

A l'attention 

Bourg la Reine le mardi 18 novembre 2025

OBJET : FFVE un refus inexplicable

Une 2CV-6 A été reconstruite. Celle-ci aura passé le Contrôle Technique sans remarques. Certes, un C.T. n'est pas une validation par l'UTAC, toutefois l'automobile, munie des Saints Sacrements du C.T., est donc légalement utilisable sur le réseau public pendant deux années.

La France, afin de valoriser le patrimoine et un réel savoir-faire de l'industrie automobile, la France crée pour les automobiles anciennes de plus de trente ans une catégorie dite Collection. Cette catégorie, autrefois contraignante, permet un usage moins contraint en imposant un C.T. tous les cinq ans, contrôle qui reprend la réglementation telle qu'elle existait lors de la mise sur le marché de l'auto. A ce titre, j'avais importé des USA deux véhicules des années 70 qui n'auraient jamais pu passer les émissions aux normes d'aujourd'hui. Afin de cadrer les modifications possibles, le passage d'un véhicule en Collection impose que celui-ci soit le plus proche possible de son état « Sortie d'Usine ». En cela la FFVE s'est vue attribuer la tâche de valider ou non le classement en Collection des véhicules qui lui sont présentés. A titre personnel, j'ai présenté et obtenu le classement en Collection de quatre véhicules qui sont respectivement une Lincoln Continental de 1976, une Cadillac Seville de 1977 et une 2CV-6 de 1985, auto vendue après lui avoir fait réaliser une traversée des USA et enfin une Mercedes 420SEL de 1989.

La 2CV-6 mentionnée plus haut, après ses aventures américaines, ne pouvant passer le C.T. pour cause de châssis perforé, celle-ci fut vendue pour récupération de pièces.

Souhaitant disposer d'une 2CV fiable, j'ai acheté auprès d'un particulier une 2CV-6 Charleston totalement reconstruite. Si le moteur est d'origine, de nombreuses pièces ont été remplacées, boîte de vitesse, freins, pots de suspension... Un châssis neuf a été acquis auprès de la société De Graaf, société ayant pignon sur rue et qui propose des pièces neuves ou reconditionnées pour de nombreux modèles, Citroën en particulier.

Plusieurs fabricants proposent des châssis pour les 2CV AZ-A2 et AZ-KA produites à partir de février 1970. Une société française, MCDA, ayant récupéré l'outillage de l'usine portugaise, produit des châssis naturellement conformes, si tant est que le métal utilisé soit lui aussi conforme. Ces châssis sont reconnus et agréés par la FFVE. Ils ne peuvent être acquis que sur présentation de la carte grise de la 2CV afin que le numéro de châssis frappé à froid puisse y être inscrit. Le but de cette contrainte est évidente, elle interdit de dupliquer une 2CV, le numéro de châssis identifiant l'auto devant rester unique.

D'autres fabricants proposent eux aussi des châssis adaptables ou homologués. La différence entre adaptable et homologué réside dans l'attestation, par un ou plusieurs organismes tiers, de la conformité du châssis à la référence constructeur d'origine. Dans le cas du châssis De Graaf, trois organismes de trois pays différents certifient la conformité du châssis. Ces trois organismes sont respectivement TÜV pour l'Allemagne, RDW pour les Pays Bas, FOMV pour la Belgique. Ces trois pays font intégralement partie de l'Union Européenne et, à ce titre, ils obéissent aux directives de l'U.E.. Ces directives sont appliquées sur l'ensemble de l'Union. Sauf erreur, à priori, les attestations délivrées par ces organismes sont donc aussi valables en France. En cela, remercions les règles de subsidiarité qui fluidifient les échanges entre les pays de l'U.E., simplifient les agréments et limitent les particularismes locaux des bureaucraties tatillonnes.

Aujourd'hui pour qualifier ou disqualifier les châssis de remplacement des 2CV, la FFVE s'appuie sur l'expertise d'une association, l'Aventure Peugeot-Citroën. Afin de faire homologuer le châssis De Graaf, j'ai fait parvenir à cette association le courriel suivant :

Bonjour,
je souhaite passer auprès de la FFVE ma 2CV en "Collection", celle-ci est totalement restaurée.
A cette fin je souhaite obtenir un certificat de conformité du châssis utilisé pour cette restauration.
Vous le trouverez en PJ.
En restant à votre disposition pour toute action complémentaire.
Cordialement.

