



REPORTAGE

PAR FÉDOR SANEPONSA

& PEUGEOT 106 ROLLS-ROYCE PHANTOM V

Il existe en France plus de 4000 musées. Parmi ceux-ci, plus de 70 musées automobiles. Parmi ceux-ci, un seul consacré aux voitures des chefs d'État. Une visite s'imposait au château de Montjalin, dans l'Yonne. En contrepoint au dossier consacré aux injures à chefs d'État [p. 50], un hommage à leurs voitures.

UN ALLER-RETOUR AU MUSÉE DES VOITURES PRÉSIDENTIELLES

Autant le dire d'entrée de jeu, je suis l'heureux propriétaire d'une Peugeot 106, année 1995, modèle dit Kid: comprendre que les housses des sièges sont revêtues de jean. Pour venir visiter le musée des voitures présidentielles, ça fait mauvais genre. Coup de chance: le parking est placé en amont du château au sein duquel le musée s'est installé. Je gare ma 106 devant un panneau précisant que «les visiteurs ayant des difficultés à se déplacer sont autorisés à venir se garer dans la cour du musée» et que «les véhicules anciens sont reçus dans la cour d'honneur». Subtile différence lexicale

entre l'autorisation et la réception. J'arrive au château. Le fondateur du lieu, Olivier Delafon, me fait entrer dans le musée qui débute par une présentation... du fondateur: «C'est parce que les gens se demandaient pourquoi j'avais constitué cette collection», m'explique-t-il, tout en ajoutant sereinement: «Je suis un peu mégalomane.» «Tout petit, indique un grand cartel, Olivier Delafon dit "Olaf" dessine des voitures, collectionne des Dinky Toys et s'endort en rêvant qu'il conduit une Facel Vega. Dessinateur de voitures, on l'en dissuade, alors il quitte l'école sans diplôme. [...] En 1980 il s'installe à

Los Angeles pendant six ans et gravit tous les échelons de la finance américaine. En 1986 il achète le château de Montjalin, fait construire son hangar à voitures. La Lincoln de Kennedy le trouve en Floride en 1987, il la ramène en France après de nombreuses péripéties. La collection augmente d'année en année. [...] Le 16 septembre 1993, la décision est prise, la collection privée deviendra un musée.» De nombreuses photos pimentent le récit: Olaf au sommet du Kilimandjaro, Olaf à l'ouverture de la Bourse de Chicago le 28 novembre 1983, Olaf et sa Bentley devant le château en 1987 avant sa rénovation.



CI-DESSUS.
MATTI
HAGELBERG,
Kekkonen,
L'Association,
2007.
— crédits
détailés p.50.

Il y a également la photo du père d'Olaf, décoré par le général de Gaulle le 8 octobre 1945 — photo posée ironiquement juste à côté du portrait de Pétain, sans doute parce qu'il n'y a pas si longtemps encore Olaf exposait la Renault Viva Stella 1939 du maréchal Pétain, avec fanion tricolore surmonté de la francisque. Viva Stella que j'ai longtemps cherchée dans le musée avant qu'Olaf ne m'avoue qu'il s'en est séparé à cause des polémiques que sa présence engendrait au sein du musée: «Je l'ai vendue à un franquiste pour 31 000 euros...»¹

L

Le musée consiste en une immense salle où les voitures sont rangées sagement les unes à la suite des autres. Le mur du fond est recouvert de plaques d'immatriculation, de photos à taille réelle de gardes républicains et de vieilles pancartes et cartels laissés dans un joyeux bordel. Ambiance un peu foutraque et un rien démodée en ces temps de scénographies ultra-modernes qui me dépriment. Les photos qui envahissent le mur de droite redoublent cet

aspect de capharnaüm. Les légendes sont d'Olaf, qui collectionne également, par métonymie, les photos de voitures présidentielles. Récemment, un Suisse lui a ainsi proposé une voiture de Staline pour... trois millions d'euros: «Dans ce cas, je ne dis pas non, je demande à voir, et je reçois quelques photos que je peux afficher sur le mur.» En photo, donc, une série de Rolls-Royce: la Phantom III du roi d'Égypte Farouk (1940), la Phantom V de Paul VI en visite à Hong-Kong (1970), la Silver Cloud I de Mac Millan accueillant le président américain Eisenhower à Londres (1959). Un peu plus loin, sous le titre: *Ils ne sont pas venus nous voir!*, Olaf a collé les portraits des notables locaux qui ne sont jamais venus au musée. Il y a là la présidente de l'Université de Bourgogne, le député-maire de Joigny, le président du conseil régional, le préfet de l'Yonne. Sur quelques photos, un petit autocollant «venu» signale que certains se sont rattrapés depuis.

