

# La restauration de véhicules de collection

2024



En partenariat avec la





## MÉTHODOLOGIE

L'Institut pour les Savoir-Faire Français, en partenariat avec la Fédération Française des Véhicules d'Époque, a travaillé sur une publication consacrée à l'écosystème de la restauration des véhicules d'époque en France. Cette publication s'inscrit dans une volonté de l'Institut pour les Savoir-Faire Français d'apporter de l'information qualifiée à propos de filières au sein desquelles les métiers d'art jouent un rôle important mais peu visible. Leurs enjeux de développement présentent des aspects spécifiques : transmission de savoir-faire rares, valorisation des métiers d'art, préservation du patrimoine roulant... Cette publication a ainsi pour vocation de contribuer à faire rayonner, perdurer et grandir ces savoir-faire reconnus pour leur excellence tant sur le plan national qu'international.

# EDITO

Les métiers d'art de la restauration de véhicules d'époque font partie de notre histoire collective. Fréquemment associés à tort à la réparation automobile, leur impact culturel et patrimonial est encore largement sous-estimé. La place de l'automobile dans l'histoire et l'évolution de nos sociétés au XX<sup>ème</sup> siècle et en ce premier quart du XXI<sup>ème</sup> font des métiers de la restauration et de la conservation des acteurs autant économiques que culturels. Ne se résumant pas à la conservation du passé, ils incarnent des valeurs universelles et ancrées dans notre époque : sens de l'exigence, respect de l'humain et du temps long, haute-technicité et durabilité. Ces ateliers constituent aussi un tissu économique couvrant l'ensemble de nos territoires. À travers cette publication inédite, nous souhaitons révéler toute leur richesse, qu'il est aujourd'hui nécessaire d'accompagner dans leur évolution et de préserver pour les générations futures. Ce projet marque une étape importante dans la continuité de nos travaux conjoints initiés en 2021. Nos efforts avaient alors conduit à l'inscription des savoir-faire artisanaux des carrossiers-restaurateurs à l'inventaire du Patrimoine Culturel Immatériel français, une avancée significative pour la reconnaissance des métiers d'art de la filière.

En conjuguant à nouveau nos expertises, nous poursuivons notre engagement pour la pérennisation de ce pan précieux de notre patrimoine culturel. Ce partenariat s'inscrit pleinement dans les missions complémentaires de nos deux institutions, et repose sur des ambitions communes : d'une part, mettre en exergue les métiers d'art associés au patrimoine automobile, souvent méconnus du grand public. D'autre part, souligner l'urgence de préserver ces savoir-faire historiques, aujourd'hui fragilisés et menacés de disparition, faute de reconnaissance et de transmission.

Fruit d'un travail mené en concertation avec des experts de la filière, cette publication aborde les enjeux majeurs auxquels font face les professionnels de la restauration. Elle soulève des problématiques clés telles que l'attractivité des métiers d'art auprès des jeunes générations et la transmission des savoir-faire via les dispositifs de formation adaptés. Elle s'attache à promouvoir le rayonnement des métiers d'art auprès du grand public afin de susciter l'intérêt vers ces métiers et, espérons-le, des vocations. Enfin, elle souligne l'importance de soutenir les entreprises par la reconnaissance, la distinction et la valorisation de leurs savoir-faire.

Cette publication aspire à servir de référence et d'outil de promotion, destiné à sensibiliser, inspirer et mobiliser toutes les parties prenantes : institutions, professionnels, grand public, corps consulaire ou encore établissements scolaires. Elle ambitionne de susciter des initiatives concrètes en faveur de ces métiers d'excellence afin de les inscrire durablement dans l'avenir.



Anne-Sophie Duroyon Chavanne,  
Directrice générale - Institut pour  
les Savoir-Faire français



Jean-Louis Blanc,  
Président de la Fédération Française  
des Véhicules d'Epoque

“ Les métiers d'art œuvrent, souvent dans l'ombre, à garder vivants de nombreux pans de notre édifice social commun, qu'ils soient économiques, culturels ou patrimoniaux. C'est le cas dans la filière automobile avec les métiers d'art de la restauration des véhicules d'époque, qui regroupent de très nombreux savoir-faire d'une grande technicité et souvent rares. Ils constituent indubitablement une richesse pour notre pays, portons-leur l'attention qu'ils méritent et soyons-en fiers ! ”

Xavier Long,  
Directeur général adjoint de l'Institut pour les Savoir-faire Français,

**Hubert Haberbusch,**

Maître d'art restaurateur de véhicules de collection chez HH Services, et Vice-président FFVE

# L'ESSENTIEL

L'automobile témoigne d'une histoire industrielle, économique et sociale remarquable en France. De l'âge d'or du design automobile aux innovations techniques qui ont marqué leur temps, **les véhicules d'époque incarnent une richesse patrimoniale qui mérite d'être reconnue, protégée et transmise aux générations futures. Pourtant, l'écosystème actuel des véhicules d'époque en France, bien que dynamique, est confronté à des enjeux majeurs qui menacent sa pérennité.**

La restauration de ces véhicules repose sur une grande diversité de savoir-faire de haute technicité et une connaissance approfondie des techniques d'époque, qu'il s'agisse du travail du métal, du bois, du cuir ou encore du textile. La France s'est longtemps imposée comme référence mondiale dans la maîtrise de ces savoir-faire, notamment en matière de carrosserie artisanale, héritière d'une tradition centenaire, ou de sellerie. **La conduite de chantiers de restauration, souvent complexes, voire entièrement sur mesure, exige un subtil équilibre entre esthétique et fonctionnalité, avec une précision comparable à celle de l'orfèvrerie ou de la haute couture.** Ces véhicules représentent, pour les collectionneurs, des objets de passion, et pour les conservateurs, des témoins précieux de l'histoire collective.