A ce courriel, l'association m'a répondu comme suit :

Bonjour,
La société De Graaf n'a pas d'agrément du constructeur pour la refabrication des plateformes et commercialise ce qu'il convient d'appeler des contrefaçons.
Un véhicule équipé d'une telle plateforme non homologuée en France ne peut obtenir aucun document officiel.

A ce jour, seul les plateformes "origine" du Méhari Club Cassis sont acceptées.

Bien cordialement,

Cette réponse appelle plusieurs remarques.

1. L'association se fait complice d'une situation de monopole et, de facto, élimine toute forme de concurrence, élimination qui est contraire aux règles européennes. Le monopole est compréhensible pour un véhicule en cours de commercialisation par un constructeur, il doit amortir les études et outillage, ce monopole ne l'est plus en ce qui concerne les véhicules anciens pour lesquels le constructeur ne peut fournir les pièces détachées de remplacement.
2. L'utilisation par l'association du mot « contrefaçon » pose un réel problème car la contrefaçon est punie par la loi. Or, il ne semble pas que De Graaf et les organismes de certification/homologation aient pour vocation d'enfreindre les lois. Et si tel était le cas, comme pour les produits de luxe contrefaits, les diverses administrations, douanes en particulier, se doivent de mettre en œuvre les moyens d'interdire l'entrée dans l'U.E. en général et la France en particulier, des produits contrefaits.
3. Le montage d'un châssis non homologué devrait interdire l'utilisation d'un tel véhicule sur route ouverte.
4. Enfin, il me semble improbable que l'association dispose des moyens de valider ou non l'homologation des châssis fabriqués par d'autres sociétés que MCDA. Cette absence de moyens explique une certaine mais légitime frilosité.
5. En revanche, de par leur nature même, TÜV, RDW et FOMV disposent eux des capacités de validation. S'il va de soi que pour un châssis sorti de nulle part, châssis ne disposant pas d'une attestation émise par un ou plusieurs organismes tiers et reconnus, que ce châssis ne soit pas accepté est absolument souhaitable. Dès lors que le châssis a été attesté conforme par un organisme tiers et reconnu, la subsidiarité se doit d'être appliquée. La réponse de l'association est donc irrecevable.

En résumé, pour un châssis fabriqué puis homologué par des organismes de certification tiers, dans un pays de l'U.E., lorsqu'il est monté selon les règles de l'art dans le véhicule, qu'il porte un numéro de série unique, celui-ci est de facto conforme aux spécifications constructeur. C'est là que le bât blesse : la FFVE et l'association Aventure Peugeot-Citroën ne sont ni en mesure ni en droit de rejeter l'attestation de conformité. Celle-ci s'impose au nom de la subsidiarité.

Le châssis produit par De Graaf, au moyen des attestations de conformité fournie et délivrée par trois organismes, est conforme et donc homologué. De ce fait je demande la révision du rejet par la FFVE du refus de classement en véhicule de collection de la 2CV-6 immatriculée FS-302-VF.

Vous trouverez en annexe, le courrier de la FFVE de refus du classement en véhicule de collection ainsi que l'attestation De Graaf.

En vous souhaitant bonne réception, je reste à votre disposition pour vous communiquer tous les documents utiles à une prise de décision favorable.

Jean-Louis Cech



M CECH JEAN-LOUIS
5 Bis rue de Fontenay

92340 BOURG LA REINE

Boulogne, le 11/09/2025

N°DOSSIER : AT5371679
(à rappeler pour toute correspondance)

Madame, Monsieur,

Vous avez sollicité la délivrance d'une attestation de datation et de caractéristiques afin d'obtenir un certificat d'immatriculation avec mention d'usage « véhicule de collection » pour votre véhicule.