L

La visite du musée commence avec la grosse Mercedes 300B du

président turc en 1956. Une photo du président est posée devant la voiture. Olaf me dit en passant: «C'est Tito en fait: ça me permet de tester mes interlocuteurs.» Sourire poli de ma part: je ne l'ai évidemment pas reconnu. À côté de la Mercedes, une GS blanche sans panneau de présentation est garée à l'envers. Je demande à quel président elle a appartenu: «C'est la voiture du père de ma femme, en réparation...» La deuxième place du musée étant la seule à bénéficier d'une trappe permettant de travailler sous le véhicule, elle sert au garagiste, «qui vient travailler tous les week-ends», pour remettre en état les véhicules — toutes les voitures du musée fonctionnent. Après la GS, deux voitures d'Houphouët-Boigny, président de Côte d'Ivoire, ayant été «utilisées essentiellement en France»: Cadillac Séville 1979 («téléphone intégré au tableau de bord, utilisable à l'avant et à l'arrière») et Lincoln Town Car 1980 («excellente climatisation»). Ces deux voitures proviennent d'un «don de Son Excellence M. l'ambassadeur de Côte d'Ivoire à Paris, monsieur Kakou-Gervais»: Olaf, à l'ouverture de son musée, a écrit plus de cent cinquante lettres à des chefs d'État du monde entier pour leur demander de lui offrir des véhicules à la retraite. La plupart ont refusé poliment, comme

1. Pour les amateurs, fiche détaillée de la vente sur: www.auction.fr/fr/base/diaporama.php?vente=10117&pass=1 Il s'agit du dernier lot, le n° 256.

en témoignent les courriers affichés sur le mur — «*mais c'est tout de même agréable de recevoir une lettre du roi d'Espagne ou du président de Côte d'Ivoire.*»

J

La Chrysler Imperial Le Baron 1968, «*véhicule fréquemment utilisé par le président de la République du Gabon, monsieur Léon M'Ba, lors de ses visites en France*», est étonnamment sale. Un écriteau bilingue précise: «*Poussière d'origine, ne pas enlever.*» Olaf en parle avec l'œil qui brille: «*Elle est dans son jus.*» Et il me montre le n° 1371 de sa bible, l'hebdomadaire *La Vie de l'auto*, consacré au «Trésor oublié»: un hangar au Portugal dans lequel des amateurs ont trouvé près de trois cents voitures abandonnées depuis une quinzaine d'années. Je reste dubitatif devant les photos² qui enchantent les collectionneurs. La visite se poursuit. À côté de la sublime Chrysler Crown Imperial 1953 d'Eisenhower, je m'arrête devant une banale Renault 30 TX 1982 Injection... C'est celle de Michel Jobert lorsqu'il était ministre du Commerce extérieur, entre 1981 et 1983. Pour justifier la présence de cette voiture peu présidentielle, le cartel rappelle que Jobert fut secrétaire général de l'Élysée sous Pompidou, de 1969 à 1973. Olaf me raconte que le fils de Jobert lui a donné la voiture en précisant que «*son père voulait qu'elle soit exposée dans un musée. Il y a ses lunettes et sa serviette à l'intérieur.*» Plus loin, encore une voiture non-présidentielle: la CX Prestige 1986 de Jacques Chaban-Delmas, alors président de l'Assemblée nationale. La voiture est immatriculée **33 JCD 75**: «33» comme la Gironde (Chaban était maire de Bordeaux), «JCD» comme ses initiales. C'est le moment d'aborder l'immatriculation des voitures des présidents français. La série des **1 PR 75** à **6 PR 75**, où «PR» signifie «président de la République», a servi pour des véhicules différents (ce qui est normalement interdit) sous de Gaulle et Pompidou. En