Les savoir-faire de la restauration, souvent transmis de manière orale, sont toutefois de plus en plus menacés. **Le vieillissement des artisans et l'absence de renouvellement des générations mettent en péril la pérennité de la filière. L'offre de formation, insuffisante en France,** ne propose pas de diplôme d'Etat spécifiquement dédiés à la restauration de véhicules d'époque. **Souvent méconnus du grand public, les métiers d'art de la restauration automobile sont confrontés à de forts enjeux de valorisation et de transmission.**

**Le patrimoine roulant français est également en manque de reconnaissance.** Il n'existe à ce jour aucun dispositif permettant de reconnaître le caractère remarquable de certains véhicules historiques (hormis ceux exposés dans les musées). Par ailleurs, la documentation autour des savoir-faire de la restauration, qu'il s'agisse d'archives techniques ou historiques, demeure fragmentée et dispersée parmi les différents acteurs de l'écosystème. Cette dispersion limite leur accessibilité et leur conservation à long terme, bien qu'elles constituent des ressources essentielles pour les restaurateurs.

**Le développement de la filière nécessite ainsi une mobilisation collective de l'ensemble des acteurs impliqués - entreprises, musées, clubs de collectionneurs, organismes de formation et pouvoirs publics - afin de mieux faire rayonner, perdurer et grandir ces savoir-faire d'excellence, tant sur le plan économique que culturel et patrimonial.**

# SOMMAIRE

## 08 | PANORAMA DE L'AUTOMOBILE EN FRANCE

<b>QU'EST-CE QU'UN VÉHICULE D'ÉPOQUE ?</b>	<b>8</b>
<b>L'HISTOIRE AUTOMOBILE EN FRANCE : UN GISEMENT PATRIMONIAL EXTRÊMEMENT PUISSANT</b>	<b>12</b>
L'automobile en France, un secteur à l'excellence historique	12
Les véhicules d'époque en tant qu'objets patrimoniaux : une reconnaissance et une sauvegarde en devenir	18

## 22 | LA RESTAURATION DE VÉHICULES ANCIENS : UN MARCHÉ RICHE D'OPPORTUNITÉS, COMPLEXE À DÉVELOPPER

<b>LES PROFESSIONNELS PROFITENT D'UN MARCHÉ DYNAMIQUE MAIS L'OFFRE S'AMENUISE FACE À LA DEMANDE</b>	<b>24</b>
Des restaurateurs en sous-nombre par rapport au nombre de véhicules anciens sur le marché	24
Les ventes aux enchères : une dynamique qui profite aux professionnels de la restauration des véhicules d'époque	25
<b>LES COLLECTIONNEURS : UNE CLIENTÈLE TRÈS DIVERSIFIÉE AVEC DES ATTENTES DE RESTAURATION QUI ÉVOLUENT</b>	<b>27</b>
Les clubs, premiers réseaux pour créer du lien autour de l'automobile ancienne	27
L'intérêt pour certaines périodes de véhicules anciens est influencé par l'âge des collectionneurs	29
Des propriétaires qui veulent préserver l'authenticité de leur véhicule	30
De nombreuses problématiques pour restaurer les véhicules	31
<b>LES MUSÉES : UNE CLIENTÈLE IMPORTANTE AVEC DES PRINCIPES DE RESTAURATION À PART</b>	<b>32</b>

# 36 | LES SAVOIR-FAIRE LIÉS À LA RESTAURATION DE VÉHICULES D'ÉPOQUE

## MÉTIERS D'ART ET DU PATRIMOINE VIVANT SPÉCIFIQUES À LA RESTAURATION DE VÉHICULES ANCIENS 41

La restauration de carrosserie : des métiers d'art issus d'une tradition centenaire 41

La mécanique de précision et ses métiers du patrimoine vivant 44

## MÉTIERS ARTISANAUX ET DE PRODUCTION POUVANT INTERVENIR DANS LA RESTAURATION DE VÉHICULES D'ÉPOQUE 48

## MÉTIERS D'ART CONNEXES POUVANT INTERVENIR DANS LA RESTAURATION DE VÉHICULES D'ÉPOQUE 49

La sellerie, un savoir-faire d'excellence à la française 49

La restauration de véhicules anciens convoque des savoir-faire pluridisciplinaires 50

# 52 | ENJEUX ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

## LA FORMATION ET LA TRANSMISSION DES SAVOIR-FAIRE 52

Une offre de formation aux métiers de la restauration  
quasiment inexistante en France 54

Certains dispositifs de transmission spécifiques sont également  
reconnus par les professionnels 57

l'échange de bonnes pratiques entre les experts du terrain et les formateurs, garantissant  
une meilleure adéquation entre les contenus des formations et les besoins du terrain, et un  
apprentissage en situation réelle de travail.  
Les organismes de formation font face à de nombreuses problématiques pour  
monter et certifier les formations 60

Les apprenants ne trouvent pas toujours leur place auprès des professionnels  
de la restauration de véhicules d'époque 61

Le rôle des acteurs de l'écosystème dans la montée en compétence des apprenants 62

<b>LA VALORISATION DES MÉTIERS D'ART DE LA RESTAURATION DE VÉHICULES D'ÉPOQUE</b>	<b>67</b>
Faire rayonner les métiers d'art auprès du grand public	67
Susciter des vocations auprès des jeunes générations	72
<b>LE DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES</b>	<b>77</b>
Un modèle économique complexe	77
La fabrication et la revente de pièces d'origine : un marché à potentiel	79
Distinguer les compétences spécifiques des restaurateurs	81
L'évolution des pratiques pour le développement de valeur ajoutée	83
<b>LA PRÉSERVATION DU PATRIMOINE AUTOMOBILE</b>	<b>85</b>
Enjeux RSE : démentir les idées reçues	85
La reconnaissance du caractère remarquable des véhicules historiques	88
Les enjeux de documentation autour du patrimoine automobile	91
Le développement du mécénat en faveur de la restauration de véhicules d'exception	94

**96**  
**CONCLUSION  
GÉNÉRALE**

**97**  
**REMERCIEMENTS**

**100**  
**ANNEXES**

# PANORAMA DE L'AUTOMOBILE EN FRANCE

## QU'EST-CE QU'UN VÉHICULE D'ÉPOQUE ?

D'après la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE), un véhicule d'époque (ou véhicule de collection) est un **véhicule routier à propulsion mécanique d'au moins trente ans**. Sa production ayant cessée, le véhicule doit être préservé et **entretenu dans sa configuration d'origine** (en sortie d'usine, sans transformation) et doit être utilisé pour du loisir. Il est conservé pour son intérêt technique, esthétique et culturel<sup>1</sup>

