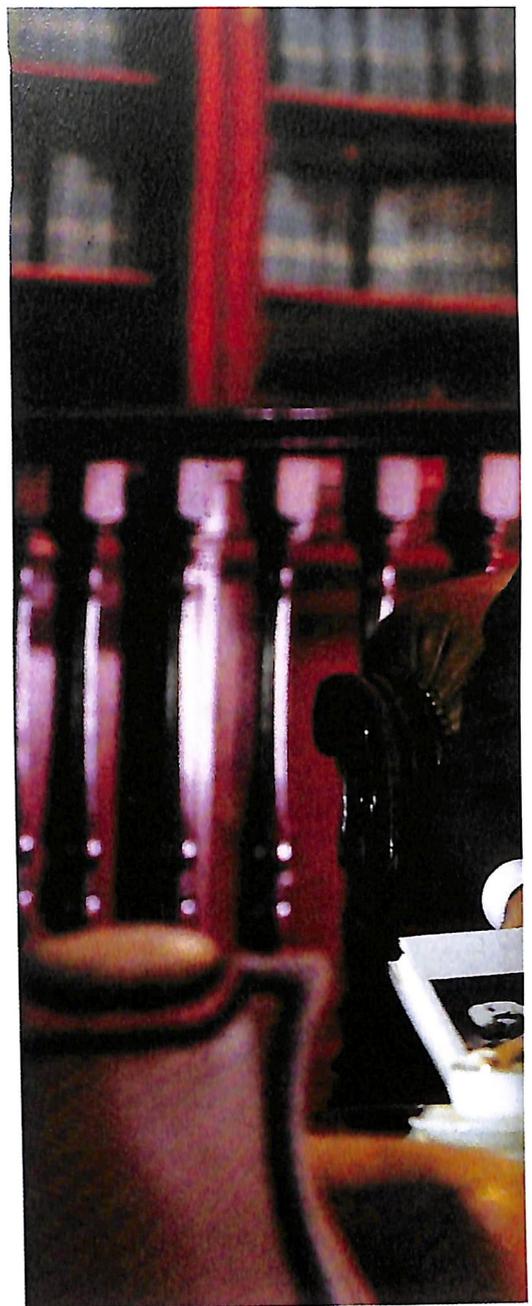




*Lucien François et son copilote préféré, Edouard, son fils, lors d'un ancien rallye de Touraine. Le temps a passé, depuis, mais le virus s'est développé...*



LUCIEN FRANÇOIS BERNARD

# 45 ANS DE PASSION

Nous devons nous voir en juin dernier pour une séance de photos, en y associant l'une de ses plus récentes acquisitions, une Ferrari 365 GTC/4. Mais le week-end précédent, l'embrayage l'avait lâché en plein voyage, et sa voiture est revenue sur un plateau. Ce sera l'affaire de quelques semaines, tout au plus. L'occasion, pour nous, de constater que Lucien François Bernard est toujours en mouvement, comme le sont ses voitures, d'ailleurs. Pour lui, la meilleure façon de profiter d'une automobile ancienne, c'est encore de s'en servir. Le plus souvent possible, sur route comme sur piste...



Complicité père-fils dans la bibliothèque de l'ACF en contemplant cette maquette de Maserati 250 F, réalisée par le célèbre artiste turinois Michele Conti. Pour Lucien Bernard, une passion se vit mieux lorsqu'elle est partagée en famille. Dont acte.

# EN ZONE ROUGE...

TEXTE D.L - PHOTOS CATHY DUBUISSON ET ARCHIVES DR

**Q**uand j'ai commencé à collectionner des Porsche 356, au début des années 70, j'entassais des modèles pas toujours reluisants", se souvient-il. "Je les rangeais là où je pouvais, chez des amis qui avaient des granges à la campagne, en attendant le jour lointain où je pourrais les faire restaurer. Et puis, après quelques années, je me suis calmé, j'ai procédé à un nécessaire aggiornamento en revendant celles qui nécessitaient de gros travaux (une bonne dizaine, en fait) et j'ai conservé celles qui fonctionnaient correctement, quitte à laisser partir d'autres pièces (elles servaient le plus souvent de banques d'organes), ou beaucoup plus rares mais malheureusement immobilisées comme plusieurs 356 Carrera

(1600 GS/GT et Carrera 2, notamment) que j'ai revendues la mort dans l'âme sans avoir pu y toucher..."

Lucien aborde ici l'une des problématiques qui touchent tous les collectionneurs, surtout ceux qui sont contraints de faire un choix cornélien entre la rareté et l'état. Lesquelles conserver ? Celles qui roulent, ou celles qui ont un précieux pedigree et pourraient rouler un jour ?

