



EDITORIAL

DENIS ASTAGNEAU



Ne nous le cachons pas, l'Afpa traverse en ce moment une zone de turbulences.

Emotion d'abord quand nous apprenons coup sur coup deux disparitions qui touchent nos membres correspondants. L'Afpa présente ici ses condoléances émues d'une part à Marc Debord, d'autre part à la famille de François Rivage.

Incompréhension ensuite quand nous découvrons que certains, porteurs d'un ego surdimensionné, cherchent à déstabiliser l'Afpa de l'intérieur.

Agacement enfin, quand certains oublient soigneusement de payer leur cotisation, ou quand d'autres prennent le secrétariat de notre association pour une agence de voyages en tentant d'aménager à leur guise le voyage en groupe au Japon à l'occasion du salon de Tokyo.

Encore une fois, chers amis, nous sommes à votre service, à condition que vous soyez au nôtre. Vous avez le droit de penser que cette année 2009 a été moins fournie en événements Afpa que l'année dernière, celle du cinquantenaire.

Vous avez le droit de dire que l'on aurait pu faire ceci, cela. Rien ne vous empêche d'organiser ce que vous proposez... à condition de vraiment passer des paroles aux actes. Nous sommes ouverts à toutes les initiatives, à commencer par tous ceux que leur plume démange. Les colonnes de cette gazette vous sont ouvertes.

En attendant, bonne rentrée à tous et vivement que l'éclaircie que l'on nous promet apparaisse dans la conjoncture. Car notre profession dans les journaux comme dans l'automobile souffre des coups qu'elle subit.

P.2 Comités directeurs
Disparition du créateur des Jides

P.3 Nouveaux membres
Changements
Nécrologie
Parus
Foire de Chalons-sur-Marne
Equipauto

Ambiance électrique à Francfort

Le salon de Francfort a changé. La crise est passée par là.

Habituellement ce salon marathon se tenait dans la capitale financière de l'Allemagne pour permettre aux constructeurs nationaux d'exhiber leurs muscles et leurs chevaux. Cette année, chacun montre ses volts et son souci de la planète, voire du devenir de l'humanité (le simple environnement, c'est dépassé)

Le tout électrique ne se cache plus et sort en pleine lumière. Chez Audi avec une R8 rayonnante qui est peut-être la plus belle voiture du salon, en concurrence avec la vision de BMW et ses portes en élytres, chez Mini, chez Smart, chez Volkswagen avec la Up, chez Ford avec la Focus, chez Opel avec l'Ampera, chez Hyundai avec la i20 et, chez les Français avec la très originale BB1 de Peugeot et ses moteurs Michelin dans les roues, ou la iOn dérivée de la Mitsubishi i-Miev et qui sera sans doute en octobre 2010 la première voiture tout électrique de grande série à être lancée sur le marché européen.

Car pour l'instant, aucune n'est encore à vendre. Toutes ne sont que des prototypes plus ou moins aboutis et promises pour dans deux, trois ou quatre ans.

Autant dire que l'annonce tonitruante de Carlos Ghosn, se proclamant pionnier de la voiture zéro émission en présentant quatre prototypes Renault tout électrique, est resté en travers de la gorge de ses concurrents. Beaucoup contestent sa vision optimiste lorsqu'il affirme que le marché de ces voitures atteindra 10 % à 15 % des ventes dans quelques années en Europe.



Les 4 Renault, la Twizy un quadricycle à deux places l'une derrière l'autre, la Zoe de la taille d'une Clio, la Fluence une grande familiale et un Kangoo ZE (zéro émission), seront commercialisés en 2011-2012 au prix de leurs homologues à essence et les batteries seront en location à 104 euros par mois dixit le constructeur.

Mais les concurrents de Renault ne mettent pas tous leurs œufs dans le même panier. Ils parient aussi à plus court terme sur l'hybride. Mercedes a déjà sorti la 400 hybride et présentait une S500 encore plus élaborée avec un moteur électrique plus puissant et une consommation à peine croyable de 3 litres au 100.