Les véhicules d'époque sont caractérisés par une diversité de modèles

86% 

des collectionneurs possèdent en 2024 au moins **une automobile**

31% 

au moins une **moto**

17% 

au moins un **utilitaire**

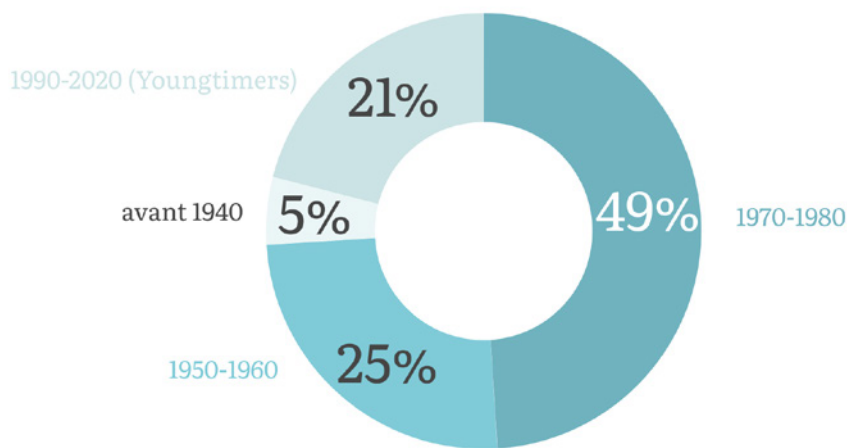






Cette définition inclus les automobiles, les cyclomoteurs, les motos, les poids-lourds, ainsi que les véhicules utilitaires, commerciaux, militaires et les tracteurs anciens. Ils **représentent en France près d'un million de véhicules en 2021**, soit 2,5% du parc roulant français total.

### Un parc automobile dominé par des véhicules après guerre, avec des modèles des années 70 et 80 les plus convoités en 2024



Part des véhicules anciens par période de construction

#### LA FFVE, UNE INSTITUTION NATIONALE DE RÉFÉRENCE DANS LE DOMAINE DU VÉHICULE D'ÉPOQUE

La filière des véhicules d'époque est représentée par la Fédération Française des Véhicules d'Époque depuis 1967. Reconnue d'utilité publique, la fédération fédère plus de 1 000 clubs, 500 professionnels et 45 musées. Elle a pour objectif de préserver le patrimoine roulant de façon citoyenne, transmettre les savoirs et la passion pour le véhicule d'époque, et fédérer les acteurs des véhicules d'époque sur tout le territoire.

Ces véhicules se distinguent par époque de construction :

### LES VÉHICULES D'AVANT-GUERRE

Les véhicules d'avant-guerre ont été construits dans les cinquante premières années de la production automobile, jusque dans les années 1940. Il s'agit de véhicules qui se caractérisent par des spécificités techniques de leur époque (en carrosserie, notamment), ainsi que de pièces et de matériaux plus rares du fait de leur ancienneté. Ces véhicules représentent 5% du parc automobile français en 2024.



### LES VÉHICULES D'APRÈS-GUERRE

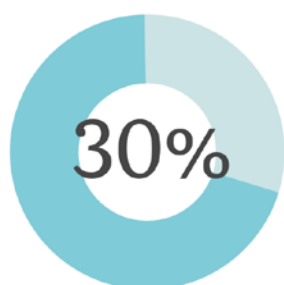
Les véhicules d'après-guerre ont été produits entre 1945 et 1980, lors de l'essor industriel de l'automobile en France, en plus larges séries. Ils sont souvent associés à l'âge d'or du design et de la conception mécanique, notamment dans les années 1950 et 1960. 25% font partie du parc automobile actuel en France.

### LES VÉHICULES DES ANNÉES 80 ET YOUNGTIMERS

Les véhicules plus modernes construits à partir des années 80 font également le fruit de collection. Parmi elles se trouvent les Youngtimers, des véhicules âgées de 20 à 29 ans. Bien que collectionnés, ces modèles sont encore trop récents pour être considérés comme des véhicules d'époque. Ils deviennent éligibles lorsqu'ils atteignent l'âge de 30 ans, marquant leur entrée dans la catégorie des véhicules d'époque.



## Les propriétaires de Young Timers en 2021 font revivre des véhicules des années 90



des propriétaires  
de véhicules anciens  
possèdent un  
Youngtimer



d'âge moyen  
des véhicules, soit  
une fabrication  
datant de 1996

---

## L'HISTOIRE AUTOMOBILE EN FRANCE : UN GISEMENT PATRIMONIAL EXTRÊMEMENT PUISSANT

### L'automobile en France, un secteur à l'excellence historique

La France a tenu une place de premier plan dès les débuts de l'histoire industrielle, économique et sociale de l'automobile\*. Elle a vu naître des milliers de marques et de modèles emblématiques, elle a été le théâtre de nombreuses innovations qui ont façonné la voiture, elle a accueilli des milliers de compétitions, rassemblements et concours d'élégance de toute sorte. C'est pourquoi, le patrimoine automobile français demeure d'une exceptionnelle diversité.

Cette richesse prend racine plusieurs siècles avant la création de l'automobile. **La France s'enrichit de savoir-faire remarquables dans le travail du bois, des minerais et des métaux.** Ces expertises perfectionnées au fil des siècles vont servir à la fabrication de voitures hippomobiles au XVII<sup>ème</sup> siècle. Jouissant déjà d'une grande réputation, les attelages sont empreints d'élégance et d'une minutie dont hériteront les futures véhicules motorisés français.

\* Note à l'intention du lecteur : en raison des données collectées pour la réalisation de la publication, le contenu qui suit se concentre essentiellement sur l'automobile.