"A l'époque, poursuit-il, dans les premières années du Club 356, on croisait toutes sortes d'amateurs, des plus modestes aux plus fortunés. Un coupé 356 B propre et en état de marche se négociait aux alentours des 5 000 F, ce qui représentait grosso modo un bon mois de salaire pour un cadre moyen. La mise de fonds n'était donc pas des plus dissuasive.

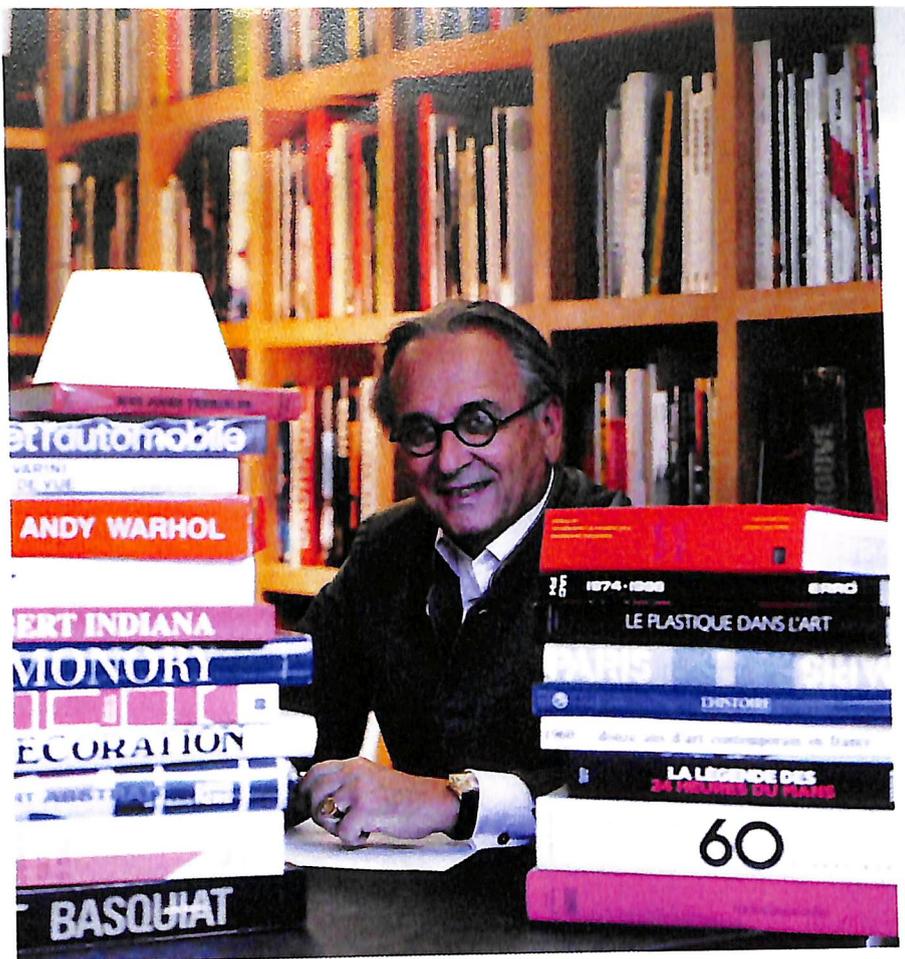
Mais être collectionneur dans ces années-là n'était pas de tout repos. Pas question de laisser votre 356 en réfection chez un agent Porsche ou d'aller y chercher des pièces, par exemple. La firme ne s'intéressait pas du tout à notre cible, et considérait, au mieux, les 356 comme des voitures d'occasion bon marché en fin de parcours. Il nous a fallu attendre quelques années avant que Porsche ne crée son propre musée et se soucie davantage des besoins réels des collectionneurs de Porsche anciennes. Alors, en attendant ce jour lointain, au Club (dont il fut un des fondateurs avec Bernard Dedieu, Alain Baratta et Georges Sevin, tous des passionnés de la première heure), on s'échangeait des adresses sous le manteau, on se débrouillait, en d'autres termes, pour →

## TRAJECTOIRE

*tout, les pièces ou les rares spécialistes. Mais l'ambiance était bon enfant, et l'on passait d'excellents moments ensemble à refaire les Porsche 356 et, accessoirement, le monde environnant..."*

