIABILISATION D'UNE PANHARD 24 BT



Odile et Gérard BOSSIS sont plus que des assidus de l'ARVA. Pensez, Gérard a été le Président de notre association durant six ans, de 1998 à 2003. Leur attachement à la voiture ancienne est fort, à l'image de leur propre histoire. Gérard a toujours aimé l'automobile, et Odile a toujours connu Gérard en automobile. Un coupé Amilcar d'abord que Gérard a retapé après que son ancien propriétaire ait embrassé une pile de pont. Ensuite une 4 CV Renault, encore restaurée par Gérard. Puis vint, en 1960, la Panhard Z12, une Dyna, idéale pour la petite famille et ses enfants. Et en plus, c'était une Panhard, la marque préférée de Gérard puisqu'il avait fait son apprentissage de mécanicien chez un agent Panhard, à Chauvigny, dans la Vienne. Gérard a gardé de ce moment plus qu'un goût et une passion pour la marque. Il en a acquis le sens profond, l'âme. Une Panhard qui passe, il peut à l'oreille en faire le diagnostic. Odile l'affirme : « Gérard est un bon médecin des Panhard ». En 1965, Gérard et Odile décident de remplacer la Dyna fatiguée par la dernière de la marque, une 24 BT, la version longue qui offre une vraie habitabilité de berline malgré sa forme de coupé et ses deux portes. La 24 est comme neuve, juste quelques mois de roulage et surtout un moteur neuf, bref une excellente affaire. Blanche, intérieur rouge, la 24 est du plus bel effet. Et la vie avance, avec ses hauts et ses bas. La maladie contraint Gérard à arrêter la mécanique et à se reconverter : les cours du soir à l'Université de Poi-

tiers lui permettront de devenir clerk de notaire, puis d'entrer au service juridique du Crédit Agricole. C'est là qu'il fera carrière. Vendée, Saintes, La Rochelle. Durant ces années, la vaillante 24 BT est devenue bien petite pour une famille de quatre enfants. Avec regrets, Odile et Gérard s'en séparent. Elle est en parfait état, et sa vente aidera à acheter une berline. « Quel dommage que Panhard n'ait pas sorti les 24 à quatre portes », peste Gé-



rard. La berline sera une Triumph 2000. Puis viendront d'autres autos... mais aucune n'effacera la 24 BT. Un regret qui se transforme en nostalgie, au moment même où émerge un peu partout l'attrait pour les voitures anciennes. Alors, Gérard s'interroge : Est-il possible de retrouver la 24 BT ? Pas une autre 24, la sienne ! Celle qui portait le n° 44 LQ 17. Un rêve improbable. Gérard, avec humour, en parle un jour à l'un de ses clients à la banque. Retrouver une voiture ? Regarder dans les fichiers de la préfecture ? Mais, est-ce seulement possible ?

L'homme ne dit rien. Bien des jours après, celui-ci entre dans le magasin d'Odile, au cœur de la vieille ville de La Rochelle. « Il n'avait pas vraiment l'air d'un client » se souvient Odile. Et là, il lui glisse un petit papier dans la main : « C'est pour Monsieur Bossis ». Pliés en quatre, le nom et le numéro de téléphone du dernier propriétaire ! Gérard appelle : la 24 est bel et bien là. Mais est-elle à vendre ? Le propriétaire est un Saintais, un collectionneur compulsif qui a décidé de faire du ménage dans ses garages. La 24 BT n'est pas seule à vendre : elle fait partie d'un lot comprenant des pièces détachées, une berline PL17 et une autre 24 ! Gérard se rend sur place, et là : « Misère ! » Non seulement la 24 a été repeinte en vert foncé, mais elle est en mauvais état. Il y aura du travail. Beaucoup de travail. Et que faire du lot ? Il est indissociable. Gérard a très vite des idées : les pièces serviront pour la rénovation de « sa » 24. Et si la PL17 ne peut finir qu'à la casse vue son état, la seconde 24 pourrait très bien être la base pour créer un cabriolet, comme

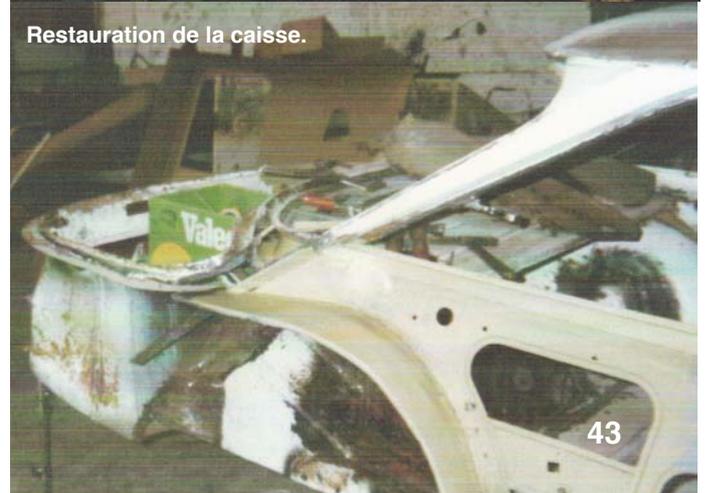
inspection est claire : le moteur n'est pas bloqué, il tourne, mais il nécessite une révision en profondeur. En clair, le moteur et la boîte sont à revoir, mais ce sera pour plus tard. Gérard décide de commencer par la carrosserie. Les premières semaines sont consacrées au déshabillage de la voiture. Plus il avance, et plus les dégâts semblent importants : plancher, bas de portes, entourage du coffre, tout est rongé par la corrosion, donc à refaire. Gérard décide d'aller voir le carrossier qui jouxte presque sa maison, les Ets Toreau. Pas question de faire faire le travail, mais seulement de demander un bout



Vaincre la corrosion.



Restauration de la caisse.



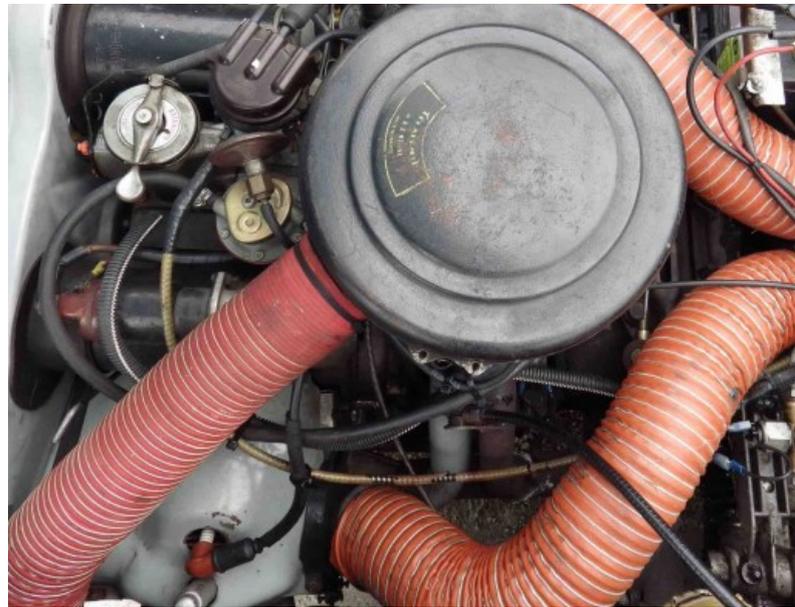
certain collectionneurs l'ont fait. Alors, que faire ? Odile, les yeux brillants, raconte : « Cette voiture, c'est pour nous une histoire d'amour. Il fallait que Gérard la prenne ». Sans compter que les enfants d'Odile et Gérard poussent à la roue. La 24 BT, c'est une jolie partie de leur enfance. Et il y a son bruit, cette sonorité sans pareil. « Avec ce bruit si particulier, les enfants savaient quand leur père rentrait du bureau » se rappelle Odile. Le lot de Panhard est rapatrié à La Rochelle.