# Les véhicules anciens sont devenus un élément essentiel du patrimoine français

## Les débuts de l'automobile : les premiers véhicules utilitaires naissent en France

1600

La France bénéficie d'une tradition de construction de carrosserie hippomobile : la future production de voitures française va hériter de ce prestige

1769

L'ancêtre de la voiture est né : Joseph Cugnot invente le fardier à vapeur qui avance à 4 km/h

1860

Etienne Lenoir brevète une nouvelle technologie : le moteur à combustion

1873

Amédée Bollée invente L'Obéissante, une voiture capable d'atteindre 40 km/h

## Révolution de l'automobile : la France, première productrice jusqu'en 1907

1890

Arrivée sur le marché de véhicules pour le transport individuel : les premiers constructeurs d'automobiles français Panhard & Levassor et Peugeot produisent des véhicules destinés à une clientèle de luxe

1895

Naissance de l'Automobile Club de France : premier automobile club au monde ; société d'encouragement pour le développement de l'automobile ; passerelle entre les protagonistes du secteur et la société

1906

Premier Grand Prix de l'Automobile Club de France, disputé sur le circuit de la Sarthe

1908

Alors que la production française reste un objet de luxe produite par de talentueux artisans, Henry Ford invente la première automobile fabriquée à très grande échelle aux Etats-Unis. Accessible au plus grand nombre, la voiture se standardise. Les Etats-Unis dominent la production automobile mondiale

1923

Première édition des 24 Heures du Mans

1927

Création du Musée national de la Voiture à Compiègne, par Touring club de France, grâce à Léon Auscher, carrossier de profession

## Après 1945 : l'automobile française s'industrialise et se démocratise

Années 50'

Le gouvernement organise la relance de l'industrie automobile française : les constructeurs proposent de nouvelles voitures plus accessibles aux classes populaires

1967

Naissance de la Fédération Française des Véhicules Anciens (FFVE)

1976

Premier salon Rétromobile, un événement qui réunit passionnés et professionnels de l'automobile ancienne

## La reconnaissance du patrimoine motorisé roulant et ses métiers de la restauration

1979

Organisation du premier salon Epoqu'Auto, organisé par des bénévoles depuis sa création

1978

Pour la première fois, des automobiles (de la collection Schlumpf) sont classées aux Monuments Historiques

2007

Première entreprise de la restauration automobile ancienne labellisée Entreprise du Patrimoine Vivant (EPV) : une reconnaissance de l'Etat des savoir-faire d'excellence de la filière

2002

Création de la rétrospective d'automobiles sportives anciennes, Le Mans Classic

2015

Inscription du métier de fabricant et/ou restaurateur de véhicules de collection dans la liste officielle des Métiers d'art. Premier Grand prix Motul avec la Fondation du Patrimoine pour la sauvegarde du patrimoine motorisé roulant

2017

Première reconnaissance d'un Maître d'art dans la restauration de véhicules d'époque : le titre d'Etat soutient la transmission des savoir-faire qui incarnent l'excellence

2021

Les savoir-faire des carrossiers restaurateurs sont inscrits à l'inventaire national du Patrimoine Culturel Immatériel grâce au travail de la FFVE et de l'Institut pour les Savoir-Faire Français

L'avènement des chemins de fer et le développement du transport de marchandises et de personnes à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, puis la deuxième révolution industrielle (fin du XIX<sup>e</sup> siècle), accélèrent le développement économique et politique de la France. Ce contexte favorable stimule l'innovation : **les premiers véritables constructeurs d'automobiles dotés d'un moteur thermique sont français.**

Panhard & Levassor et Peugeot fabriquent leurs premiers véhicules vers 1890. Ils sont destinés à une clientèle très élitiste, composée de riches industriels, d'aristocrates et de bourgeois. **L'automobile à ces débuts est alors un objet de luxe et un marqueur social, au même titre que la haute-couture.** À la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, la France compte environ 260 constructeurs automobiles et environ 350 automobiles roulantes.



Cinq ans seulement après la genèse de cette industrie, l'Automobile Club de France (ACF), inspiré par le Concours du Petit Journal de 1894 (premiers concours / compétitions automobiles) et par le Paris - Bordeaux - Paris de 1895 (première course de vitesse) est le premier automobile club au monde, fondé en 1895. **En marge de son activité de cercle (mouvance notamment inspirée de l'outre-Manche), l'« Auto », dans une démarche progressiste, devient surtout une véritable société d'encouragement pour le développement de l'automobile.** Les protagonistes de ce secteur d'activité – qui contribuent activement au développement de la filière – deviennent les membres fondateurs de l'ACF, passerelle entre, d'une part, ces premiers industriels, mécènes, journalistes, clients, et d'autre part la société, à commencer par le gouvernement, attentif aux activités novatrices du Cercle.



Le modèle précurseur de ACF inspire d'autres instances françaises et étrangères (telles le Royal Automobile Club de Londres) tant et si bien que « l'Auto » parvient à constituer un réseau influent contribuant notamment à la fondation de l'Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus, ancêtre de la Fédération Internationale de l'Automobile. **L'ACF apporte également à la communauté plusieurs de ses créations de portée universelle, à l'instar du premier salon automobile (1898), du premier code de la route (1904-1905), ou encore du premier grand prix sur circuit fermé (1906).**

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, d'importantes manifestations voient le jour, qui vont accélérer le développement de l'automobile. **Les premiers salons internationaux réunissent des milliers de spectateurs, comme le Salon de 1898 au Jardin des Tuileries, inauguré par Félix Faure. L'apparition des premières compétitions automobiles servent, quant à elles, à démontrer les capacités et l'endurance des véhicules, comme celles du Petit Journal, première compétition automobile du monde en 1894, ou encore le Grand Prix de 1906, à l'origine du Grand Prix de France.** Très rapidement, l'automobile à moteur thermique fait preuve de sa supériorité, et les améliorations techniques se recentrent autour de celle-ci. Bien qu'elle reste réservée à une élite, l'automobile séduit les Français, qui suivent avec intérêt les derniers accomplissements, performances et records établis par les véhicules.