### Sortez couvert...

C'est en 1972 que Lucien devient l'un des associés du cabinet Lejeune et de Lagasnerie devenant par la même occasion LDA. C'est dans ce cadre qu'il a entrepris de prospecter de nouvelles niches de marché, telles que les objets d'art, le cinéma et l'automobile d'exception, ancienne ou contemporaine. Trois domaines très distincts exigeant une excellente connaissance du sujet, ainsi qu'une capacité créative en termes de contrats et de nature des risques couverts. "A l'époque, il n'existait guère dans le domaine qui nous intéresse que mon ami, Jean-Michel Cérède, un courtier indépendant, qui avait créé un contrat collection spécifique par passion personnelle (il était lui-même collectionneur de longue date), et j'ai, à mon tour, puisé dans ma propre expérience pour proposer un type de contrat très différent de ceux qui couvraient les automobiles modernes, tant en termes de risques liés aux conditions d'usage que de leur valeur propre. Je me suis davantage aligné sur les objets d'art en cherchant – en priorité – à couvrir au mieux la valeur du bien en fonction des risques réels. Ce qui supposait une base de référence admissible, tant par l'assureur que par le propriétaire, une « valeur agréée » établie par des experts spécialisés connaissant à fond le marché de l'automobile ancienne. Et, dès cette époque, j'ai pu associer ma passion première, l'automobile, à l'exercice quotidien de mon métier. Rares sont les gens capables de s'aménager une existence où



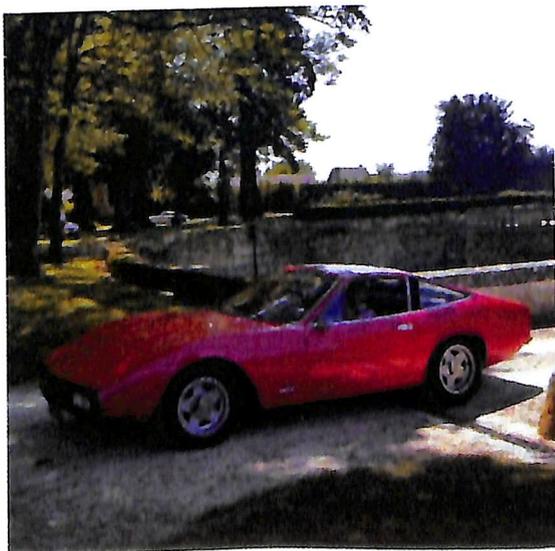
Chez lui, submergé par les ouvrages d'art contemporain, son deuxième violon d'Ingres.

*tout ce qu'ils entreprennent est lié à la poursuite d'une passion. Ce fut mon cas, et je suis heureux d'avoir poursuivi cette trajectoire, car je ne me suis jamais ennuyé dans mon métier..."*

### Les "100 GT" : un événement à construire

Lucien Bernard s'est également intéressé, à l'époque, aux structures des clubs, à leurs modalités de fonctionnement et à leur développement. Au point de prendre la présidence du Club 356 Porsche en

1981, et d'en assumer la responsabilité durant près de quinze ans... L'occasion (entre autres) de se pencher sur tous les aspects juridiques et les responsabilités de la fonction, en ce qui concerne la participation à des manifestations, aux sorties de club ou aux événements sportifs disputés sur circuit. C'est au même moment qu'avec d'autres associations comparables (comme le Club Aston Martin, le Club Maserati et le Club Austin-Healey) a été projetée la manifestation des "100 GT" : "Nous nous sommes regroupés par affinité, avec le souci de proposer à nos membres



Sa dernière acquisition, une rare Ferrari 365 GTC/4. Ce qui n'est pas incompatible avec son passé de Porschiste militant...



A Monaco, il a découvert le légendaire circuit en ville au volant de sa monoplace Gordini (châssis 1 GC). Son meilleur souvenir ? "Quand vous pénétrez dans le fameux tunnel, une multitude d'images vous envahit soudain..."

Rétromobile, sur le stand de LDA, une exposition sur le thème "l'Art et l'Automobile", Lucien François a pris plaisir à présenter la compression de César de la Mini de l'ancien ministre de la Culture Michel Guy.