Chez BMW, qui dispose maintenant de son propre bâtiment à l'opposé de Mercedes Benz, c'est la Série 7 et le X6 qui bénéficieront les premiers de la technologie hybride. Pour sa part, Volkswagen présente la L1, consommation 1 litre 1/2 aux 100 km et carrosserie en carbone, un prototype encore. Chez Peugeot, on joue la carte hybride diesel avec la 3008 annoncée pour 2011, avec le moteur électrique de 27 chevaux sur le pont arrière alors que le diesel est un 2 litres de 163 chevaux. Et chez Citroën, on sonne la Révolte avec un prototype délirant qui rappelle la 2CV en en prenant le contre-pied, pour les fashion victims.

COMITÉ DIRECTEUR

Synthèse des comités
des 8 juillet et 10 septembre

8 juillet

Présents : Daniel Allignol, Denis Astagneau, René Bougros, André Degon, Gérard Jouany, Karine Leroy, Patrick Sautet.

Absent : François Allain.

Absente excusée : Florence Remy.

10 septembre

Présents : Daniel Allignol, Denis Astagneau, André Degon, Gérard Jouany, Karine Leroy, Florence Rémy, Patrick Sautet.

Absent excusé : René Bougros.

Absent : François Allain

Présente aux deux réunions : Danielle David

• Les décès qui ont eu lieu cet été ont profondément touché l'Afpa, celui de Frédérique Proust, l'épouse de notre ami Marc Debord et celui de François Rivage, vieux compagnon de chez Renault.

• La question François Allain est évoquée. Etant démissionnaire, il nous faut procéder à une élection pour le remplacer. Et selon les statuts la personne qui sera élue le sera jusqu'au renouvellement de celui qui démissionne de son poste. Dans ce cas, aux prochaines élections en 2010. L'élection aura lieu cet automne, par correspondance. Un appel à candidature est donc mis en place.

• Tokyo : ça roule, il reste trois places à pourvoir. Patrick Sautet fait remarquer que cette année, pour cause de crise, aucun constructeur européen ne sera présent. Il regrette que les importateurs japonais n'aient pas cru bon d'organiser davantage de manifestations, d'autant plus que la majorité des journalistes du voyage Afpa supportent une lourde charge financière. La plupart payant le voyage de leurs deniers.

• Danielle rappelle que dans le cadre du Mondial 2010, les prix Afpa sont à remettre en chantier.

• Renouvellement des statuts. Le bureau souhaitant dépoussiérer les statuts, notamment à cause des nouveaux médias électroniques, une assemblée générale extraordinaire va être convoquée en octobre.

• Mise sur pied de la participation du président et de l'ancien président Jean-François Loiseau à la foire de Châlons-en-Champagne (lire compte-rendu).

• Le festival du film publicitaire est évoqué, Karine sera chargée du visionnage des films. Nous attendons confirmation de la manifestation.

• Denis évoque le fait que, de plus en plus, les services communications et marketing coexistent ! Patrick confirme en précisant que Mitsubishi a même supprimé son service de presse !!!

Un ange passe et la séance est levée, non sans remercier l'infatigable Danielle qui s'est collée l'inondation, le déménagement et les travaux. Nouveau revêtement de sol nickel. A découvrir.

Salon de Francfort - suite

Mais la réalité immédiate, c'est chez Toyota, l'un des seuls constructeurs japonais présent à Francfort, qu'on la trouve. L'Auris, berline compacte un peu effacée va retrouver du lustre en arborant une technologie hybride moins chère que la Prius. En attendant le plug in, le branchement pour recharger qui multipliera par dix le nombre de kilomètres pouvant être parcourus en électrique seul.