Terrain d'innovation, la France est ainsi le premier constructeur automobile mondial jusqu'en 1907, avec à sa tête la fabrication de 35 000 voitures. Riche de son expertise technique imposée dans la construction hippomobile, la carrosserie artisanale française devient la référence mondiale en matière de création automobile. Elle est empreinte de beauté et d'élégance grâce à la réunion de ses différents savoir-faire en menuiserie, sculpture, peinture, dorure, fonte, ciselure, charronnage, ferronnerie, serrurerie, sellerie, arts du textile et de la passementerie. Les premiers véhicules sont directement inspirés de l'architecture, des lignes, des modèles et des matériaux des voitures hippomobiles. Les fabricants s'appuient sur une tradition de production automobile encore semi-artisanale, comptant environ 3 000 constructeurs avec des expertises aussi diverses que variées. Le marché français est dirigé par des marques de renom et des véhicules de luxe. Delaunay-Belleville, par exemple, équipait alors les parcs automobiles des têtes couronnées, comme le du tsar de Russie. La production sur-mesure a constitué la réputation de l'excellence française en matière d'automobiles : de véritables œuvres d'art sont nées pour satisfaire une clientèle de haute exigence. Il existait parallèlement des véhicules professionnels ou de livraison.

Alors que l'automobile française n'est réservée qu'à une poignée de riches clients, les États-Unis ont pour ambition de démocratiser la voiture en direction des classes populaires. À la sortie de la Première Guerre mondiale, la concurrence internationale s'intensifie avec l'invention en 1908 du modèle de production de masse d'Henry Ford aux États-Unis. L'avènement du taylorisme, qui répartit le travail en éléments partiels et chronométrés afin d'augmenter la productivité, place les États-Unis à la tête de la production automobile dans le monde, devançant la France. Le retard français est engendré par des capacités industrielles moindres par rapport aux États-Unis. Une première production industrielle française émerge néanmoins avec les premières séries signées Peugeot, Renault, et Citroën, comme en témoigne la Citroën Type A, premier exemple européen de construction en série, atteignant une production de cent unités par jour en 1919. Mais ces efforts ne sont pas suffisants pour concurrencer la production de masse aux États-Unis.





La production française s'industrialise véritablement après la Seconde Guerre mondiale. Afin de relancer l'économie, l'État souhaite stimuler le développement de l'industrie automobile. Pour y parvenir, le gouvernement met en place le plan « Pons » dans les années 1945 - 1950, afin de rediriger la production éparpillée des 3 000 constructeurs automobiles français vers une production commune. Ce dirigisme économique et politique marque le passage de l'artisanat à l'industrie, mais aussi la perte de beaucoup de savoir-faire ancestraux. Les problématiques du renouvellement des générations et du manque de matériaux en raison de l'effort de guerre entraînent une disparition des compétences. Le passage de l'artisanat à l'industrie se traduit également par une baisse de la qualité et de la finesse au profit de la production de plus grandes séries. L'automobile n'est plus un bien rare, précieux et convoité : son prix diminue grâce à la production de masse, la rendant progressivement accessible à un plus large public. La Renault 4CV est un témoin phare de la nouvelle place que prend l'automobile dans la vie des Français. La période apporte néanmoins son lot d'innovations : les constructeurs consacrent plus d'importance à l'aérodynamisme des véhicules, l'esthétique des voitures évolue également avec les avancées technologiques. Les marques les plus élitistes accordent une plus grande importance à l'expression créative des designers, comme le démontre la mythique Jaguar Type D, modèle inspiré des techniques d'aviation.



Les Trente Glorieuses (1945-1973) sont synonymes de forte croissance économique et d'augmentation du niveau de vie des Français. Dans ce contexte, **la voiture se démocratise et offre une nouvelle forme de mobilité aux classes moyennes, illustrant parfaitement la nouvelle société de consommation**. Les marques les plus prestigieuses continuent de disparaître au profit de voitures plus modestes, accessibles et populaires. Pendant ce temps, l'Allemagne s'empare du chaînon haut de gamme de l'automobile, délaissé par le marché français.

Les véhicules d'époque, témoins de cette riche histoire française, continuent d'attirer des passionnés partout en France, souvent de manière générationnelle. Pour faire survivre ces véhicules dans le temps, les restaurateurs mobilisent de nombreux savoir-faire – dont certains à la technique intacte depuis près d'un siècle - des savoir-faire d'excellence et de haute technicité, qu'il est aujourd'hui nécessaire de reconnaître, transmettre et pérenniser.

## Les véhicules d'époque en tant qu'objets patrimoniaux : une reconnaissance et une sauvegarde en devenir

La Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE) a la charge de délivrer les attestations pour l'établissement de certificats d'immatriculation de collection. Il s'agit d'une attestation qui justifie que le véhicule répond aux critères nécessaires pour être considéré comme véhicule de collection, lui permettant d'être reconnu comme « objet de patrimoine ». Les propriétaires bénéficient de la prolongation de la validité du rapport du contrôle technique de deux ans à cinq ans. Ils obtiennent également des exonérations fiscales, des dérogations spécifiques aux restrictions de circulation, ou encore une immunité face aux procédures d'immobilisation (en raison de l'état ou de l'équipement défectueux du véhicule par exemple).

Toutefois, il est crucial de noter qu'un véhicule d'époque, bien que certifié, **ne revêt pas nécessairement une valeur patrimoniale dite « exceptionnelle »**. À ce jour, il n'existe aucun critère précis permettant de distinguer les véhicules d'époque remarquables, c'est-à-dire ceux qui ont symbolisé un tournant dans l'histoire automobile par leur rareté, leur ancienneté, ou leur importance technique et/ou historique. L'absence de tels critères empêche une protection renforcée de ces véhicules, notamment en ce qui concerne la limitation de leur exportation hors de France, leur distinction en tant que témoins de l'histoire industrielle et le contrôle plus rigoureux de leur restauration.



**Le classement de certains véhicules de collection aux Monuments Historiques à partir de 1978 a néanmoins constitué un premier pas**

**vers la préservation du patrimoine automobile.** 457 véhicules sont à ce jour classés, dont 381 voitures, afin d'assurer la reconnaissance par la Nation de leur intérêt patrimonial. La majorité de ces véhicules provient de la collection Schlumpf de Mulhouse (classée en 1978), représentant 87 marques, dont certaines emblématiques telles que Bugatti ou Peugeot. En dehors de cette collection, seuls une dizaine de véhicules sont actuellement protégés par le titre de Monuments Historiques, un chiffre peu représentatif de la richesse du patrimoine automobile national.