respectifs la jouissance d'un circuit loué pendant une journée (comme Dijon-Prenois ou le Mas du Clos). C'est sans doute la première fois en France que des clubs se sont associés dans le but de créer une manifestation collective réunissant quelques GT d'époque autour d'une piste. Les « 100 GT » ont connu un succès durable, et font toujours partie du calendrier, aujourd'hui encore, en mars, une première journée entre amis pour réveiller les belles endormies. Tout en participant à son organisation, j'en ai été l'assureur depuis l'origine, en créant un contrat-type destiné aux présidents des clubs organisateurs couvrant tous les risques propres à ce genre d'événement. Dès 1974, j'étais déjà chargé, en qualité d'assureur-conseil, des Coupes de l'Age d'Or qui faisaient figure de référence au milieu dès années soixante-dix. Et c'est ainsi que j'ai proposé un nouveau contrat spécifique pour les clubs (ou les associations) impliqués dans des événements à caractère sportif couvrant leur responsabilité civile dans tous ses aspects, épreuves réglementées ou non. Depuis lors, bien d'autres manifestations se sont créées en France, et le VHC a connu un essor exponentiel, tant sur piste que sur route ouverte. Je suis encore aujourd'hui l'assureur partenaire de tous les grands événements qu'organise Patrick Peter, du Tour Auto au Mans Classic, et je dois dire que ce partenariat fonctionne dans un parfait climat de confiance." Mais l'assureur troquera volontiers son costume-cravate contre une combinaison de pilote, à l'occasion, pour mieux vivre de



Le Tour Auto, l'un de ses souvenirs d'enfance les plus marquants, lorsqu'il y voyait Jean Behra tirer le meilleur d'une Porsche 356 Carrera 1500 GS. Bien des années plus tard, en 1992, il a pu revivre ce moment, de l'intérieur, comme on le découvre ici...

l'intérieur les événements automobiles du genre...

### Un Tour Auto en Carrera : la symphonie fantastique

Depuis qu'il a vu passer, enfant, le Tour Auto près de chez lui, à Nice (c'était en 1956), Lucien Bernard a ressenti une forte attirance pour le sport automobile qui l'a incité à délaisser au plus tôt le bord des pistes pour se retrouver derrière un volant. Mais c'est par le biais des voitures de sport anciennes qu'il a pu effectivement s'initier à la compétition, comme beaucoup d'amateurs de sa génération : "Le VHC et son développement nous ont permis de profiter à plein de l'ambiance des compétitions d'époque, sans nous contraindre à assumer toutes les exigences liées au « métier » de pilote. En conservant l'esprit →



Son fils, Edouard, est lui aussi collectionneur, et Porschiste – qui plus est ! Il possède notamment une 911 SC de 1979, voiture que Serge Gainsbourg avait offert à Jane Birkin...

ludique des gentlemen-drivers d'autrefois, beaucoup ont ainsi continué à exercer leur activité professionnelle dans la semaine tout en s'offrant la possibilité de piloter la monoplace ou la voiture de sport de leurs rêves d'enfant sur les plus beaux circuits d'Europe durant le week-end. C'est ainsi que, de la 356 Carrera GS à la monoplace Gordini 1500 en passant par un spyder 550 RS une Carrera Abarth GTL ou une Lotus XI, j'ai eu le grand privilège de les pratiquer toutes depuis le baquet du conducteur, tant au Mans Classic qu'à Monaco... Je parlais tout à l'heure du Tour Auto, que j'ai découvert en 1956. C'est là que j'ai attrapé le virus. Je ne m'en suis pas guéri depuis. La faute, notamment, au regretté Jean Behra qui

pilotait cette année-là une Carrera 1500 GS avec son frère, et m'a particulièrement impressionné. Avec, en prime, une ambiance sonore (elle faisait plus de bruit qu'une Ferrari...) qui est restée gravée dans ma mémoire. J'ai, dès ce moment, rêvé de revivre cette ambiance au volant d'une 356 en passant très tôt mon permis de conduire. Il m'a fallu attendre un peu plus de temps, en fait. J'ai commencé plus modestement aux commandes d'une R8 Major offerte par mes parents. Elle était jaune et possédait quatre phares à l'avant... Avec un peu (beaucoup ?) d'imagination, j'ai même tenté un temps d'imiter les gestes instinctifs de mon ami de toujours, Jean-Pierre Jarier au volant de sa R8 Gordini ! A cet âge-là, on ne sait

pas toujours évaluer ses limites [rires]... Avec le Club 356, j'ai pu dès l'origine découvrir l'attrait de la piste au volant de voitures d'époque. Aujourd'hui, j'ai étendu les couvertures d'assurance à bien d'autres domaines et d'événements sportifs". Cet horizon élargi a progressivement conduit Lucien Bernard à se tourner naturellement vers les voitures de grand tourisme actuelles, dont il estime que leur usage est souvent comparable en termes de fréquence à celui des voitures de collection : "A mes yeux, l'acheteur de ce type de voiture fait son choix par passion, exactement comme un collectionneur. Et, en termes d'usage ou de risques, on retrouve à peu de choses près le même profil d'utilisation. On ne se sert pas d'une



Au Mans Classic, rencontre impromptue avec Jean-Pierre Jarouille. Lucien pilotait alors une Lotus XI. Autre grand moment...



