

## La carrosserie française bientôt reconnue par l'UNESCO ?



<http://www.lefigaro.fr/automobile/2013/12/16/30002-20131216ARTFIG00517-la-carrosserie-francaise-bientot-reconnue-par-l-unesco.php>



Une Talbot Lago T23 Teardrop Coupé carrossée par Fioni & Falaschi en 1938. *Crédits photo : Tim Scott ©2012 Courtesy of RM Auctions*

**La Fédération Française des Véhicules d'Epoque œuvre pour que les grands carrossiers français qui ont officié de 1920 à 1970 soient reconnus comme patrimoine mondial par l'UNESCO. Sera-t-elle entendue ?**

A la vision des derniers résultats de nos trois derniers constructeurs automobiles français et de l'étendue de leur gamme, on peine à croire que la France a naguère occupé le premier rang de la production automobile mondiale et donné le la sur le plan esthétique et technique. Ce n'est pas une chimère: cette période bénie a pourtant bel et bien existé.



*La collection de Peter Mullin.*

C'était la France des années 1920-1930. L'époque de nos et de grand nos. Ces sculptures roulantes constituent durant

C'était la France des années 1920-1930. L'époque de papa et de grand papa. Les sculptures rouillantes constituent, durant les Années folles, les meilleurs ambassadeurs de l'excellence et de la puissance tricolore. Dans son édition du 7 octobre 1922, le journal L'Illustration souligne que «les étrangers sincères reconnaissent que la France a un sens de l'automobile tout à fait exceptionnel, qu'elle y est absolument imbattable». En parallèle de la production de masse née aux Etats-Unis, il est acquis que les carrossiers français donnent alors le la des tendances en habillant, souvent à l'unité, les châssis des marques de prestige que sont Bugatti, Delage, Delahaye, Hispano-Suiza, Talbot-Lago et Voisin. L'imagination de ces créatifs de talent s'inspire largement du mouvement Art déco engagé en marge de l'Exposition des arts décoratifs et industriels modernes de 1925. Cet événement, qui se déploie sur l'esplanade des Invalides, le long des quais de Seine et autour du Grand et du Petit Palais, conforte Paris dans sa position de capitale de la créativité et marque le passage de témoin entre deux courants: un conformisme hérité de l'avant-guerre, chargé de rappels historiques, et une modernité que l'on pressent nourrie de science et de technique, portée par l'influence de l'aviation et les progrès de l'aérodynamique.

Oscillant entre les deux lignes de ce monde bipolaire, les carrossiers français ne tardent pas à régner en maîtres, posant les jalons d'un suprême raffinement passé à la postérité. Leurs noms, qui se confondent souvent avec ceux de leurs officines, s'écrivent en lettres d'or: Binder, Chapron Fernandez & Darrin, Figoni & Falaschi, Franay, Gangloff, Kellner, Labourdette, Letouneur & Marchand, Pourtout, Saoutchik, Vanvooren, Weymann.

### Les ambassadeurs du bon goût français



*Une Bugatti 57 Stelvio exécutée en cabriolet par Gangloff. Crédits photo : Darin Schnabel ©2013 Courtesy of RM Auctions/Darin Schnabel ©2013 Courtesy of RM Auctions*

Marquant l'apogée du bon goût français, leurs réalisations dont beaucoup ont malheureusement quitté le territoire pour rejoindre de grandes collections étrangères - on pense bien évidemment aux collections californiennes Mullin et Keller, s'arrachent à prix d'or dans les ventes aux enchères. Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, les carrossiers français pansent leurs plaies. Une page se tourne. L'heure de la voiture de masse a sonné, sous l'impulsion des pouvoirs publics qui incitent les constructeurs généralistes français à développer la voiture populaire, au détriment des modèles haut de gamme. Dans le même temps, les marques de luxe, qui se démènent pour survivre, ne sont pas en mesure de produire des véhicules neufs et s'appuient sur une technique surannée. Du côté des carrossiers, la tendance n'est pas non plus à la fête. Les artisans carrossiers ont du mal à assimiler les transformations de l'automobile d'après-guerre. L'influence de l'Amérique, les chromes surabondants, les ornements excessifs débouchent sur des carrosseries monstrueuses. L'âge d'or se referme au début des années soixante-dix.

Sans doute un peu nostalgique de cette période où l'automobile française brillait dans le monde et soucieux de protéger l'une des pages les plus glorieuses de notre patrimoine culturel et artistique et en même temps de rendre hommage à nos maîtres carrossiers, la Fédération Française des Véhicules d'Epoque a proposé à l'UNESCO de les reconnaître comme Patrimoine mondial. Ce défi louable permettrait de hisser la carrosserie française au niveau de la gastronomie française. La FFVE sera-t-elle entendue? Il faut le souhaiter. Alors que l'automobile ancienne est déjà reconnue comme Patrimoine culturel, historique et industriel, l'inscription de la carrosserie française au Patrimoine mondial serait de nature à sauvegarder l'une des plus belles pages de notre histoire.





*Chef d'œuvre de la carrosserie française, cette Talbot Lago T150-C SS Teardrop exécutée en cabriolet par Figoni & Falashi en 1938 vient d'être adjugée 7,15 millions de dollars aux enchères à New York. Crédits photo : Michael Furman ©2013  
Courtesy of RM Auctions*



**Sylvain Reisser**

journaliste **18 abonnés**

Journaliste

---