## LES CRITÈRES DES MONUMENTS HISTORIQUES

L'intérêt patrimonial d'un objet mobilier est évalué en fonction de :

- sa qualité artistique ou technique,
- son authenticité,
- son intégrité,
- sa rareté,
- son exemplarité,
- sa représentativité par rapport à un corpus ou à un type.

La protection au titre des Monuments Historiques n'a cependant pas vocation à s'appliquer aux objets mobiliers créés il y a moins de 50 ans. Le classement au titre des Monuments Historiques est décidé par arrêté du ministre de la Culture, après avis de la Commission nationale du patrimoine et de l'architecture.



Reconnaître, protéger et mieux valoriser ce patrimoine d'exception sont ainsi des enjeux prioritaires pour la filière, dont la voix est portée au niveau national par la FFVE. **Si la France a longtemps accusé un certain retard dans la reconnaissance officielle de son patrimoine roulant, on observe plusieurs évolutions récentes :**

- L'inscription du métier « Fabricant et/ou restaurateur de véhicules de collection » à la liste officielle des métiers d'art en 2015 ;
- L'attribution entre 2007 et aujourd'hui du label Entreprise du Patrimoine Vivant (EPV) à certaines entreprises reconnues pour leur excellence (cf. la cartographie de l'écosystème dans les annexes) ;
- La reconnaissance du premier Maître d'art en 2018 par un titre officiel de Maître d'art, créé en 1994 par le ministère de la Culture distinguant des professionnels pour la singularité de leur technique et leur implication dans le renouvellement de savoir-faire rares des métiers d'art ;
- L'inscription en juillet 2021 des savoir-faire artisanaux des carrossiers-restaurateurs à l'inventaire du patrimoine culturel immatériel français.

## Le label Entreprise du Patrimoine Vivant (EPV) : la reconnaissance des savoir-faire artisanaux et industriels d'excellence

Le label Entreprise du Patrimoine Vivant (EPV) est depuis 2005 une marque de reconnaissance de l'Etat pour distinguer les entreprises françaises aux savoir-faire industriels et artisanaux d'excellence. Attribué pour 5 ans renouvelable, il rassemble les fabricants attachés à la haute performance de leur métier, de leurs produits et de leur territoire.

Une sélection minutieuse : les entreprises doivent répondre  
à des critères stricts pour être labellisées



Détention  
d'un **patrimoine  
économique**  
spécifique (outillage,  
archives, etc.)



**Savoir-faire**  
reposant sur la  
maîtrise de **techniques  
traditionnelles** ou  
de **haute technicité**




Notoriété et/ou  
ancienneté de leur  
**implantation sur  
un territoire**



Mise en oeuvre  
d'une démarche  
de **responsabilité  
sociétale des  
entreprises**



# LA RESTAURATION DE VÉHICULES ANCIENS : UN MARCHÉ RICHE D'OPPORTUNITÉS, COMPLEXE À DÉVELOPPER



Avec plusieurs centaines de milliers de véhicules répertoriés en France, le marché de l'automobile ancienne, bien qu'il soit un marché de niche et qu'il reste fragile, offre un potentiel économique significatif pour les professionnels spécialistes de la vente, de l'entretien et de la restauration.



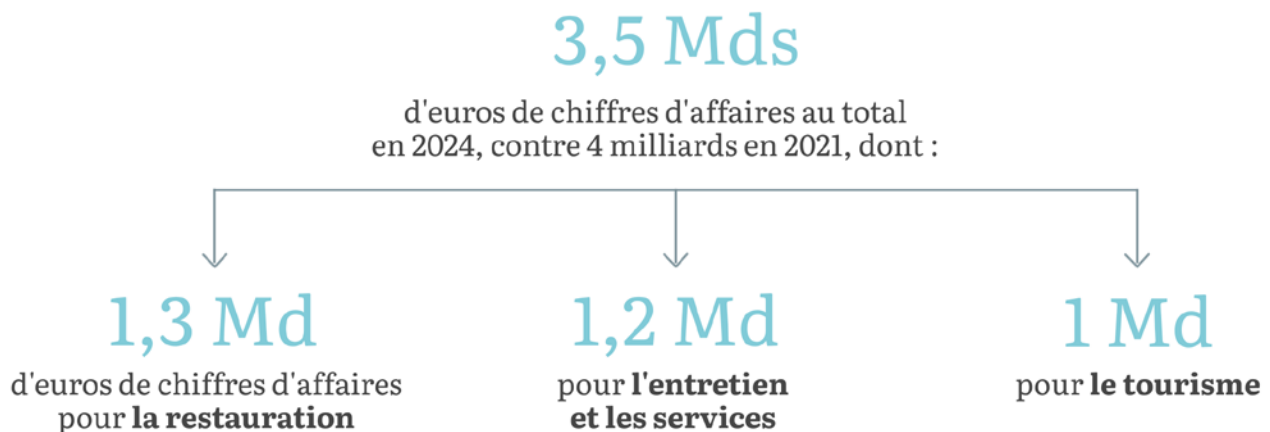
# LES PROFESSIONNELS PROFITENT D'UN MARCHÉ DYNAMIQUE MAIS L'OFFRE S'AMENUISE FACE À LA DEMANDE



Des restaurateurs en sous-nombre par rapport au nombre de véhicules anciens sur le marché

Le secteur des véhicules d'époque représente 3,5 milliards d'euros en 2024, contre 4 milliards d'euros en 2021. La restauration enregistre un chiffre d'affaires de 1,3 milliard d'euros. Les pièces, l'entretien et les services représentent eux 1,2 milliard d'euros supplémentaire, tandis que le tourisme représente à lui seul 1 milliard d'euros.

Le marché de la restauration automobile en France présente de belles opportunités économique pour les restaurateurs en 2024



On comptabilise 24 000 professionnels en France (incluant TPE et artisans indépendants) qui travaillent une partie ou la totalité de leur temps sur des véhicules anciens en 2024 : que ce soit dans la restauration même du véhicule (carrosserie, mécanique, sellerie...) ou bien dans le négoce ou l'événementiel lié aux véhicules d'époque. 50% des entreprises ont moins de 10 ans en 2021, et 28% ont plus de 20 ans.