dehors des «PR», il ne fut plus possible, après 1976, d'immatriculer les voitures avec un seul chiffre³. Le ministre de l'Intérieur de l'époque, Michel Poniatowski, publiait une circulaire le 22 octobre: «*Il a été porté à ma connaissance que l'attribution de numéros d'immatriculation de véhicules automobiles comportant un seul chiffre est particulièrement recherchée. L'opinion publique considère que ces numéros sont réservés à des personnalités qui bénéficient de ce fait d'une indulgence particulière de la part des forces de police.*» Le 11 devint donc le premier nombre possible d'une série. C'est ainsi que la voiture de Danielle Mitterrand était immatriculée **11 LFM 75**, où le «L» correspond à la série en cours à Paris à l'époque, et où «FM» signifie bien sûr «François Mitterrand». Jacques Chirac a quant à lui fêté son élection de 1995 dans une CX immatriculée **19 FLX 75**, et a défilé le 14 juillet en 1999 dans une Safrane **19 LJZ 75**: si les lettres sont banales, le «19» est un hommage au département de la Corrèze⁴. À défaut de la célèbre CX de Chirac, le musée possède la CX d'Erich Honecker, dernier dirigeant d'Allemagne de l'Est, ainsi qu'une CX Prestige de 1985, «*véhicule utilisé par la présidence française sans affectation particulière. Vitres de couleur noire, intérieur cuir noir et chromes supplémentaires sur le capot moteur et tout autour de cette Citroën rallongée, alimentent le mystère sur son éventuel utilisateur sous la présidence de François Mitterrand.*» S'agirait-il d'un véhicule servant pour la famille Pingeot? Olaf refuse de répondre: «*Je dis qu'elle est mystérieuse, c'est tout... Regardez ces chromes rajoutés, ça montre que ce n'est pas un modèle de série.*» Sur le mur d'en face, une lettre de Nicolas Sarkozy remerciant Olaf d'avoir prêté «*quatre véhicules d'exception*» pour une exposition dans la cour de l'Élysée pendant les journées du Patrimoine 2008. Olaf me raconte que grâce à ce contact avec l'Élysée, il a pu visiter la réserve automobile de la présidence, sous l'avenue de Marigny, sans toutefois parvenir à voir la nouvelle Vel Satis fabriquée spécialement pour Nicolas Sarkozy, avec blindage

résistant aux kalachnikovs et fond anti-déflagration. Rangée perpendiculairement à la CX, une gigantesque Mercedes 600 Pullman 1985 attire le regard: c'est la dernière voiture de Ceaucescu, équipée de «*trois coffre-forts*», de «*caméras derrière le pare-brise et la lunette arrière afin que les gardes en charge de la conduite de la voiture puissent observer les alentours du cortège présidentiel sur un écran de contrôle situé près du volant*». Mégalomanie dérisoire au vu de la petite taille de l'écran: pour surveiller la route, il semblerait plus efficace de tourner la tête...

N

Nous arrivons à l'espace consacré à de Gaulle: la Frégate de 1957, «*coupée en deux et rallongée de 1 mètre 28 afin d'accueillir la grande taille du président*» (de Gaulle ne s'en servit guère, la laissant à ses gardes du corps), la Simca Présidence 1960 (deux modèles conçus pour l'Élysée, rallongés et blindés, carrosserie Chapron), la Renault Rambler⁵. Et puis deux voitures «historiques», liées aux attentats commis par l'OAS. D'abord la DS 19 dans laquelle se trouvait de Gaulle lors de l'attentat de Pont-sur-Seine, le 8 septembre 1961: attentat à l'explosif quelque peu raté — de Gaulle aurait examiné sa DS et déclaré: «*Ce n'est pas un attentat, juste une mauvaise plaisanterie.*» Le capot endommagé est recouvert d'une poussière noire. L'autre DS 19 est celle de l'attentat du Petit-Clamart, le 22 août 1962. J'interroge Olaf à propos des petites croix blanches signalant les impacts des balles: pourquoi n'y a-t-il aucune marque sur la carrosserie? Olaf, un rien roublard, élude ma question, mais me montre l'intérieur: «*Il y a des pare-soleil à l'arrière, ça prouve bien que c'était la voiture de de Gaulle.*» J'apprendrai par la suite que plusieurs musées prétendent détenir la DS du Petit-Clamart... La DS censée être «la vraie» se trouve au musée de Gaulle installé dans sa maison de naissance, à

2. Visibles sur: www.leblogauto.com/2007/01/caverne-dali-baba-au-portugal.html Le n° de *La Vie de l'auto* consacré à l'histoire de ce «trésor» est celui du 9 juillet 2009.