Cet engouement pour les voitures vertes n'empêche pas les moteurs thermiques d'avoir encore de beaux jours devant eux. Et les constructeurs n'oublient pas les clients d'aujourd'hui. La C3 Citroën et son pare-brise super panoramique, la DS3, dans un salon écrin. Chez Peugeot le très beau coupé RCZ et son toit doublement bosselé, sans oublier le 5008, monospace compact à 7 places, auquel Ford va répondre par un C-Max «kinetiquement» redessiné. Chez Renault, la Fluence, jolie façon de mettre une malle à la

Megane. Chez Fiat une Punto revue et corrigée intitulée Evo. Même chez deux marques en turbulences, on n'hésite pas à sortir une 9,5 chez Saab dérivée de l'Insignia, et chez Opel même, une Astra, très réussie, au design aussi peaufiné que son concurrent Volkswagen.

Mais puisque Francfort ne peut se passer de berlines de luxe, Notons la nouvelle Jaguar XJ, désormais indienne, aux allures de petite Bentley (5,25 m de long en version limousine) et plus basse mais tout aussi impressionnante, la Ferrari 458 Italia que d'aucuns considèrent comme la plus belle sortie de Maranello depuis longtemps.

■ Denis Astagneau



Disparition du créateur des Jidés.

Jacques Durand est décédé le 16 août 2009 dans sa quatre-vingt-dixième année. Pionnier de l'automobile «en plastique», il a participé au développement de cette technique devenue incontournable pour les automobiles sportives produites en petite série.



Né le 28 juin 1920 à Paris, Jacques Durand suit ses parents à Antony où il va se lancer dans de nombreux projets. « Je voulais faire quelque chose de mes doigts et surtout, ne pas passer d'examen ». Pendant la guerre, il développe des petits moteurs thermiques de quelques cm³ pour les adapter à des modèles réduits et les faire tourner à plus de 50 km/h sur des circuits adaptés.

Il découvre le travail du polyester en se rendant chez Chappé et Gessalin et se décide à créer sa propre voiture selon ce procédé. Ce sera l'«Atla» produite à une douzaine d'exemplaires entre 1958 et 1959. François Arbel qui a échoué avec la «Symetric» convainc Jacques Durand de produire une nouvelle auto à mécanique Panhard. Durand accepte «à condition d'avoir les mains libres». Il embauche Max Saint-Hilaire (le futur créateur de la BSH) et François Marcarian qui produira plus tard d'extraordinaires répliques de Lotus Seven à l'échelle 1/2 après avoir été plasturgiste pour Renault Sport. La «Sera», au dessin pur et innovant, sera produite à quinze exemplaires dont quelques uns à Bordeaux. Puis ce sera la collaboration avec Raymond Gaillard, toujours autour de la mécanique Panhard. La jolie «Arista» succède à la Callista. Jacques Durand est maintenant connu et reconnu au point d'être approché par C.H. Armbruster. Cet ingénieur à la «Sovam» est chargé de mettre en œuvre le projet d'André Morin : «Mettre sur le marché une voiture à tendance sportive qui coûte moins d'un million de francs (anciens)». Durand aura beaucoup de difficultés à faire comprendre à Morin que certains principes de construction

sont incontournables et la collaboration de dépassera pas une trentaine de mois et cent quarante cinq voitures quand même.

Cette fois, c'est décidé, Jacques Durand va voler de ses propres ailes et créer, seul, sa voiture. Pour bien le faire comprendre, il va l'appeler «Jidé», acronyme de ses initiales. La berlinette sera à moteur central et livrée avec les mécaniques Renault Gordini 1300 ou 1600. Produites dans l'atelier de

Châtillon sur Thouet, à côté de Parthenay (Deux-Sèvres), elle fera le bonheur des pilotes de renom tels que Jean Ragnotti, «Coco» Rimaudière, Michel Robini ou «Tchine». Malgré d'évidentes qualités, la marque ne résiste pas à la crise pétrolière de 1973. Durand, nullement découragé, relance une nouvelle auto, évolution de la Jidé. Elle s'appellera «Scora» et sera produite à Lapleau en Corrèze. Il aura produit 122 Jidé et 12 Scora pour son propre compte avant que ces deux marques ne soient rachetées.