## Les entreprises sont bien établies en 2021 sur le marché français de la restauration de véhicules anciens

24 K

professionnels travaillant une partie ou la totalité de leur temps sur des véhicules anciens

520 K 

euros de chiffres d'affaires moyen annuel

43%

exportent leurs produits et services

15 

Entreprises labellisées  
Entreprises du Patrimoine  
Vivant (EPV) au 01/01/24



41 ans

de moyenne d'âge  
des salariés

25



### Les ventes aux enchères : une dynamique qui profite aux professionnels de la restauration des véhicules d'époque

Le marché est stimulé par les ventes aux enchères de véhicules de collection. Comparable au marché de l'art, le secteur se compose de collectionneurs, de maisons renommées de vente aux enchères (telles que Christie's avec son département automobile ancienne, Artcurial, Bonham's, ou encore OSENAT, spécialisée dans la vente de véhicules d'époque, qui attirent des investisseurs du monde entier), de marchands spécialisés et de grands salons et foires. Les collectionneurs de véhicules anciens sont animés par la passion, l'investissement et le désir de posséder des pièces rares et uniques. **Les voitures de collection, perçues comme de véritables œuvres d'art mobiles, ont une valeur esthétique et historique qui transcende leur fonction utilitaire.** La valeur marchande des véhicules d'époque n'a fait que croître jusqu'en 2018, avec certaines pièces vendues à des prix jamais atteints aux enchères.

## Les collectionneurs possèdent en 2024 des véhicules de valeur

21 300 

d'euros de valeur en moyenne pour les **voitures** anciennes

9 600 

d'euros en moyenne pour les **utilitaires**

4 500 

d'euros en moyenne pour les **motos**

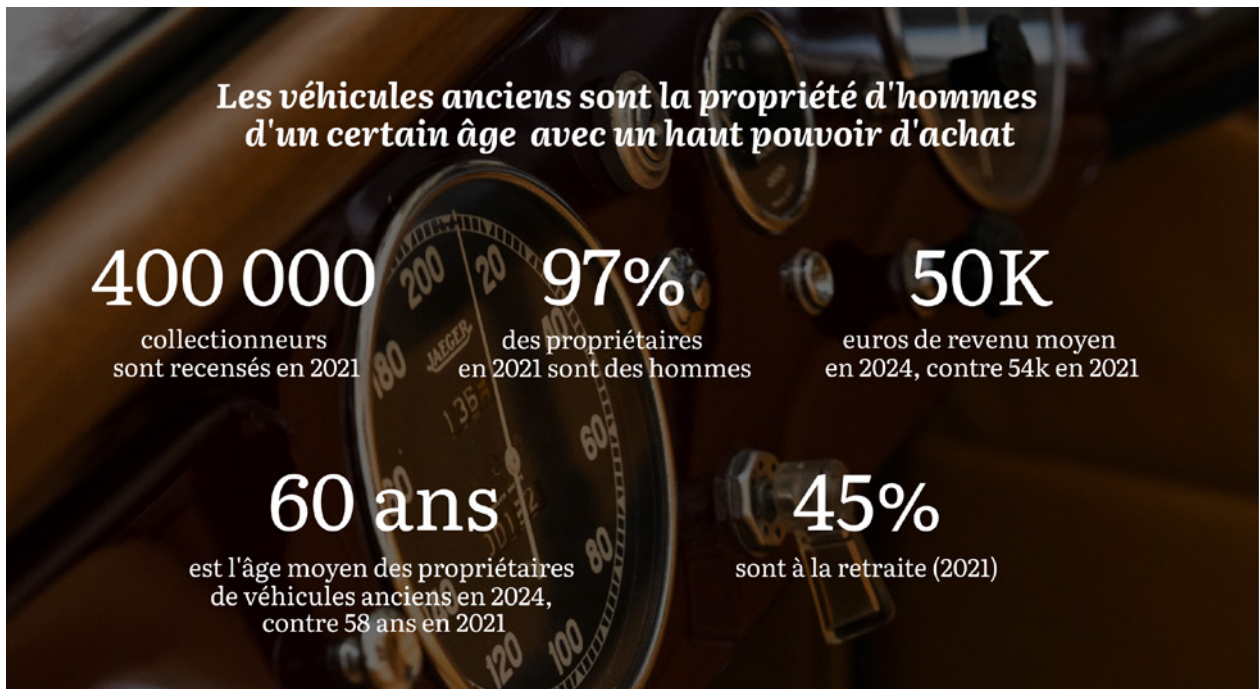
Face à cette embellie, l'Etat a mis en place une fiscalité plus stricte : lors d'une vente d'une voiture de collection avec plus-value, celle-ci devient taxable (sauf sous certaines conditions). **L'intervention de l'Etat a provoqué une chute de la valeur des véhicules d'époque, incitant de nombreux investisseurs et acheteurs à se tourner vers d'autres secteurs plus rentables.**

Une étude menée par Le Magazine des enchères pour la plateforme Interencheres<sup>2</sup> a révélé que le marché des véhicules de collection en 2023 est resté solide malgré une conjoncture défavorable. **Purgé du phénomène spéculatif observé au milieu des années 2010, le marché français est resté dynamique,** porté par des célébrations qui ont créé l'émulation auprès des acheteurs (les 24 Heures du Mans et les 40 ans de la Peugeot 205). L'offre était en adéquation avec la demande, présentant des prix stables, et les tendances observées des années passées se sont confirmées : les ventes ont été dominées par la vente de véhicules d'exception, en état d'origine, dotés d'historiques hors du commun ou d'un palmarès en course mythique. Les Youngtimers ont également continué à susciter de l'intérêt, profitant de leurs

tarifs encore relativement accessibles par rapport aux légendes antérieures. **Ce contexte dynamique profite en partie aux professionnels de la restauration de véhicules d'époque. Certains artisans alertent néanmoins sur la qualité des restaurations portant uniquement sur l'esthétisme de l'automobile afin d'en tirer un bénéfice à la revente, plutôt qu'une vraie restauration fonctionnelle.**



