

LE TOUR DE FRANCE À QUATRE ROUES

Faire un bon de retour dans le baquet de droite d'une ancienne, une Fiat Moretti 1968, c'est aussi s'offrir un délicieux voyage émotionnel et épique à travers champs et temps. Et mesurer que l'auto ne dépareille pas dans le paysage.

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL
STÉFAN L'HERMITTE

DE PARIS À CLERMONT-FERRAND (PUY DE DÔME) – Ces quelques mots prophétiques, orwelliens, sur un mur blême de capitales : « En dehors du travail, tout sera interdit, marcher dans la rue, se distraire, chanter, danser... »

Dans la belle aube, la Fiat Moretti Sportiva 1968, rouge, forcément rouge, danse sur les pavés, brinquebalée et libérée ; pétarade de ses quatre cylindres d'origine qui font comme des petites orgues. La tige alu de levier de vitesses vibre, demande une cinquième qui n'existe pas. Une étincelle sous le tableau de bord, soudain, trahit un fusible qui saute, qui condamne encore le feu arrière gauche. La portière avant s'enroule, rétive, mal ajustée... Et puis la jauge fait du trampoline, et puis le klaxon ne klaxonne pas et puis et puis... « Mais au moins elle marche », glisse son pilote Thomas de Chesse, mitaines de cuir, lunettes pour le soleil affleurant. Mais au moins elle est vivante.

C'est son premier départ. Numéro 86. C'est le Tour de France, c'est pas rien. Il a fallu la pousser sous la voûte du Grand-Palais. « C'est marrant, ce modèle avait été présenté là, au salon de l'auto. » Un soigneur délire de carrossier italien au

mitan du siècle d'avant. Carrozzeria Moretti. Redessiner une Fiat, garder la mécanique, affiner l'enveloppe. Trois cents exemplaires. « *Tas vu le galbe, on dirait une sportive* », poursuit le pilote-propriétaire-conservateur, qui chafouine parce que quelque part aussi derrière le tableau de bord une vis vibre, mais qui, c'est décidé, va d'abord profiter.

Un petit moteur, 843 centimètres cubes, un poids plume, 680 kg, l'aiguille qui vibre à 140 km/h, pas de ceinture car à l'époque c'était bretelles et pas airbag, la liberté choisie...

“Je consomme 40 litres au cent, mais je ne fais qu'une course par an, le reste du temps je roule en électrique”

RICHARD KOLLE,
CONDUCTEUR D'UNE CHEVROLET CAMARO

Paris s'éveille, a le masque, mais à Paris à vélo mercredi dernier on saluait les belles autos – 203 engagées – aux ronds-points sans gilets jaunes. On montait ainsi vers Monthléry et son anneau où bien des pilotes ont épousé des voitures, où les fantômes roulants d'Ascari, Beltoise ou Oreiller semblent pouvoir se réveiller.

Notre reporter et Thomas de Chesse ont sillonné les routes de France à bord d'une Fiat Moretti, en partant du Grand Palais (ci-dessous). Des rencontres, des émotions, des collectionneurs passionnés ont jalonné leur chemin.

Premier arrêt collectif. Les riches et les malins, les ferraristes et les citroënistes, les champions et les sous-doués, les discrets et les m'as-tu-vu. Dossard 297, une Chevrolet Camaro sans fin de presque 5 mètres, 8 cylindres sans silencieux, de quasi 2 tonnes. Du transgressif.

Richard Kolle, son conducteur, argumente derrière sa moustache presque rase, à l'aise dans sa corpulence, en harmonie sûrement : « *Ça fait du bruit, ça pollue ; ça tache, mais j'avais envie d'une grosse voiture difficile à dompter, qui bouge, qui pardonne. C'est l'anti-voiture d'aujourd'hui, mais je me conforme à la légèreté. Oui, je consomme 40 litres au 100, mais je ne fais qu'une course par an, le reste du temps je roule en électrique.* »

Chaque moteur a sa symphonie. Les adeptes ferment les yeux, reconnaissent, devinent même qu'un piston commence à faire fausse note. Il tiendra le moteur de la petite Moretti ?

François Allain, qui exhibait une perruque bleue au départ, a choisi une musique plus douce que celle de la tonitrueante Camaro, celui de la GS. Un autocollant pas loin de la suspension pneumatique donne le programme : « *l'anti-tapecul* ». C'est vrai que les anciennes réveillent souvent les hémorroïdes. Allain anime une émission vintage sur une télé en bout de chaînes, monte chaque année un plan autour d'une voiture populaire : « *Ça engage une certaine somme, mais c'est pas plus cher qu'un voyage.* » Une jeune femme en jupe à trous virevoltante déambule entre les carrosseries comme entre des tableaux de maître, enfille les phrases perlées : « *Rien que pour ça, je veux bien passer mon permis.* » Ça ? La numéro 84, une Porsche 906 Carrera 6 1966. On suit la jupe, on la retrouve trois œuvres plus loin. « *Quand je pense que celle-là je l'ai à la maison en miniature.* » Celle-là ? La numéro 265, une Ford GT 40 MkII 1969.