L'aventure des automobiles conçues par Jacques Durand est terminée. Avec son épouse Denise qui l'a toujours soutenu et encouragé, il se retire dans le Sud de la France où il vit modestement. Toujours positif et pertinent, il aimait à rappeler que «prendre soin des autos anciennes, c'est aider toute une époque à ne pas mourir. C'est retrouver l'aventure». Rouler en «Jidé» permet de mesurer la pertinence de ces propos. Il laisse le souvenir d'un grand «petit constructeur» et d'un homme d'une grande honnêteté intellectuelle, deux qualités qui, hélas, tendent à disparaître.

L'avoir côtoyé est une chance et nous comprenons encore mieux la peine immense de Denise son épouse, de Claudine, sa fille et de Michel, son fils avec lequel il travailla de nombreuses années et à qui nous adressons nos condoléances très sincères.

Association les belles doo-wap,
69, rue Fonfrère 33800 Bordeaux
Tél. : 06 25 62 82 13.
E-mail : assoclbd@yahoo.fr



MEMBRES ACTIFS

**Roman
Scobeltzine**

Lamboa
10, rue Bleue 75009 Paris
Tél. : 01 77 64 48 02
Port. : 06 09 47 16 04
E-mail : romanscob@yahoo.fr
Parrains : Stanislas Grenapin et
Michel Holtz



Nicolas Stiel

Challenges
33 rue de Vivienne
75002 Paris
Tél. : 01 58 65 03 32
Fax : 01 58 65 03 04
Port. : 06 84 58 61 65
Email : nstiel@challenges.fr
Parrains : Jean-François et
Denis Astagneau

Carnet

La profession et la presse automobile déplore la disparition, le 28 août, de notre consoeur d'Auto Plus, Frédérique Proust. A son époux Marc Debord et aux siens, vont nos très chaleureuses condoléances.

Comment ne pas vivre douloureusement la mort de François Rivage ? L'église Saint-Romain de Sèvres, ce 30 août, a été le témoin d'une foi profonde, la sienne et celle de sa famille, et de l'estime d'une profession. Il a donné de ses idées et de son énergie chez Renault durant 30 ans, successivement dans les services formation, après-vente, de la communication, et de la direction du Produit. Nombre de cadres et d'anciens collègues étaient là, ainsi que, touchés, les vieux briscards de la presse auto égrenant les souvenirs. François et sa chœur dans les relations, François et son lumineux sourire. A tous les siens, nous adressons une pensée émue.

**Association Française
de la Presse
de l'Automobile**

21 Grande rue - 92310 Sèvres
Tél. Fax 01 47 36 83 90
www.afpapresse.com

changements

PEUGEOT

Dans le cadre de la nouvelle organisation mise en place chez PSA, Laurence d'Aboville, 33 ans, a pris la direction de la communication de Peugeot le 1^{er} septembre dernier. Elle rend compte à Xavier Peugeot, directeur marketing et communication de la marque. Ses responsabilités couvrent les relations presse et les relations extérieures (Marc Bocquet), la communication produit et technique (Christophe Château) et la communication interne (Muriel Jalenques). Laurence d'Aboville a débuté sa carrière chez I&E Consultants en 2000 avant d'entrer à la direction de la communication du groupe PSA en 2005.

**L'Afpa à la Foire de
Châlons-en-Champagne**



Moins connue que celle de Paris, la 63^e foire annuelle de Châlons-en-Champagne, qui vient de se tenir du 28 août au 6 septembre dernier, n'en est pas moins un évènement économique majeur pour toute une région. Quoi de plus naturel pour l'Afpa que d'y participer, sous forme d'une table ronde consacrée à la voiture verte.

L'idée est née au moment de notre assemblée générale en avril : pourquoi ne pas participer, sous une forme à déterminer, à cette grande manifestation économique-médiatique qu'est la Foire de Châlons ? Notre ami Jean-Louis Courleux, qui s'occupe de la communication de cet évènement annuel, nous a proposé de venir animer un débat sur les voitures propres, un défi relevé avec intérêt par notre président, qui a demandé à votre serviteur de l'accompagner sur place le vendredi 4 septembre dernier. Danielle David s'est jointe à l'équipe qui, sur place, s'est trouvée renforcée par la présence inattendue et bienvenue de René Bougros, de passage à Châlons.