C'est alors que commence la restauration de la 24 BT. Elle se conjugue avec la retraite de Gérard. La première



La 24 BT retrouvée : verte et bien rouillée.

d'atelier. Être hébergé le temps de réparer la 24. Monsieur Toreau qui connaît bien Gérard a le sourire en coin : « Un banquier qui veut faire de la carrosserie, c'est pas courant ! » La Panhard est transportée chez le carrossier, et posée dans un coin d'atelier pour gêner le moins possible. Gérard va y travailler pratiquement un an : 1 100 heures de boulot pour retaper complètement la caisse. En fait pour la ressusciter. Un travail de titan. Pour la peinture, Gérard confie cette tâche d'experts aux Ets Toreau qui en profitent pour rendre à la 24 BT sa couleur blanche d'origine. Gérard rapatrie alors la voiture chez lui et s'attelle à la mécanique. Le moteur et la boîte de vitesses sont entièrement démontés, inspectés et remis à niveau. « Une rénovation dans les règles de l'art,



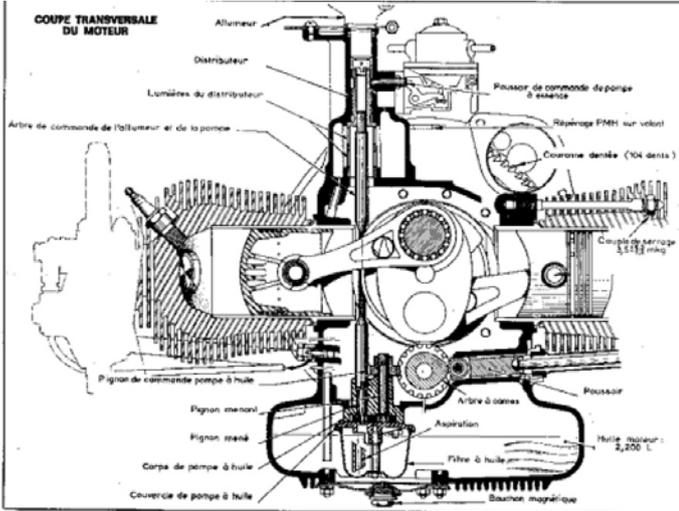
précise Gérard. Rectification et rodage des soupapes, rectification des cylindres, pistons, segments, pignons de distribution en aluminium, roulement de vilebrequin, synchros de boîte, roulements... » Tout y passe. Des mois de travail avant de s'attaquer ensuite aux freins, avec remise en état des étriers et des flexibles. La 24 devient aussi neuve qu'autrefois. Elle est remise en route en mai 1994, avec succès puisqu'elle compte à ce jour 50 000 km de rallyes et de concentrations. Aucune panne majeure, « juste les petits caprices bien connus des Panhard, car pour avoir une Panhard, être mécanicien, c'est mieux ! ». Et c'est surtout l'idéal pour fiabiliser sa voiture, car Gérard ne s'est pas arrêté à la restauration.



Odile et Gérard dans une 24 BT comme neuve.

Gérard BOSSIS est très lié aux clubs Panhard, qu'ils soient français ou étrangers. « C'est une vraie famille » ajoute Odile. « Ces clubs, explique Gérard, participent avec passion à la sauvegarde de la technologie du passé. Et ils sont aussi là pour transmettre le savoir-faire des anciens aux jeunes générations afin de pouvoir faire fonctionner nos Panhard ». Car la situation est difficile pour une marque dont les derniers modèles et le nom ont disparu en 1967. Rachetée entre 1955 et 1965 par

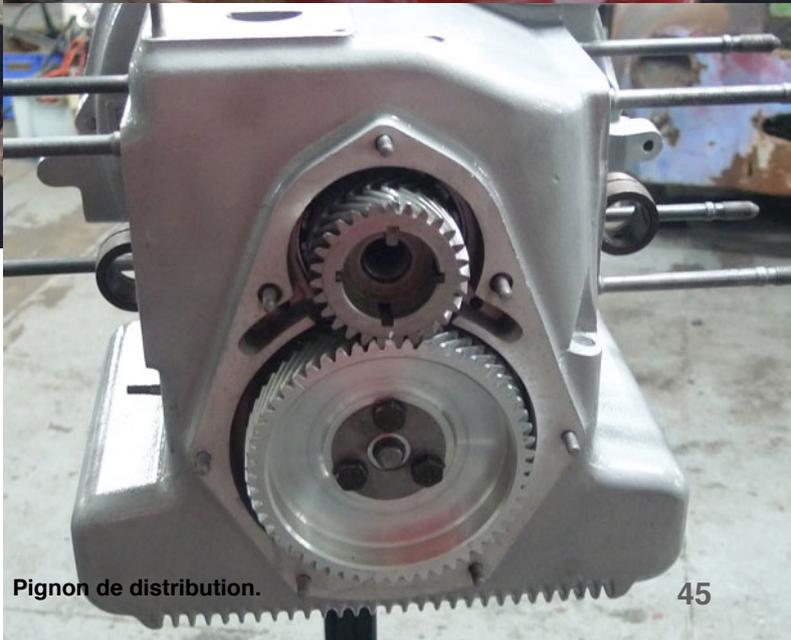
l'origine. Avec les aléas que cela comporte puisqu'il est difficile de trouver les pièces adéquates. En plus, les refabrications peuvent être coûteuses, et elles ne sont pas toujours de qualité. Ensuite, il y a ceux qui sont favorables à apporter des modifications pour refaire la mécanique avec des techniques d'aujourd'hui. Il est en effet possible de mettre en place des systèmes qui assurent le même fonctionnement que l'original, sans le dénaturer, tous en le faisant progresser ». Avec sa 24 BT, Gérard a commencé par restaurer au plus près de l'identique. Puis, à l'usage, il a apporté des modifications dans le seul but de fiabiliser sa voiture. Des modifications que le constructeur – absent – ne pouvait évidemment pas apporter. Au sein des clubs émergent des Panhardistes très ingénieux et, à l'évidence, Gérard fait partie de ceux-là. Si sa 24 BT s'enorgueillit de plus de 50 000 km sans gros pépins, c'est que Gérard a travaillé, innové et modernisé. La liste des améliorations est conséquente :



Gérard : « le docteur des Panhard »



Embiellages de Panhard.



Pignon de distribution.

Citroën, puis abandonnée par ce même constructeur, Panhard fait aujourd'hui partie des marques disparues. Un comble pour celle qui fut l'une des premières entreprises automobiles mondiales. D'où l'importance des clubs Panhard, tous très actifs, qui s'interrogent sur le devenir des Panhard. Gérard explique les enjeux d'aujourd'hui. « Il y a deux écoles, rappelle-t-il. D'abord, il y a ceux qui sont attachés à une restauration strictement identique à

- Joint Spi sur palier de vilebrequin avant et arrière, en remplacement des bagues aluminium, avec segment pour éviter les fuites d'huile.
- Pompe à huile à débit augmenté en remplacement de la pompe à huile d'origine pour améliorer le graissage des bielles.
- Filtration de l'huile par cartouche – le moteur en est dépourvu – pour améliorer la qualité de l'huile, réduire à la fois l'encrassement des larmiers et la fréquence des vidanges.
- Tubes de protection des tiges de culbuteurs réglables pour remplacement des joints fuyards, sans avoir à démonter les cylindres.

- Pignon de distribution en aluminium, en remplacement du pignon Céloron, source de graves pannes par usure des dents du pignon.
- Embrayage avec butée à billes, en remplacement de la butée en graphite.
- Modification des butées de direction par mise en place de roulements, une façon d'assouplir la direction.
- Allumage électronique sans changement de bobine, avec suppression des vis platinées.
- Barres de direction réglables pour régler avec plus de précision le parallélisme.



Pivot de direction.



Protection des tiges de culbuteurs réglables (à droite). Gérard les a dessinées et il les fait usiner.



Filtre à huile pour 24.

« Toutes ces modifications ne sont pas décelables au premier coup d'œil, explique Gérard. Mais surtout, elles ne changent pas le principe de la conception d'origine. Mieux, elles favorisent la fiabilité, sans rien enlever à la sécurité ». C'est l'idéal pour tous ceux qui veulent utiliser leur Panhard presque au quotidien. On l'aura compris, Gérard est de ceux-là...

panhard **24**

HISTOIRE

 **100**
Origins
SINCE 1919 **ANS**



DE L'OBUS A L'AUTO

Le 11 novembre 1918, à 11 heures, partout sur le front, les clairons sonnent l'arrêt des hostilités. La fin d'un cauchemar de cinquante-deux mois. Des grandes villes aux plus petits hameaux, partout les cloches viennent relayer la nouvelle. Des cloches à la volée, et le bourdon à Notre-Dame. Paris est en liesse. Les rues et les avenues sont pleines, les places grouillent de vie, de celle que l'on avait oubliée. Des rassemblements se forment, des défilés s'organisent, des fêtes s'improvisent. Un bonheur fort, une allégresse qui tourne à l'ivresse, et l'envie d'imaginer enfin des lendemains. Serait-ce déjà l'après-guerre ?