Devant ce bronze réalisé en hommage à la victoire des voitures Brasier à la Coupe Gordon Bennett, Lucien présente son ouvrage consacré à l'histoire de l'ACF.

## “AVEC LE CLUB 356, J’AI PU DÉCOUVRIR L’ATTRAIT DE LA PISTE AU VOLANT DE VOITURES D’ÉPOQUE”

*Ferrari 430 (sans savoir où l’on pourra la laisser) pour aller faire ses courses aux heures de pointe. Ce, même si elle en est tout à fait capable. Mais un véritable passionné ne lui imposera pas ce genre de contrainte, voilà tout...”*

### Une “Dame” toujours verte...

Nous tombons sur une ancienne photo le représentant à côté de son cabriolet 356 B Dame, en 1981, l’une de ses premières Porsche qu’il avait choisi de conserver. Cette voiture de première main était alors dans un état d’origine (avec 80 000 km réels...), que l’on qualifierait aujourd’hui d’exceptionnel. Elle avait fait l’objet d’un reportage dans le n°12 du magazine *Auto-Rétro*. C’est à cette époque que j’ai rencontré Lucien Bernard pour la première fois, et que j’ai pu mesurer l’étendue de sa passion, comme son sens inné de la rigueur professionnelle qui devait lui valoir la confiance de milliers de collectionneurs. Cette passion multiforme, il a su la développer par la suite autour du sport automobile et de la voiture de caractère.

C’est toujours par passion qu’il a rejoint l’ACF en 1985, notamment sa commission historique qu’il a présidée quelques années durant. Une opportunité qu’il a mise à profit il y a peu pour rédiger un superbe ouvrage retraçant les temps forts du premier siècle de cette grande maison en l’illustrant de précieuses archives provenant des fonds propres de l’ACF.

Et l’avenir, dans tout cela ? Celui de LDA a été préparé de longue date. Racheté voici une dizaine d’années par le consortium AON (premier groupe de courtage au



*Porsche, encore et toujours : ce coupé 356 B, doté de jantes Rudge, côtoie dans sa collection une 911 3,2 l Speedster (ailes étroites). Depuis toujours, Lucien éprouve une passion singulière pour les productions de Zuffenhausen.*

monde), et devenu “Aon Classic Car”, son cabinet a su préserver le meilleur de son expérience pour ses fidèles clients, dont Lucien Bernard, Senior Advisor du Groupe et Président de l’AVEC (Association des Amateurs de Voitures de d’Exception et de Collection) qui regroupe plusieurs milliers de collectionneurs, a encore la charge aujourd’hui. Grâce aux acquis de LDA, Aon est aujourd’hui devenu un opérateur reconnu pour l’analyse et les garanties des risques du sport automobile. Originellement assureur de l’ACF pour ses fameuses Coupes de Printemps et d’Automne, organisées jadis avec l’ACIF, il est aujourd’hui celui de la FFSA et de l’Automobile Club de l’Ouest.

Mais, c’est à travers son fils, Edouard, que Lucien se projette le plus, désormais. Ce dernier, courtier reconnu en assurance des objets d’art et des biens artistiques, exerce ses talents chez *Eeckman Art & Insurance*. Là encore, c’est la passion qui a guidé ses pas. Mais, à ses heures, il rejoint volontiers

son père avec lequel, accompagné de Pierre Gosselin, il organise, les “100 GT”. “Mon fils a toujours partagé et m’a toujours suivi dans mes activités automobiles, se réjouit Lucien. Aujourd’hui, il est l’heureux possesseur d’une 911 SC de 1979 ayant appartenu à Jane Birkin, puis Yves Simon auquel il a racheté cet exemplaire voici dix ans. Je pense pouvoir le dire, les bases sont acquises, désormais il les fait fructifier...” ●

- La newsletter de l’AVEC : un contenu riche et varié qui vous propose chaque jour un regard connoté sur le monde de la voiture ancienne, son actualité et ses temps forts. Avec des rappels historiques précis et très documentés. Inscriptions : [www.aonclassiccar.fr](http://www.aonclassiccar.fr).
- Rappelons aussi que l’ouvrage, *L’Histoire de l’Automobile Club de France*, version luxe sous étui, 200 p. illustrées, est disponible à l’A.C.F (6 place de la Concorde 75008) au prix de 40 €.



*La “Dame” verte : ce cabriolet 356 B “Dame” a fait longtemps sa fierté. Au volant, le célèbre pilote Derek Bell.*