Les années délicieusement folles, les traits de génie des designers qui avaient compris que le beau faisait aller vite, les 24 Heures du Mans épiques...

« *Il est raisonnable de faire les fous de temps en temps, changeons le masque pour le casque, l'indolent canapé pour le spartiate baquet* », libère Patrick Peter, qui dessine le Tour Auto et sait donc aussi tisser des rimes.

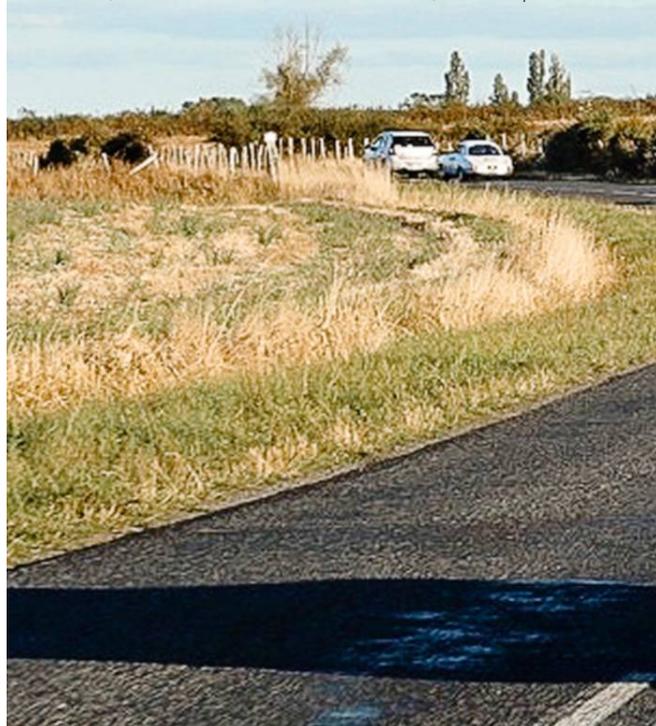
Le plateau mélange donc sportives et populaires, brasse fortune et infortunées, mêle l'amour. Les deux types d'épreuve proposée, régularité ou compétition, reviennent presque au même plaisir. Tenir des moyennes sur la route, se lâcher sur les circuits. « *Une charge émotionnelle permanente* », résume Thomas de Chesse, notre pilote.

Il quitte la clinique en Ferrari parce que son père, céréalier, se récompensait de sa sueur avec les autos

Le but est peut-être de monter dans la fictionnelle Delorean de la machine à remonter le temps, de voyager.

Monthléry top chrono, pour de vrai. Tenir le 73 km/h. Départ sans peur de la bretelle de Couard, virages étriés du vieux circuit routier, fin sur l'ovale penché. L'exercice est aléatoire, avec un compteur kilométrique qui ne marque pas les centaines de mètres, avec un compteur de vitesse qui se trompe au moins de quinze pour cent, avec un anti-chrono à aiguille dans la pogne, avec une Porsche 911, la 216, qui, soudain, se jette dans le rail, et rajoute une chicane. Quelques rares écrivains trichent, progressent aux GPS interdits, mais est-ce que les classements importent ?

Vous êtes ensuite sur les routes départementales jusqu'à la piste de Magny-Cours. Jean Yanne avait tort de ne pas vouloir y passer son permis. C'est visiter la France, le temps, les émotions, danser comme on veut, comme on peut. Un ▶▶



► aqueduc, une double flèche de cathédrale, des tournesols, des troquets, des gens, des pouces levés, une communion.

Thomas de Chessé traverse sa première vie, la Beauce, son père agriculteur, la position lièvre ou tortue sur le moteur du tracteur. Il avait quitté la clinique en Ferrari, parce que son paternel, céréalier, se récompensait de sa sueur avec les autos. Il n'a pas assez de blé pour rouler en belle anglaise ou grosse allemande, il déniche des italiennes oubliées. « *J'aime bien trouver une petite voiture avec un petit moteur* », avoue Thomas de Chessé.

Il a commencé à prendre des tours avec une Fiat 500, a sauté dans une Lancia Flavia, et chemine donc maintenant dans une Fiat Moretti. « *C'est une sortie de chalet suisse*. » En moins entre-soi – car ces passionnés-là ont leur vocabulaire –, c'est une voiture qui s'oubliait dans le sous-sol d'une maison en bois helvète. Trente ans de réclusion.