André Citroën y songe depuis longtemps, comme s'il tentait une fois de plus d'avoir ce temps d'avance qui lui fait brûler les étapes. En 1914, mobilisé au 2^e régiment d'artillerie de Metz, il est témoin de la déroute française. Il comprend aussitôt que le conflit se gagnera sur le potentiel industriel. Dès sa première permission, il court au ministère de la Guerre, rencontre l'état-major et propose les services des usines Mors dont il est le patron. Il négocie et décroche le 18 octobre 1914 un contrat de 15 000 obus. Mais tout est à faire dans des ateliers qui montent des voitures de luxe à l'unité. Parmi ses proches qui forment son équipe, certains partent pour les États-Unis sonder les industriels que Citroën a lui-même rencontrés lors de son voyage de l'été 1913.

En janvier 1915, André Citroën est détaché à Paris. Il a persuadé l'état-major qu'il pouvait ériger en trois mois une usine capable de produire des obus en grande série : 10 000 pièces par jour au moment où les arsenaux plafonnent à la moitié. Mais l'usine imaginée doit se spécialiser sur un seul type de munition, l'obus de 75. De toute évidence, Citroën compte appliquer la leçon américaine. Le 9 février, l'État passe commande d'un million d'obus à échéance de deux cents jours, pour un montant de 24 millions de francs. Des terrains et une ancienne aciérie sont acquis à proximité



des usines Mors, sur le quai de Javel à Paris. Les premiers ateliers sont construits en deux mois, 18 000 m², tout de plain-pied pour éviter les étages, grands ennemis des flux de production. Pas de sous-sols, juste des fosses pour les machines. Pas de matériaux nobles, car il faut faire bon marché : briques creuses, charpentes en bois et tôle ondulée. On ne dilapide pas l'argent dans les bâtiments, on l'investit dans l'outillage. À la différence des constructeurs automobiles, très impliqués dans les productions d'obus, Citroën opte pour l'emboutissage, bien aidé par des presses de forte poussée achetées aux États-Unis. L'investissement est colossal, de l'ordre de 35 millions qu'il emprunte aux banques, mais surtout à ses amis et au milieu diamantaire dont il est l'un des fils. L'État se contente d'avances sur commandes, n'apportant son aide que sur les procédures d'expropriation des terrains et les autorisations d'importation du matériel américain.

L'usine de Javel est un modèle d'organisation, unique en France à ce jour. Standardisation, interchangeabilité des pièces, décomposition des tâches, déqualification des ouvriers, une vraie leçon de grande série et de spécialisation extrême des postes de travail. Point d'orgue de la mutation, Citroën parie sur la main-d'œuvre féminine, présente à près de 80 % dans les ateliers de montage. Cette première usine à l'américaine devient une vitrine, à la fois technique par ses systèmes productifs, mais aussi sociale avec ses crèches, ses pouponnières, ses restaurants et ses coopératives. Symbole de la modernité, elle est le lieu de visite des hôtes de marque, que ce soient les états-majors alliés, des ministres ou des industriels. La légende se forge, même si la réalité est plus nuancée.

La mise en place du travail en série est difficile. Les premiers délais ne sont pas respectés : pratiquement aucun obus ne sort avant décembre 1915. Les mises au point sont interminables. Les pannes d'installation et les carences de la sous-traitance empêchent toute régularité de flux. Les contrôleurs militaires sont effrayés, parlant de rebuts de plus de 50 %, de prix de revient et de vente astronomiques, du laissez-faire de l'état-major. Il faut attendre 1916 pour que les promesses commencent à être tenues, pour que les engagements de 10 000 pièces par jour soient honorés. Dès lors, l'usine du quai de Javel ratrape sa légende. Avec 10 000, 15 000, puis 20 000 obus par jour, l'installation de Javel devient la première usine de munitions en France, cumulant de 1915 à 1918 une production de 26 millions d'obus !

Le 11 novembre 1918, dans ce Paris qui laisse échapper sa joie, André Citroën déroule un plan de communication méticuleusement préparé. L'instant se passe au cœur de l'usine, dans la cour d'honneur. Aux côtés d'invités triés



Usines de guerre d'André Citroën. Quai de Javel, Paris
Reconstitution 3D.



sur le volet, le personnel est au complet. Le discours de Citroën n'est pas seulement celui de la victoire puisqu'il y annonce les contours d'un après-guerre qu'il a déjà dessinés. Toujours ce temps d'avance. « Aujourd'hui, lance-t-il, la France entière se prépare aux efforts industriels de la paix. Les installations [de guerre] sont appelées à disparaître ou à se transformer. Une partie de l'outillage de notre usine est inutilisable [mais une autre] est propre à produire autre chose que des obus [...] Dès à présent, se préparent ici des transformations pour que les 12 000 ouvriers gardent un emploi [...] Là où l'on a vu faire des obus, on verra bientôt se construire des automobiles. L'outillage sera différent, mais toujours au plus haut degré de la perfection et de la productivité ; les méthodes de travail continueront à être scientifiques [...] Après avoir, de tous ses efforts, contribué à la victoire des armes françaises, l'Usine Citroën s'emploiera, par tous ses moyens, à la grandeur économique de la France ». La Marseillaise en conclusion...

Citroën Type A.

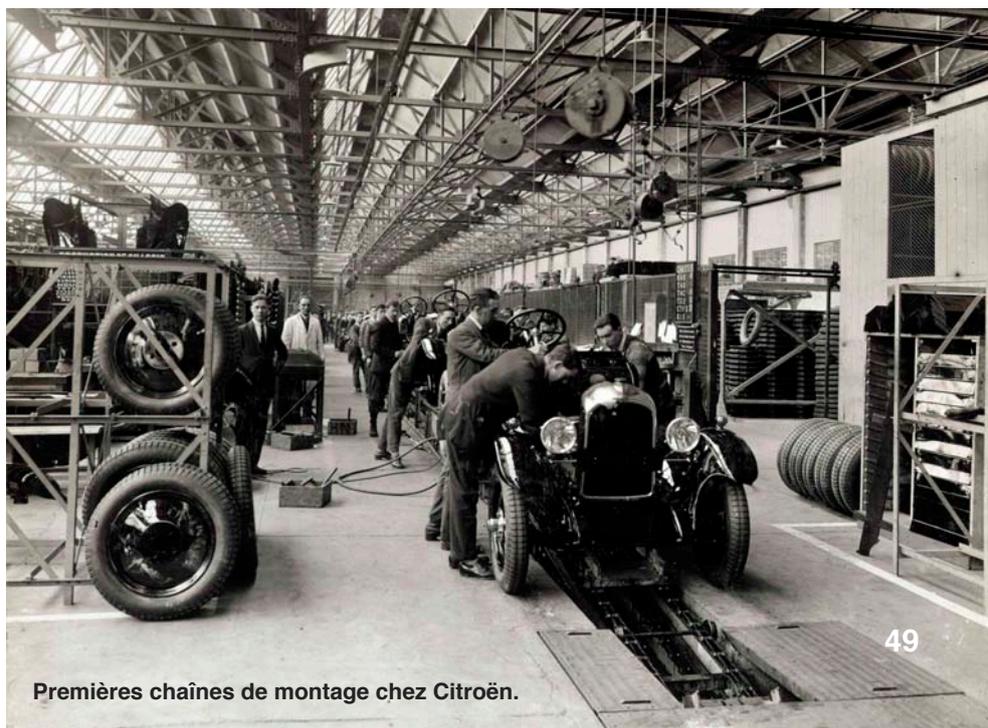


< Travail en ligne pour la fabrication des obus. 1917.

Citroën n'a rien improvisé. L'entrée en guerre des États-Unis en avril 1917 a été le déclic : ce jour-là, Citroën a compris que la guerre allait inmanquablement sur sa fin. Sûr de produire en grande série, de bénéficier de son savoir-faire, il a juste hésité entre les machines à coudre, les bicyclettes, les cadres de fenêtres et les automobiles.

Il a choisi la voiture, non en amoureux du produit, mais en industriel avisé. Au printemps 1917, il se donne l'objectif de devenir le *French Ford*, soit produire 100 voitures par jour en un modèle unique ! Précisément ce que l'automobile européenne n'a pas encore fait. Sans attendre, il importe plusieurs modèles des États-Unis, dont une Ford T, une Dodge et une Studebaker pour les étudier de près. De ce *brainstorming* avant l'heure sort la 10 HP Type A, sorte de Ford T à la française. Mécanique et suspensions simplifiées, pièces interchangeables, roue de secours, capote, démarreur et phares électriques, le tout pour 7 250 francs. La moins chère du marché. En 1919, il y a tout juste cent ans, André Citroën fait naître l'industrie automobile en Europe.