3. Ces informations proviennent notamment du «site francophone des plaques d'immatriculation»: www.sfpiz.com

4. La plaque d'immatriculation de l'actuel président de la République est **151 RHE 75**: comprenez qui pourra.

5. Rambler était une marque américaine qui vendait des Renault aux USA: les services de sécurité firent blinder une voiture immatriculée **6 PR 75**, mais de Gaulle ne s'en servit quasiment jamais, la trouvant trop américaine.

Lille — mais même celle-ci donne prise au doute: «Réparée sans l'aval du Général puis revendue par les Domaines, elle fut gravement accidentée puis envoyée dans une casse où elle aurait pu (a dû) être broyée comme beaucoup d'autres de ses congénères. Mais elle fut réparée, et la fondation du Général la retrouva et l'acheta. Mais elle n'avait plus aucun papier, et la préfecture n'avait plus aucune trace de cette dernière. Bref, que d'interrogations.»⁶

D

Dans la cour du musée, il me reste quelques pièces d'exception à voir: la DS 23 de 1974 de Giscard, immatriculée **691 APR 75** (691 était le nombre fétiche de Giscard depuis, dit la rumeur, un accident dont il était sorti indemne dans une voiture dont la plaque portait ce numéro). On peut lire une lettre de l'ancien président à Olaf, le remerciant pour l'envoi des photos de la DS: «Elle est, en effet, dans l'état même où je l'ai connue, et suis heureux qu'elle soit présentée dans votre musée. Clémence et Henri de Bodinat étant vos proches voisins, peut-être aurais-je le plaisir de vous rendre visite, et serai heureux de vous retrouver à cette occasion» — occasion qui n'a pas encore eu lieu. Le cartel de la DS indique: «Véhicule non blindé, pas de séparation chauffeur. Le président aimait conduire lui-même.» Je demande naïvement à Olaf si c'est avec cette voiture que Giscard a eu un accident avec le camion d'un laitier, un matin en rentrant à l'Élysée. Olaf sourit: «Non, c'était dans une Ferrari prêtée par Vadim...» Suit la Peugeot 604 GTI de 1985 qui fut pendant deux ans la voiture officielle de Mitterrand. Comme le dit le cartel: «Aucune caractéristique particulière, si ce n'est la peinture bleu gris qu'affectionnait particulièrement le président.» Je fais remarquer à Olaf que les présidents français ont souvent utilisé des voitures assez banales — une mauvaise langue (et j'en suis une) ajouterait que ce n'est pas par humilité, mais parce que devoir rouler avec des

marques françaises empêche de facto tout glamour. Argument d'Olaf: «Rien de mieux que la discrétion pour la sécurité. Les Américains devraient faire pareil, moi je mettrais Obama dans un 4x4 banal aux vitres noires, avec deux motos devant, plutôt que ces cortèges monstrueux qui roulent dans des rues vidées de tout être humain.»