On ne parlera pas d'argent, pas de métier non plus, c'est presque tabou, c'est faute de goût, ça masquerait l'essentiel, l'amour. « *Je l'ai récupérée dans un état pitoyable, c'était de la dentelle, je l'ai restaurée.* »

Carrosserie, mécanique, sellerie... Un an de taf pointilleux dans un garage des Loges-en-Josas. Un moteur démonté pièce après pièce, remonté d'origine, que Thomas écoute autant que son cœur. Car c'est aussi de la mécanique. Il a l'oreille et l'œil. Car soudain, et au bord de la nationale 7, au refueling méthode jerrican, des volutes impromptues s'échappent des tuyaux. Le manuel des adages assène sa réponse : « *Fumée blanche, pape; fumée bleue, soupape.* » C'est pas bleu, c'est pas le pape.

C'est peut-être de l'huile qui n'emprunte pas le bon circuit. Dorénavant, les yeux regarderont moins la route, pointeront les compteurs Benzina et Accqua. 2 250 kilomètres, c'est une longue épreuve. « *Une voiture ancienne, c'est toujours une aventure* », pointe Thomas de Chessé. C'est pas de l'électronique d'aujourd'hui. À Magny-Cours, abreuvée d'un litre d'eau, elle tient encore.

En piste. Essayer de reproduire trois fois le même chrono. Les virages mythiques aux noms empruntés aux autres circuits, s'enchaînent. Estoril, Nürburgring. Et soudain, dans le 180 degrés, la porte passager qui bat, qui s'ouvre en grand. Le souffle de la Porsche 906 peut-être. « *P... c'est pas vrai.* » Finir les tours sans faiblir, bras par la fenêtre pour tenir la porte, chronométré d'une main avec deux chronos, arc-bouté, sans ceinture, en espérant ne pas se faire propulser sur le macadam. Dilapider des secondes. Des voitures doublent, ou passent avant, ou passent après. D'autres vies que la sienne. Ferrari n°41, une Lusso 1963. Lusso ou Luxe. Pilote décontracté, presque évaporé, sapé pas frime, pas ostentatoire, Oren Nataf. « *Je me balade pour me vider la tête, c'est la voiture de mon associé, il l'a fait pas trop rouler. Mon vrai truc, c'est le bateau, je veux faire la route du Rhum.* »

Oren Nataf est vendeur de montres d'occasion. Il porte une montre dorée à cadran bleu. « *Une voiture, c'est pas pratique, faut un garage, un mécano, faut que ça reste un plaisir volontaire.* » On parle plaisir, millions aussi finalement. « *Les [Ferrari] 250 GTO qui roulent là, c'est 8 patates, la [montre] Paul Newman portée par Paul Newmann, c'est le double.* » Il montre sur son téléphone une vidéo, un chavirage avec son trimaran, un sauvetage dans la nuit. « *Je suis arrivé trop tard dans la voiture pour y connaître quelque chose.* » Ses doigts écrivent des mots sur le petit clavier, car c'est pas si facile de



Photos Marie de Chessé/DR

“Je l'ai récupérée dans un état pitoyable, c'était de la dentelle, je l'ai restaurée”
THOMAS DE CHESSE

décrocher du boulot. La nuit, les voitures s'arrêtent. Les soirs, les équipages partagent des tables de hasard. « *J'aime bien dire que j'ai la voiture la plus petite et la moins chère* », entonne Thomas de Chessé. Parfois il est en concurrence.

« *Non, c'est nous* », rétorque un homme posé, qui se débat avec un tournedos de volaille. Vincent Mouret, ingénieur retraité, débute en copilote d'une Dauphine de 1961, dégotée sur le Bon Coin. Ce grand tour serait une affaire de 20 000 euros tout compris (on a failli dire francs). « *Elle est petite, on souffre dans les côtes, mais on bénéficie d'un capital sympathie énorme.* » Son tee-shirt est siglé F.C.V.M, Fier de Conduire des Vieilles Machines.

La Dauphine a perdu quelques bouts,

mais a été au bout. Elle a été plus maline que l'Alfa Roméo qui ne s'est pas relevée d'un tonneau, ou l'autre qui a voulu abattre un arbre (*). Trente-trois abandons.

La vaillante Fiat Moretti, pas loin du pont du Gard, a expiré, piston recalçant. « *Peut-être que j'aurais pas dû laisser le moteur d'origine* », soupire Thomas de Chessé. Peut-être que si, car la nostalgie, c'est toujours ce que c'était.

C'est mardi, paraît-il, on a enlevé le casque, on a remis le masque, on a dessiné dessus une calandre de Fiat Moretti 1968. **E**

(**) En compétition, troisième victoire de Favaro-Nicolet (Jaguar Type E 1962), en régularité succès familial avec le père et le fils Nicoules (Ford Mustang 1965).*