Jean-Louis Loubet



Premières chaînes de montage chez Citroën.

206 PEUGEOT. 1998-2012



Déjà d'hier. Bientôt Ancienne!

Peugeot 206.

Il y a les Dames, les grandes, celles qui après avoir hanté vos nuits occupent l'espace depuis plus de vingt ans, naturellement, d'évidence, quelques fils d'argent dans leurs cheveux déposés par le temps imposant respect, admiration, retenue. La Peugeot 206 est une Dame, une grande : voiture française, et lionne la plus vendue depuis les débuts de la voiture sans chevaux, automobile préférée des jeunes conductrices et conducteurs en 2019, voiture la plus vendue en France en 2001, 2004, 2005 devant son éternelle rivale la Renault Clio 2, elle peut parler d'égale à égale avec son illustre maman la 205. Retour sur elle, retour sur la 206.

Judi 7 avril 1994 : Jacques Calvet, président de Peugeot, signe l'accord de lancement du programme T1 qui va aboutir à la 206, avec un lancement prévu pour 1997. Le projet T1 se subdivise en sous groupes d'études ; T10 pour les 206 trois portes, T11 pour les cinq portes, T12 pour le break SW, T13 pour la quatre portes qui prendra le nom de 206 Sedan, T16 pour la 206 CC coupé cabriolet.

D'une longueur de 3,83 m, la 206 s'intercale entre la 106 (3,68 m) et la 306 (4,03 m), en se tenant à bonne distance de cette dernière. La 206 grossit, certes, mais raisonnablement, avec seulement 13 cm de plus qu'une 205. L'empattement évolue peu, passant de 2,42 m pour le Sacré Numéro à 2,44 m pour la nouvelle venue.

Le biodesign des années 90 influe le dessin de la 206 mais sans excès. Si Giugiaro (Ital Design) est consulté,

c'est le dessinateur maison, et père de la 205, Gérard Welter, qui habille la pauvrete avec deux petites échantures sur le capot, une au dessus du lion Peugeot, l'autre à la base du grand pare-brise très sexy. Coût de l'étude : 6,3 milliards de francs.

Des chiffres maintenant : le CX obtenu est de 0,33, un bon chiffre, pas exceptionnel, l'histoire persistant à affirmer que le montant central de la future 206 aurait été reculé de 4 cm après qu'un responsable de Peugeot se soit cogné la tête en montant à bord de la première maquette...

La production démarre à Mulhouse en mai 1998, pour un lancement en France effectué le 10 septembre. Elle est aussi produite à Poissy (berline, SW) d'octobre 1999 à 2009. La dernière 206 française, une 206 Plus, tombera des chaînes de l'usine de Mulhouse le 17 décembre 2012. Mulhouse aura produit 2 700 000 Peugeot 206 et 206 Plus, mais à cette date du 17 décembre 2012 ce sont 8 358 217 exemplaires de 206 qui auront été produits dans le monde dont 366 000 SW, 369 000 CC et 416 927 modèles 206 Plus. La Renault 4, avec 8 135 424 exemplaires produits en 31 ans est battue. **La 206 est donc la voiture française la plus produite de tous les temps.** La cinq millionième 206 a été construite le 26 mai 2005, égalant ainsi à cette date la production de la 205 à peine 7 ans après son lancement contre 15 ans pour son aînée.

En 2019, le chiffre de 12 millions de 206 produites est atteint : en Iran, la société Iran Khodro la fabrique sous licence depuis avril 2001. Depuis janvier 2019 la petite

Peugeot est même fabriquée à Damas en Syrie par SIAMCO (Syrian Iranian Automobiles Manufacturing), co-entreprise irano-syrienne détenue par le ministère de l'Industrie Syrien et Iran Khodro dans une usine nouvellement construite après les bombardements de la guerre.

Mars 2019 : Khazar, constructeur azerbaïdjanais, s'associe au même Iran Khodro pour produire sur son sol des 206, en plus des 405. Maman, au secours, je vois des 206 partout !

Petite 206 connaîtra trois tranches de vie : 206 Phase 1, du 10 septembre 1998 à 2003, 206 Phase 2 de février 2003 à janvier 2009, 206 Plus, de février 2009 à la fin de production en France le 17 décembre 2012.

Les moteurs essence XU ne seront pas repris pour la 206 qui accueille exclusivement sous son capot les moteurs TU apparus en 1986 avec la Citroën AX.

- TU1 JP 1124 cm³ 60 ch. et TU3 JP 1360 cm³ 75 ch. en entrée de gamme.
- TU5 JP 1587 cm³ 90 ch. puis TU5 JP4 16 soupapes 110 ch. après 2000 pour la XS.
- EW 10J4 16 soupapes 1997 cm³ 137 ch. avec bloc alu à deux arbres à cames en tête entraînés par courroie crantée pour la S16.
- EW 10J4 S 177 ch. élaboré par Lotus engineering avec système exclusif VVT – Variable Valve Timing – soit un ajustement du temps d'ouverture des soupapes pour la sauvage 206 RC.

En Diesel, c'est la révolution : le moteur à rampe commune haute pression HDI fait son apparition sous son capot dès 1999 : la 206 HDI et la 306 HDI se partagent cette année-là le même moteur, le 1997 cm³ HDI, type DW10 TD 90 ch. avec turbo sans échangeur de température qui souffle à 2 bars. Avec ce moteur à la fiabilité et au rendement légendaires, la super légère 206 HDI (1 095 kg) vole : 186 km/h en pointe, 0 à 100 en 11 s ! La folie ! Les petits moteurs Diesel TUD3 1360 cm³ 53 ch. et TUD5 1527 cm³ 58 ch. des Peugeot 106 sont bien oubliés ! Peugeot nous a refait le coup de la 205 Diesel : un gros moteur au rendement élevé installé dans une caisse poids plume, pour un plaisir de conduite sauvage. Le top.

Le moteur 1,4 HDI 1398 cm³ DV4 TD 70 ch. Turbo 2,1 bars équipera la 206 à partir de 2001 en remplacement du vieux DW8 qui était une légère évolution de l'aussi mythique qu'antique XUD 9 1905 cm³ qui animait la 309 Diesel.

Version de pointe, le surpuissant 1,6 HDI DV6TED4 1560 cm³ 110 ch. avec Turbo et échangeur de température sera monté sur la 206 à partir de 2004 s'invitant même sous le capot de la version CC !

Petit rappel historique enfin : le moteur HDI 1997 cm³ dans sa version 110 ch. type DW10 ATED avec turbo et échangeur de température sera monté pour la première fois entre les roues avants de la Citroën Xantia en 1998.

La 205 cabriolet aura une digne descendante : la 206 CC coupé-cabriolet reprend le système de l'ingénieur Georges Paulin mis en application en série sur les 401/601 Éclipse en 1935 et sur la 402 Eclipse en 1936.

Peugeot 206 CC.



Le succès du concept-car 20-Cœur, présenté par Peugeot au salon de Genève 1998, aboutit à la fabrication en série de la 206 CC à Mulhouse dès juillet 2000, pour une commercialisation en France à partir de décembre 2000. En 2004 la 206 CC est le

cabriolet le plus vendu en Europe et représente trois cabriolets sur quatre vendus en France ! En Australie la 206 CC est le modèle le plus vendu de la marque Peugeot. Le succès est partout constant jusqu'à la fin de sa production début 2007.

Toujours refusé à la 205, le break fait son apparition sur la 206 à partir du 15 mai 2002. Empattement, 2,44 m, identique à celui de la berline, 20 cm de plus en longueur, train arrière renforcé emprunté à la puissante sœur 206 RC, la 206 break SW Station-Wagon sera un succès. Produite à Ryton, puis à Mulhouse, elle quitte le marché européen fin 2007 pour être produite à Porto Real pour le marché sud-américain.