Conformément à l'article R.311-1 du code de la route, un véhicule de collection est un véhicule de plus de trente d'âge qui ne peut, compte tenu de sa date d'homologation et de première mise en circulation, répondre aux prescriptions techniques en vigueur. Seuls les véhicules réceptionnés peuvent prétendre à la délivrance d'une attestation en application du principe selon lequel ne peuvent circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique que ceux immatriculés et ayant fait l'objet d'une réception nationale ou communautaire. De même, une attestation ne peut valider une transformation notable sur un véhicule. Quel que soit son âge et pour des raisons évidentes de sécurité, une transformation est soumise à une réception à titre isolé auprès du service en charge des réceptions en application des dispositions de l'article R.321-16 du code de la route.

Votre dossier :

Marque : CITROEN
Type : AZKA
VIN : VF7AZKA00KA054264
N° Moteur :

N° immatriculation : FS-302-VF
Date 1^{ère} mise en circulation : 29/03/1985

Vous pouvez consulter sur la seconde page le(s) motif(s) entraînant un refus de délivrance d'attestation.

En revanche, conformément à la réglementation en vigueur, vous pouvez vous rapprocher de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) dont vous dépendez géographiquement pour effectuer une réception à titre isolé de votre véhicule.

La FFVE agissant par délégation du ministère en charge des transports, vous avez la possibilité de former, dans un délai de deux mois à compter de la réception de ce courrier, un recours hiérarchique auprès du Ministère de la Transition écologique et solidaire, Direction Générale de l'Énergie et du Climat, Sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules, autorité administrative compétente en la matière (adresse postale : 92055 Paris La Défense Cedex). Ce recours devra être écrit, exposer vos arguments ou les éléments nouveaux et comprendre une copie du présent courrier.

Pour contester un refus

Nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, nos sincères salutations.

Fanny FILMOTTE
Directrice du service des attestations

1/2



Motif(s) entraînant un refus de délivrance d'attestation FFVE :

Nous avons interrogé le ministère, qui a donné un avis défavorable à toute délivrance d'attestation de datation et de caractéristiques par la FFVE pour les véhicules ayant un châssis "adaptable" pour les raisons suivantes : Dans la mesure où les châssis des véhicules ont été remplacés par des châssis non reconnus par le constructeur d'origine, ces véhicules ne peuvent pas faire l'objet d'un classement en collection au sens du point 6.3 de l'article R. 311-1 du code de la route qui stipule :

« Le véhicule de collection est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux ». De fait, un véhicule ayant un châssis « adaptable » ne peut pas recevoir d'attestation de date pour véhicule de collection afin d'obtenir une carte grise « collection ». Le remplacement des châssis est de la responsabilité du propriétaire, du fabricant du châssis et du réparateur qui sont tenus respectivement de fabriquer, d'employer et de monter sur les véhicules des pièces qui répondent aux caractéristiques de celui-ci et permettent de garantir que ces derniers ne compromettent pas gravement la sécurité routière, la santé publique ou la protection de l'environnement.



ATTESTATION (conforme nr 1400/2002 du règlement CE)

La Société De Graaf Spare Parts Service B.V. déclare que le châssis avec le

DG numéro de série:..... DGBBBJ151397A.....

a été homologuée afin de remplacer celui de Citroën 2CV référence d'origine **75 519 116**

Ce châssis s'utilise pour des voitures Citroën suivantes:

2CV4	(AZ-A2 02 '70 ->)	DYANE4	(AYA2-A(M) 03 '68 - 02 '70)
2CV6	(AZ-KA 02 '70 ->)	DYANE	(AYA2-A(M) 02 '70 ->)
DYANE6	(AY-CB 02 '70 ->)	DYANE6	(AYA3-A(M) 01 '68 - 10 '68)
AZU250	(AZU-B 08 '72 ->)	DYANE	(AYA-A(M) 08 '67 - 03 '68)
MEHARI	(AY-CA 01 '68 ->)		

Cette attestation a été délivrée par:

TÜV	Allemagne	Nr. : 148.029.04	oct. 2004
RDW	Pays Bas	Nr. : RDW-00050063	oct. 2004
FOMV	Belgique	Nr. : VO/43.12/2005-12	août 2005

La direction,

N. Sloom