À propos, où est la pièce maîtresse du musée, la fameuse Lincoln Continental X-100 dans laquelle Kennedy a été assassiné à Dallas, le 22 novembre 1963? «Elle n'est pas là, me répond Olaf, elle est en réfection. Cet automne, on prépare un grand truc au Fouquet's avec la réédition de mon livre⁷ sur les secrets de la Lincoln, elle sera présentée.» Olaf me raconte sa passion pour Kennedy: «À quinze ans, j'écoutais ses discours pour être en osmose avec lui.» En vacances en Floride, en 1987, alors qu'il collectionne plutôt les voitures de sport, il voit une petite annonce proposant la Lincoln. Il l'achète dans l'heure, par fax, sans même l'avoir vue, pour 25000 dollars. Il lui faudra trois ans pour la ramener en France: «À un moment, le président Bush (père) voulait faire une photo souvenir sur le perron de la Maison Blanche. J'ai dit d'accord, mais à condition que je sois sur la photo. C'est mon côté mégalomanie: je voyais l'immense photo à l'entrée du musée, moi avec mon ami le président américain... Finalement, à cause de l'invasion du Koïteï, la Maison Blanche a laissé tomber. La Lincoln est venue, dans un container, en bateau jusqu'à Amsterdam, puis en camion jusqu'à Dijon. Là, je suis passé devant la douane: évidemment, je me suis bien gardé de dire que c'était la voiture de Kennedy; ils ont juste cherché de la drogue. J'avais amené des fanions américains, une batterie neuve, un jerrican d'essence. Je l'ai démarrée, et je suis rentré jusqu'au château dans la voiture de Kennedy.» Je ne peux m'empêcher de douter: est-ce vraiment la voiture dans laquelle JFK s'est fait tuer? Pourquoi n'y a-t-il aucun impact? Et comment justifier que le musée Ford dans le Michigan affirme détenir cette voiture historique? Olaf n'aime pas trop ce type de questions: «J'ai décidé que c'était la vraie, alors pour moi ça suffit.»

Plus sérieusement, dans une interview donnée à l'agence Associated Press en 2003⁸, il questionnait: «Est-ce que c'est une voiture refaite? Est-ce que c'est une partie de l'originale?», ajoutant que le modèle dont il disposait avait «peut-être le châssis de la vraie, les roues de la vraie...» Le seul fait avéré est que juste après l'assassinat de Kennedy, la voiture a disparu et a été désossée — notamment, avance Olaf dans son ouvrage, pour masquer le fait qu'il y avait un trou très net dans le pare-brise, ce qui impliquait un tir de face, totalement contradictoire avec la thèse d'un tireur isolé (Lee Harvey Oswald) placé en hauteur, derrière le cortège⁹.

A

«À partir du moment où j'ai eu cette Lincoln, j'ai pensé à l'idée d'un musée, raconte Olaf. Être le grand manitou de la finance américaine ne me suffisait plus: je voulais entrer dans la cour des grands, même par la petite porte. Me voilà conservateur de musée, et je côtoie les plus grands: par leurs véhicules.» Je m'enflamme, avançant l'idée d'une histoire de la V^e République par les voitures présidentielles, mais Olaf ne m'écoute guère, plongé dans une série de photos de Kennedy qu'il doit rajouter sur un de ses murs. Je parle des chauffeurs de Mitterrand et Chirac, qui ont publié leurs souvenirs¹⁰, mais Olaf fait la moue: «Moi ce qui m'intéresse, c'est les voitures, pas les chauffeurs.» C'est le moment pour moi de partir.

Dans les approximations historiques d'Olaf, je préfère voir quelque chose comme de la sagesse, à rebours du fétichisme usuel des collectionneurs: peu importe que la sueur de de Gaulle ait bien coulé sur le siège de cette DS au Petit-Clamart, peu importe que le sang de JFK ait bien giclé sur la carrosserie de cette Lincoln à Dallas... Je remonte dans ma Peugeot 106, je pense à la 604 de Mitterrand. Ce qui nous sépare? Lui, c'était une GTI. ■

6. www.forum-auto.com/automobiles-mythiques-exception/sections/sujet/155990.htm

7. OLIVIER

DELAFON, *L'Assassinat de Kennedy*, La

voiture nous parle, édition à compte d'auteur, 2008.

8. Disponible sur: nouvelobs.com, le 21 novembre 2003.

9. Ce n'est ni la première ni la

dernière hypothèse de complot

autour de l'assassinat de JFK. Si la dernière

partie du livre d'Olivier Delafon

(qui explique pourquoi on aurait «laissé faire») reste

sujette à caution, les détails techniques

sur la voiture et le cortège présidentiel

ce jour-là (cortège détaillé, véhicule par véhicule) sont passionnants.

10. Respectivement PIERRE TOURLIER, *Conduite à gauche*,

Denœl, 2000, et JEAN-CLAUDE

LAUMOND, *Vingt-cinq ans avec lui*, Ramsay, 2001.