Produite en Iran à partir de janvier 2006, en Europe occidentale et dans les pays du pourtour méditerranéen, la Peugeot 206 quatre portes – 206 Sedan – plus longue de 35 cm au niveau du porte à faux arrière par rapport à la version cinq portes sera destinée aux pays émergents. Le coffre gagne en volume, de 245 à 384 l., la longueur totale de la voiture atteignant la valeur respectable de 4,19 m pour un empattement inchangé de 2,44 m. Les moteurs proposés, uniquement à essence, sont le 1,4 l. 85 ch. et le 1,6 l. 110 ch. La 206 Plus aura aussi sa version 4 portes Sedan. Porte à faux arrière de 36 cm, longueur de 4,24 m identique à celle d'une Simca-Chrysler 1307 de 1975, excusez du peu, conte-



Peugeot 206 WRC.

nance du coffre portée à 420 l., la petite Peugeot se mue en familiale d'autant plus que le moteur Diesel, refusé à la mouture précédente, fait son apparition sous son capot dans sa version la plus intéressante 2 litres HDI 90 ch. Peugeot 206 Plus Sedan Diesel ? Une super lionne !

En février 2003, la 206 Phase 2 se dote de nouveaux feux arrière, d'un lion postérieur plus gros et d'une calandre nid d'abeilles remplaçant celle composée de lignes horizontales, avant de céder sa place en février 2009 à la 206 Plus, une 206 déguisée en 207 mais qui reste une 206 appelée 207 au Brésil. Calandre, feux arrière, console de tableau de bord de même style que la vraie 207, l'illusion est presque parfaite. La 206 Plus sera équipée des moteurs essence TU1 60 ch. et TU3 75 ch., du petit Diesel HDI 70 ch., avant de céder sa place à la plus grande 207 Plus.

Petite info : le passage de la 206 à la 206 Plus sera célébré en 2008 par la série spéciale Génération 206 motorisée par le TU3 essence 75 ch.

Le sport enfin, et là encore la 206 sera digne de sa maman 205, deux fois championne du monde des rallyes en 1985 et 1986. Version habillée course strictement identique sur le plan mécanique à l'échangeur huile/eau rajouté près, à la 206 S16, la 206 GT est produite à 4 000 exemplaires pour homologuer la 206 WRC de compétition. Développée sur une base de 206 GT par l'ingénieur français Michel Nandan, la 206 WRC sort 325 ch. répartis au sol par une transmission intégrale de son moteur XU 10J4 1997 cm³. Elle remporte 25 victoires en WRC ainsi que le championnat WRC à trois reprises en 2000, 2001, 2002.

Petite ou puissante, petite et puissante, 206, je t'aime !

Jean-Marc Gay



Peugeot 206 Sedan (Iran).

LES AUTOS DE L'ARVA

Facel III

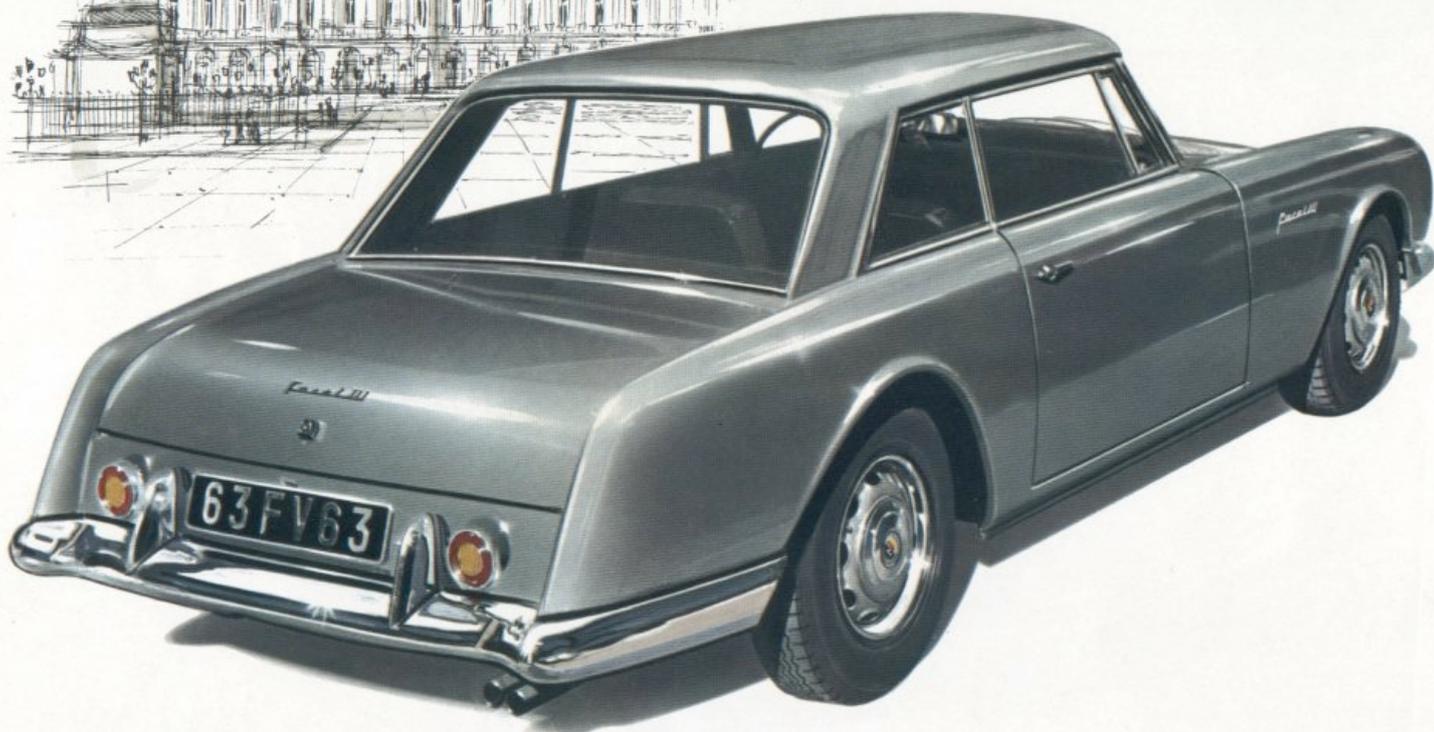
1 L 800 10 CV 180 KM/H

FREINS A DISQUES



FACEL III

La FACEL III est une nouvelle FACEL-VEGA raffinée, dans tous ses détails, rapide, robuste, sûre, spacieuse, d'un extrême confort et dotée d'une visibilité parfaite de tous côtés. Tout dans cette voiture a été étudié en vue de la sécurité, de l'agrément et du bon goût.



COUPÉ 4 PLACES FACEL III

Facel-Véga naît en 1954, sous la direction de Jean Daninos, un ingénieur de l'aéronautique qui rêve de ressusciter en France la voiture de luxe. Daninos connaît bien l'automobile puisqu'il y a travaillé dès 1928, spécialiste des techniques d'emboutissage chez Citroën. Il est même le maître d'œuvre des coupés et cabriolets Traction en 1934. En 1935, après la faillite du constructeur de Javel, il rejoint l'avionneur Morane-Saulnier, puis crée en 1939 la société des Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL) qui soustrait des pièces d'aéronautique. À la Libération, il engage une diversification dans les pièces de carrosseries automobiles, saisissant l'opportunité de produire les coques en aluminium de Panhard. Très vite, il ouvre une nouvelle usine pour assembler les coupés et cabriolets Simca. L'affaire marche bien au point de multiplier les productions, que ce soient les Jeep Delahaye, les Vespa Piaggio, les scooters Motobécane ou les carrosseries Massey-Ferguson. Pourtant, la vraie réussite de Daninos est ailleurs : elle est dans la fabrication du coupé Comète que Ford-SAF lui a confié dès 1951. Il s'agit d'un vrai haut de gamme qui pousse Jean Daninos à franchir l'ultime étape, produire sa propre voiture. Présentée au Salon de Paris de 1954, la Véga – qui devient Facel-Véga en

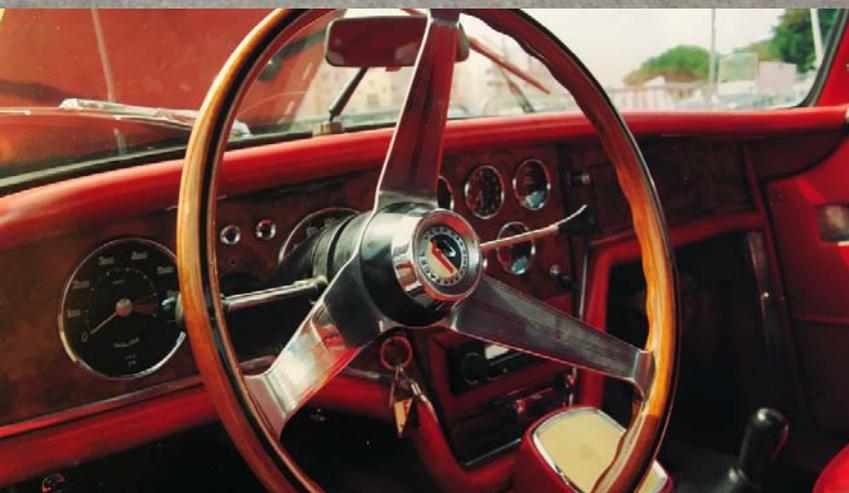
1955 – est un luxueux coupé doté d'un V8 Chrysler de 4,5 l. – plus tard de 6,7 l. – développant plus de 350 ch. C'est le retour du luxe à la française qui va se décliner sur différents coupés et même une berline, l'Excellence, permettant l'émergence d'une marque superlative dont s'entichent les vedettes du sport ou du Tout-Paris.