A 17h30, précise, devant une trentaine de participants, Denis Astagneau donnait le coup d'envoi, alors que nous avait rejoints sur l'estrade le vice-président du CNPA Francis Bartolomé.

Dans la salle également, un représentant de la FNTR de Champagne-Ardenne, le directeur du CFA (Centre de Formation des Apprentis), et notre confrère du journal Auto-pro, Guy Capet. Taxe carbone, crise dans le monde de l'auto, voitures électriques, hybrides, à hydrogène, progrès des constructeurs en matière de dépollution, autant de sujets abordés pendant une heure et demie d'échanges animés entre participants et meneurs du débat, une expérience très intéressante que le président a proposé de renouveler dès l'année prochaine.

■ Jean-François Loiseau



Organigramme



A propos de son congé pour futur heureux évènement, Orianne Tamburini nous communique l'actuel organigramme de sa direction :

Directeur de la communication

Grégory Nève - Tel. : 01 30 69 26 16
e-mail : gregory.neve@nissan.fr

Attachée de presse produit

Candice Chiaradia - Tel. : 01 30 69 26 12
e-mail : candice.chiaradia@nissan.fr

Communication produit

Claire Gallard - Tel. : 01 30 69 25 03
e-mail : claire.gallard@nissan.fr

Gestionnaire du parc presse

Aurélien Jancel - Tel. : 01 30 69 26 14 ; e-mail
aurelien.jancel@nissan.fr

Responsable communication corporate

Gilles Gautherot - Tel. : 01 30 13 26 50
e-mail : ggautherot@nissan-europe.com

Modifications
annuaire...
on vous donne la page !

Page 69

Didier Rose
12, rue Alain-Fournier, 91400 Orsay.
Tél. : 01 60 10 24 39
Port. : 06 60 41 88 73
E-mail : didier.rose11@wanadoo.fr.

Rédacteur en chef de la revue Ingénieurs de l'automobile, Didier Rose a été licencié pour raisons économiques. Il recherche un poste fixe ou des collaborations. Spécialisations : technologies automobiles, essais véhicules. Voir coordonnées ci-dessus.



**Jean-Rémy Macchia
à France Info**

France Info ayant décidé de donner plus de place à l'automobile dans sa grille a intégré une chronique auto bi-quotidienne ! C'est notre confrère, Jean-Rémy Macchia, membre de l'Afpa qui l'anime. Sous le nom de La pratique de l'auto, cette chronique délivre toutes les infos utiles dont l'automobiliste peut avoir besoin ou envie au quotidien : choix de voiture, budget et prix de revient à l'usage, conseil d'entretien ou de conduite, questions d'assurance ou de crédit, soucis de relations avec les forces de l'ordre ou les garagistes, curiosités techniques, aléas de fiabilité. Cette chronique va donc répondre aux interrogations de l'usager automobile.

La pratique de l'auto est programmée tous les jours du lundi au vendredi, à 6 h 11 et à 13 h 38.

Le mercredi, à 16 h 19, Jean-Rémy reçoit un invité.

**LA GTV6
DANS TOUS
SES ÉTATS**



L'Alfa Romeo GTV6, présentée en novembre 1980, a été produite jusqu'à fin 1986. Propulsée par le premier V6 Alfa à injection électronique, elle va connaître une belle carrière à l'échelon planétaire. Une aura constamment renforcée par ses succès en compétition sur le territoire français et dans le monde entier. Dans son ouvrage qui vient de paraître, notre ami Hervé Bouchot évoque les versions et séries spéciales et les décrit dans les moindres détails. En s'appuyant sur les témoignages de pilotes et de préparateurs de l'époque, il retrace le riche palmarès de cette sportive. Pour les amateurs et les puristes de la marque au trèfle.

Alfa Romeo GTV6, de la route à la piste, d'Hervé Bouchot, préface de Carlos Gomez, directeur général délégué de Fiat France, éditions ETAI, 160 pages, 352 photos noir et blanc et couleur, 42 €.