Fort de ce succès, réel mais limité pour cause de marché très étroit, Daninos décide d'aller sur le terrain d'Alfa Romeo, Porsche ou Triumph. Il imagine alors un modèle qui pourrait être vendu à 2 500 exemplaires par an. Il lance en 1959 la Facellia, un petit coupé – également une version cabriolet – construit sur un châssis tubulaire. Il choisit un moteur bien adapté aux marchés européens, conçu et réalisé par Pont-à-Mousson. Il s'agit d'un quatre cylindres à deux arbres à cames en tête, un 1600 cm³ développant 115 ch. Mais cette mécanique brillante se révèle catastrophique. Facel-Véga doit multiplier les échanges standard, évidemment sous garantie, subissant des coûts d'après-vente exorbitants. L'image de Facel-Véga est au plus bas, achevée en janvier 1960 par l'accident mortel de Michel Gallimard et d'Albert Camus qui émeut l'opinion. L'entreprise s'effondre. Elle est sauvée in extremis par le Crédit national (qui prête 600

millions) et l'arrivée de nouveaux actionnaires qui entrent en force au conseil d'administration comme Pont-à-Mousson, Hispano-Suiza et Mobil-Oil. Mais les mesures sont insuffisantes. Daninos doit passer la main au moment où son entreprise est placée en liquidation. C'est dans ce contexte délétère que la marque sort en 1963 la Facel III, en coupé et cabriolet. La dernière chance. Ce nouveau modèle dispose d'un moteur Volvo, le 1800 cm³ de 108 ch. qui équipe le coupé P1800, et d'une transmission avec overdrive. La carrosserie est dérivée de celle de la Facellia, habilement modernisée par des feux arrière ronds et des phares Marchal Mégalex du plus bel effet. L'intérieur est raffiné : sellerie skaï, console centrale et tableau de bord en bois, en fait une peinture artisanale, unique sur chaque modèle. Les ventes de Facel III décollent enfin, mais pas assez vite aux yeux des financiers qui décident de stopper la production après 625 exemplaires vendus. Le 31 octobre 1964, l'histoire de Facel-Véga s'arrête, laissant une production totale de 2 900 voitures en une décennie, à l'évidence des modèles qui, outre leurs indéniables qualités, bénéficieront très vite de l'engouement de la rareté.

Pour découvrir l'un des 432 coupés Facel III produits, il suffit d'aller voir celui d'Alain REIX, membre de l'ARVA. L'exemplaire qu'il possède est l'un des derniers puisqu'il a été livré en mai 1964, soit en pleine débâcle financière de l'entreprise. Alain connaît parfaitement l'histoire de sa voiture et, en passionné des beaux objets qu'il est, la conte avec entrain. Le premier propriétaire, un médecin établi à Étaules, l'avait commandée pour son épouse, choisissant deux options, le gris métallisé et l'overdrive. La voiture coûtait alors 23 650 francs, soit l'équivalent de 33 000 euros. Une belle somme dans un pays au SMIG mensuel à 380 francs. Mais ce n'est pas chez Ternant, à La Rochelle, chez qui elle fut commandée que le médecin dut aller la chercher. Ce fut à Dreux, dans l'une des trois usines de Facel-Véga. Là, une quarantaine de voitures attendaient les clients. Visiblement, les repreneurs cherchaient à assainir les commandes tout en liquidant les stocks. Résultat, la Facel III repartit vers Étaules plus belle que prévue, puisque dotée de quatre jantes Borrani, acier-alliage, et d'un volant Nardi, autant d'équipements jusque-là réservés aux Facel 6, le modèle à six cylindres. Le médecin ne la garda pas longtemps puisqu'il la revendit en 1967 à l'un de ses confrères de La Rochelle. La Facel III ne passait pas alors inaperçue, souvent garée au port, aux abords des boîtes de nuit ou des meilleures tables, stationnée dans les ruelles de la vieille ville. C'est là, en 1968, qu'un gamin la découvre dans sa robe gris métal, parée d'un intérieur rouge du plus bel effet. Le gamin est Alain REIX. Il se fait alors la promesse, un jour, de posséder la même. Reste que la Facel 149 JQ 17 qu'il suit sans la suivre, qu'il retrouve au gré de ses balades, dont il connaît même l'atelier de mécanique qui l'entretient, il en rêve pendant près de vingt ans. Jusqu'au jour où la Facel disparaît. D'un seul coup. Sans prévenir. « C'était dans les années 1985-90. Ce n'est pas qu'on la voyait moins, elle avait vraiment disparu ».

C'est au cours d'un dîner que l'histoire rebondit. Alain raconte ce soir-là son histoire de Facel, et relate ce lien spécial qu'il le lie avec ce qui ressemble à la voiture de son enfance. Conversations de dîner. Quelques semaines plus tard, l'un des convives lui glisse : « Ta Facel est dans un garage à La Pallice. Elle n'a pas roulé depuis dix ans, mais elle n'est pas à vendre ». Alain ne s'en laisse pas conter. Et même si le propriétaire est un capitaine au long court, parti sur des mers lointaines, Alain sait attendre. Pensez, depuis presque trente ans ! La négociation durera six mois, le temps de convaincre le propriétaire de devenir vendeur, de trouver un prix raisonnable pour les deux protagonistes. Mais le rêve se réalise puisqu'en 1993 la Facel III, toujours immatriculée 149 JQ 17, porte enfin le nom d'Alain REIX. « Elle était en très bon état, explique

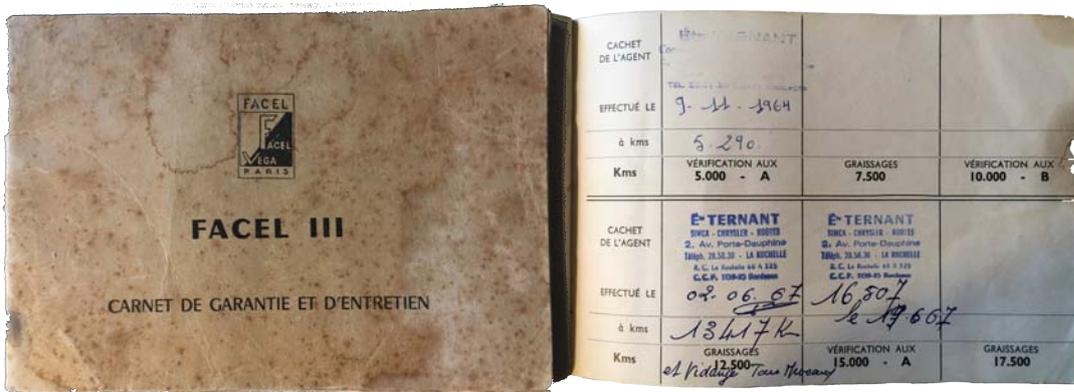


Alain. Mais elle n'avait pas roulé depuis dix ans. Les freins étaient bloqués ». Alain la rapatrie à la Chambre des Métiers où il travaille à ce moment. Il se fait aider par son ami Claude NOUREAU, également membre de l'ARVA. Freins réparés – quatre disques Dunlop introuvables –, moteur démonté pour corriger un micro souci sur un cylindre. Elle est prête pour des années. Des années de passion. Perfectionniste, Alain décidera tout de même de refaire une peinture en 2006 – et de tout démonter – puis de demander à un sellier de rénover l'intérieur, fatigué par le temps. « J'ai trouvé sur le marché Saint-Pierre un rouleau du même skaï que l'origine ». Le rouge cardinal qui l'avait tant marqué enfant. La Facel III reste ainsi LA voiture d'Alain, celle qui lui est la plus chère.



Alain REIX dans sa Facel III.

Et pourtant, il en a possédé des anciennes : 302 et 402 Peugeot, 204 et 504 cabriolets, Hotchkiss Anjou, MGB cabriolet, Triumph GT6, Porsche 911... Mais rien de vaut une Facel-Véga, surtout immatriculée 149 JQ 17...



MATRA 530



Rien ne prédestine Matra à marquer l'automobile. Matra – contraction de Mécanique-Aviation-TRAction – est un fabricant d'armements aéronautiques et de missiles qui, en pleine guerre froide, prospère au point de rêver d'une seconde activité pour profiter d'une croissance économique apparemment sans borne. En 1964, Matra rachète René Bonnet, un constructeur de voitures de sport qui produit au compte-gouttes un coupé à moteur central, le Djet. Sous la houlette de Jean-Luc Lagardère, un jeune ingénieur débauché de chez Dassault, René Bonnet devient très vite Matra Bonnet puis Matra-Sports. Là, tout est à construire. Lagardère lance alors un plan pour dix ans. En plus de la naissance de voitures de tourisme, Matra va lancer un programme sportif de haut niveau – F1 et 24 heures du Mans – avec des voitures 100 % françaises. Image à la fois gaullienne de la France et pompidolienne de l'industrie. Dans les faits, Lagardère a un objectif : faire de Matra un groupe de haute technologie, doublé d'un pôle de télécommunication, dont une division automobile permettra « d'attirer de jeunes ingénieurs et de créer un formidable coefficient de sympathie qui nous ouvrira les portes dans le monde entier ». Pour l'heure, la division automobile doit inventer la remplaçante du Djet, celle que Lagardère imagine comme *la voiture des copains*, allégorie à l'émission culte de Frank Ténot et Daniel Philipacchi *Salut les copains*, fer de lance d'Europe n°1... radio du groupe Matra !

En 1964, Lagardère confie le projet automobile à Philippe Guédon un ancien ingénieur de Simca. De là naîtra la Matra 530, référence au missile air-air R530. C'est Guédon qui définit la *voiture des copains* comme une 2+2, soit un coupé pour deux adultes et deux enfants, découvrable grâce à un toit amovible. Marque sportive, Matra opte pour les éléments les plus prégnants de la voiture de piste : quatre roues indépendantes, quatre freins à disque et surtout un moteur central pour se différencier des Alpine, dévolues aux rallyes. Soubassement et structure en acier, carrosserie en matières composites, réservoir d'essence à l'avant et coffre à bagages à l'arrière, l'architecture est optimale. Reste la question du moteur. Renault, Peugeot, VW et BMW refusent de s'engager, et ce pour mille raisons : ne pas faire d'ombre à une marque sportive couvée, la peur d'un moteur central, l'inquiétude de motoriser une voiture trop sportive, donc fragile. Alors que la carrosserie, dessinée par Jacques Nochet, est prête, le moteur n'est toujours pas choisi. Le salut vient de William Reiber, directeur de Ford-France et ami de Lagardère, qui propose le V4 1700 cm³ de la Taunus, développant 85 ch. Reiber avance même que le réseau commercial Ford-France pourrait distribuer les Matra. Mais Detroit refuse un tel accord, autorisant seulement la livraison des moteurs V4 et laissant ses agents libres d'entretenir les 530.

La 530 est présentée au salon de Genève 1967, livrable dès que la stratégie industrielle sera au point : faites chez Carrier (Alençon), les plateformes sont transportées chez Brissonneau-&Lotz (Creil) où les caisses sont assemblées avant de partir chez Matra (Romorantin) pour l'habillage et le montage des carrosseries en époxy. Le coût est aussi vertigineux que la qualité est déplorable. Face au désastre industriel, Matra décide en 1969 de tout rapatrier dans ses ateliers, rêvant alors d'une production de 25 exemplaires par jour. Mais la *voiture des copains* est trop loin des 10 000 francs visés puisque vendue 16 500 francs (20 500 € ou deux 2CV Citroën), faisant de la Matra *la 911 des fils à papa*. Sans véritable réseau de vente et d'après-vente, la 530 vit en encéphalogramme plat, entre 1 600 et 2 100 unités annuelles, bien loin du seuil de rentabilité. Et l'arrivée tant attendue d'un réseau commercial, celui de Simca (1970), sonne paradoxalement le glas de la 530. Comment vendre une





Cécile et Alain PIAT devant leur Matra 530.

Matra-Simca équipée d'un moteur Ford ? Dès les accords signés, Philippe Guédon lance une nouvelle étude (Projet M550) qui deviendra la Bagheera (1973). La 530 est arrêtée en 1972, avant même d'atteindre les 10 000 exemplaires.

Comme bien souvent, il faut remonter aux années de jeunesse pour expliquer le choix d'une voiture ancienne. Alain PIAT (membre de l'ARVA) se souvient de ses 16-17 ans où, sur son Solex, il croisait de rares Matra 530. « C'étaient des voitures très originales. Elles avaient beaucoup d'allure et ne ressemblaient à aucune autre. Elles m'ont toujours plu ». Sans compter qu'à sa sortie, la 530 était la voiture de Beltoise ou Pescarolo ! Alors, au moment de prendre sa retraite, Alain s'est mis à la recherche d'une 530. Et en 2000, en lisant une petite annonce, il a trouvé celle qui lui convenait, un modèle de 1971 doté d'une carrosserie rouge et d'un intérieur noir, soit un mariage très heureux. La voiture était fort bien conservée par un propriétaire lui-même mécanicien. Il y avait juste quelques travaux de finition à accomplir, certains chromes à rattraper. Pour la personnaliser, Alain a ajouté des jantes Dunlop, celles-là mêmes que Matra proposait en option à sa clientèle.

Alain reconnaît n'avoir aucun problème d'entretien. Il fréquente un petit garagiste à Laleu, amoureux des voitures anciennes, et trouve sans souci les pièces dont il a besoin, parfois aidé par l'Amicale Matra dont il est adhérent. Logique puisqu'Alain est aussi propriétaire d'un

Avantime 2 l. essence, vendu par Renault, mais conçu et réalisé par Matra. Autant dire qu'avec la 530 et l'Avantime, il possède la première et la dernière Matra. Pas courant ! Est-ce à dire qu'Alain est un incondicional de la marque ? S'il avoue aimer Matra pour son originalité, son sens très singulier de l'innovation, ses vraies trouvailles (« c'est Matra qui a inventé l'Espace » aime-t-il rappeler), il reconnaît préférer utiliser sa petite Porsche 356 pour les balades et les rallyes. Reste qu'entre 530, Avantime et 356, la passion des voitures anciennes est bien là !



530 et Avantime : première et dernière Matra.

A photograph of a cluttered antique shop. The shop is filled with various items, including jewelry, glassware, and decorative objects. The items are displayed on shelves, tables, and hanging from the ceiling. The lighting is warm and yellow, creating a cozy atmosphere. The floor is made of wooden planks. A large yellow text overlay is centered in the image.

BRIC-À-BRAC 2019

Le code de la route 1954

Par Patrick Barrois

Quelques articles glanés dans un exemplaire ancien, et que l'on a sûrement oubliés :

Article premier : Tout véhicule doit avoir un conducteur sous réserve des cas prévus à l'article 204

Article 204 : Un convoi de véhicules à traction animale peut ne comporter qu'un seul conducteur si le convoi ne comprend pas plus de 3 véhicules.



Article 53 : Il est interdit d'apposer sur le pare-brise un objet quelconque

Article 73 : Toutes les vitres y compris le pare-brise doivent être en substance transparente, ne risquant pas de provoquer des blessures.

Article 94 : Tout véhicule doit pouvoir émettre des signaux sonores différents pour l'usage urbain et l'usage sur route.

Article 126 : Les conducteurs de véhicules électriques d'une puissance au plus égale à 1 KW sont dispensés du permis de conduire.



Article 189 : Les cyclistes et cyclo-motoristes ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée.

Article 222 : L'accès des passages souterrains est interdit aux véhicules ayant une hauteur supérieure à celle indiquée à chaque entrée.



Citations sur l'automobile. 2019

Par Patrick Barrois

La plupart des disputes entre automobilistes viennent du fait que la moitié d'entre eux essaie de conduire assez vite pour épater leur petite amie, alors que l'autre moitié s'efforce de conduire assez lentement pour calmer leur femme.

André Guillois

Dans le domaine de l'automobile, ce sont toujours de toutes petites choses qui arrêtent les grandes. La panne ne tient qu'à un fil.

Pierre Daninos

Pour terminer premier, il faut premièrement terminer.

Enzo Ferrari

Les gens peuvent choisir n'importe quelle couleur pour la Ford T, du moment que c'est noir.

Henry Ford

Ce qui a déjà été inventé appartient au passé, seules les innovations sont dignes d'intérêt.

Ettore Bugatti

Toute voiture restant en un morceau pendant plus d'une course est trop lourde.

Colin Chapman

Quel plus bel exemple de l'incommunicabilité moderne que le spectacle des automobilistes dans leurs véhicules : ceux qui roulent deux par deux ne disent pas un mot et ceux qui n'ont pas de passager parlent tout seuls.

Philippe Bouvard

Quand je m'ennuie, j'aime bien prendre ma voiture, aller en ville et me garer. Je reste alors assis au volant et je compte le nombre de personnes qui me demandent si je m'en vais.

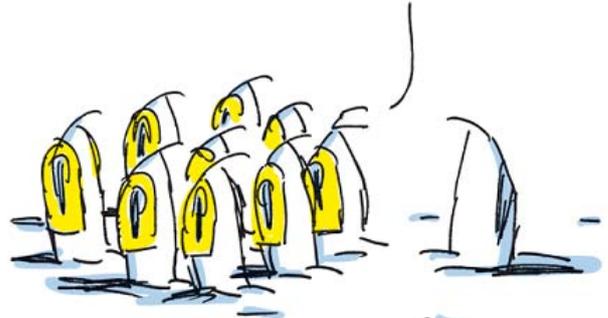
Steven Wright

CHUTE DE L'ACTION VOLKSWAGEN

ON N'A PAS INSTALLÉ DE LOGICIEL POUR TRUQUER LA BOURSE ??



Nous exigeons! Et n'essayez pas de nous piéger en nous demandant quoi.



Xavier Corce



RASSUREZ-VOUS, GLOBALEMENT ELLE POLLUE AUTANT QUE LA THERMIQUE

ALORS ÇA VA, JE LA PRENDS!



BREXIT!



Carlos Ghosn avoue enfin

Il m'est arrivé de produire des moteurs diesel!



LE BÊTISIER

Jean-Pierre CHAUVEAU, Laurinda MARTINS & Michel SABOURIN.

Y'en a marre
d' la Creuse !

Hé, les Dupond-t !
Y a quoi à l'intérieur ?



Mais où
sont mes
ouailles ?



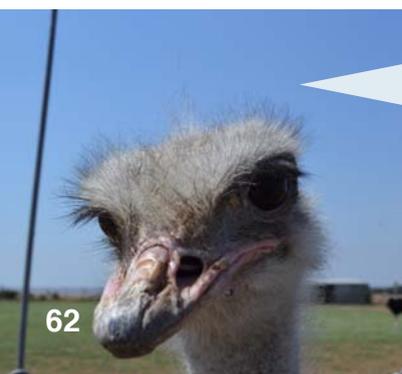
Cause
toujours, j'ai
rien à dire !



Cours de golf : mais qui
écoute le prof ?



ARVA !
ARVA ? Moi
aussi je fais
partie de
l'Amicale
Récalcitrante
des Vieilles
Autruches !





Zut.
J'ai laissé
la trousse à
outils dans la
Sim'4 !

Oui, il se
passe des
choses
étranges à
l'ARVA.



Honni soit qui
mal y pense !



Centrale
nucléaire de
Civaux :
encore des
réglages à
faire...

Tiens
et tiens ! T'as pas
fait assez de ventes
aujourd'hui !



Ce chat de marbre
résistera t-il au
charme de notre
trésorière ?

NOS PARTENAIRES



A.R. Sport
LA ROCHELLE
Spécialité réparation POISSONS
Compagnie : SIBAUDU & LOTIS
ZAC de Launay - 17440 AYTRÉ
Tél : 05 46 41 91 11
www.ar-sport.com

GARAGE LA BELLE EPOQUE
réparation mécanique, restauration
de véhicules anciens et de prestige
14, rue de la Vierge, 17100 La Rochelle
05 46 29 44 26
la Belle epoque@orange.fr

les gourmets
RESTAURANT
FRANCAIS
Place de la Marine
10 rue Jean Béraud - Jours
17140 L'Islet
05 46 41 91 11
www.lesgourmets-legend.fr

Voire Garrosier
Garrosier
17100 La Rochelle

RESTAURANT L'ÉLÉPHANT
Maison, typique et très typique
10 rue de la Vierge - 17100 La Rochelle - 05 46 45 33 23
www.elyphant.fr

B.A.O. BRODERIE
Communication Textile
ROCHELLE VOSTRE MAGAZINE
SYLVAIN DELOUBES
broderiel7@gmail.com
+33 (0)15 46 522 288
www.broderiel7.com
9, rue Virginie HÉRIOT
17000 LA ROCHELLE

Selovie du Pâtisier
CROISSANTES
05 32 15 95 41
16, rue de la Vierge - 17100 La Rochelle
25, rue de la Vierge - 17000 L'Islet

Proximité Cartes Brises 17
TOUTE DEMANDE DE CARTE OISE
20 rue de la Vierge - 17100 La Rochelle
05 46 41 91 11
www.proximitecartesbrises.com

GARAGE MICHÉLINE
Garage
17100 La Rochelle
Durée de la durée de la durée
8h30 - 17h00 17h30 - 18h30
25 avenue des Ventes
Tél : 05 46 41 91 11
www.micheline.fr

ANNE BLAIS
Conseil en gestion financière
Assurance - SF - BNP
1, rue de la Vierge - 17100 La Rochelle
Tél : 05 46 33 33 32 - Fax : 05 46 35 31 23
E-mail : contact@pennerebrobery.com - www.pennerebrobery.com

Pépinières ROUBERTY
Vente et culture
Quels, dans, votre plaisir
42 RUE DU GRAND CHEMIN • CHAIGNOLET • 17139 DOMPIERRE-SUR-MER
Tél : 05 46 38 33 32 • Fax : 05 46 35 31 23
contact@pennerebrobery.com • www.pennerebrobery.com

Boucherie Dattigny
Philippe Guillenot
17000 LA ROCHELLE
Tél : 05 46 24 10 44
www.dattigny.com

Car Quat
CHASSERIE CIVICOM
17100 La Rochelle
Tél : 05 46 41 91 11

Le Plaisance
21 Chemin de la Vierge
17100 La Rochelle
Tél : 05 46 41 91 11

AVIA CONSULT
Roger TAVERA
Tél : 05 46 30 12 66

ELECTRICITÉ DESGRIS
Auto Moto Bateau Agricole TP
Jean-Michel DESGRIS
05 46 44 17 57 Fax : 05 44 44 99 71
7, rue du Solaire - ZAC de Belle Air - 17140 AYTRÉ

GTU
CHOLLET Frédéric
07 82 81 19 19
contact.gtu@gmail.com
32 avenue Joliot Curie
17100 PIGNON

L'AMI DU PAIN
MR REFFIN Emmanuel
Arrive Boulangerie Pâtisserie
41, rue de Cordouan, La Rochelle
Maison de charbon central, La Rochelle
T : Van de Pan, La Rochelle
lamidupain17@gmail.com

Politec de Stantan
Carrosserie Peinture
Auto Moto
INDUSTRIE
PÉRIPIÈRE TOUT SUPPORTS
17100 La Rochelle
Tél : 05 46 41 91 11

BISTRO LILY
17100 La Rochelle
Tél : 05 46 41 91 11

ELEC-EXPO
Z.A. La Courbe Nivea - 17139 DOMPIERRE-SUR-MER
Tél : 05 46 41 91 11

AMBIANCE GRAPHIQUE
RECEVIR NUMÉRIQUE

AU DORÉ
D. BARON
LA ROCHELLE

LDSS
Sellier - Tapissier - Garnisseur
www.ldss-decoration.com
M. PETIT tél : 06 65 31 11 92

LISSAC
Lissac Valentin Bonnavita
OPTICIENS
05 46 41 32 00 Bureau
lissacvalentin@wanadoo.fr
23 Ter r Saint Yon
ROCHELLE (LA) 17000
http://www.lissac.fr/magasin...

AYTRÉ AUTOBIAN
Campier / TROIS-COULES
VL 4x4 camping car
21 Chemin de Ronlioc
17440 AYTRÉ
05 46 37 86 75

secretariat.arva@gmail.com