# LES COLLECTIONNEURS : UNE CLIENTÈLE TRÈS DIVERSIFIÉE AVEC DES ATTENTES DE RESTAURATION QUI ÉVOLUENT

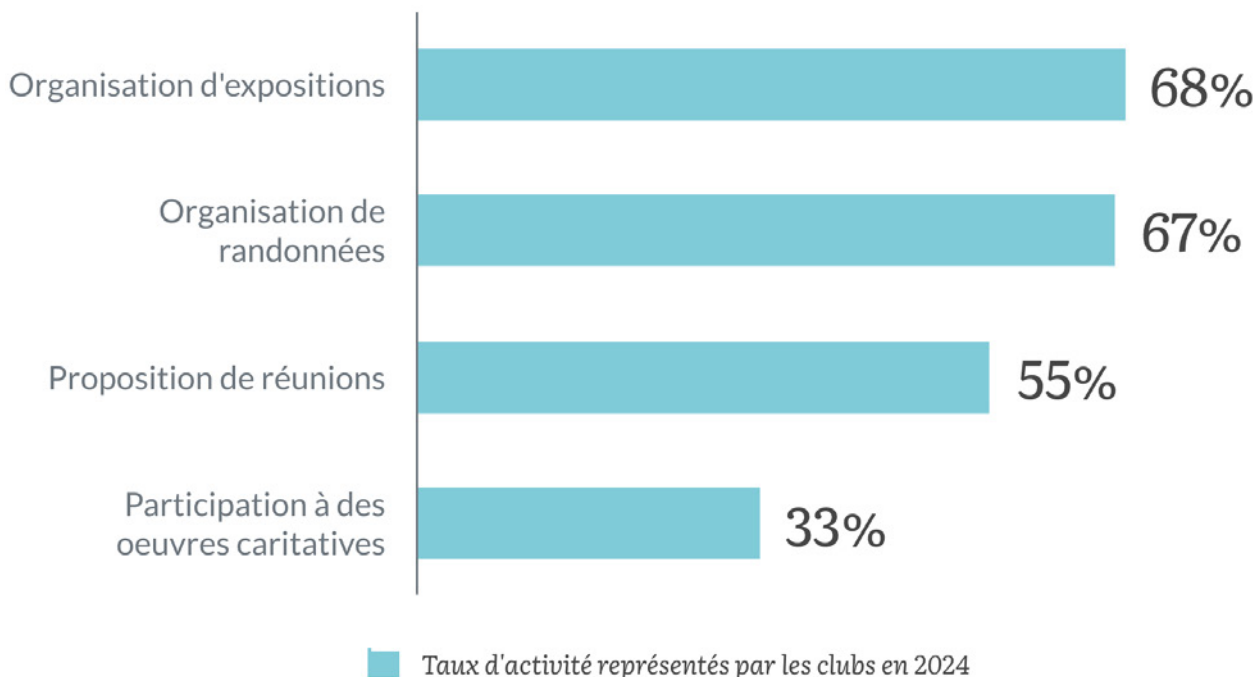


27

## Les clubs, premiers réseaux pour créer du lien autour de l'automobile ancienne

En dehors des ventes aux enchères, tout le monde peut, aujourd'hui, collectionner un véhicule d'époque en raison de la diversité des modèles et des prix d'achat. Animés par une passion commune pour les véhicules anciens – qu'il s'agisse de leur design, de leurs matériaux d'époque ou de la sonorité unique de leur moteur – les collectionneurs sont les véritables gardiens de la mémoire automobile. Les propriétaires se regroupent généralement au sein de clubs, il en existe plus de mille en France, dont certains existent depuis les années 1930-40. Ces réseaux, dont l'aura rayonne sur tout le territoire, permettent aux passionnés de partager leur intérêt commun et d'organiser des événements et des rassemblements. C'est également l'occasion d'échanger des informations et de la documentation sur les véhicules, de partager des conseils pratiques ou des recommandations de restaurateurs spécialisés.

## Des clubs qui participent au rayonnement local grâce à l'organisation d'activités diverses et variées



**Les collectionneurs contribuent particulièrement à la vitalité du marché :** au-delà de financer des chantiers de restauration, ils investissent dans la maintenance et l'entretien courant de leurs véhicules. Leur participation à des événements liés aux véhicules d'époque entraîne également des dépenses supplémentaires, comme l'inscription aux manifestations, l'hébergement, les repas, etc. Leur passion pousse une partie d'entre eux à s'inscrire à un club, visiter des musées, ou encore à souscrire à des magazines spécialisés par exemple. Les propriétaires dépensaient près de 5 500 euros en 2024, contre 4 000 euros en 2021.

## Des propriétaires qui dépensent par passion



Les dépenses totales montent à **5 500 euros pour les dépenses liés aux véhicules anciens en 2024**



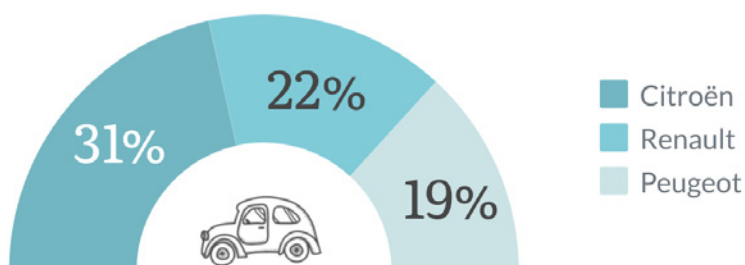
## L'intérêt pour certaines périodes de véhicules anciens est influencé par l'âge des collectionneurs

L'attrait pour une période automobile varie considérablement en fonction de l'âge des passionnés qui les possèdent. **Une majorité des collectionneurs ont tendance à privilégier les automobiles qui les ont marqués durant leur enfance ou leur jeunesse.** Les véhicules d'avant-guerre sont ainsi pour beaucoup détenus par des collectionneurs aujourd'hui âgés de 80 à 90 ans, alors qu'une automobile des années 50-60 ans sera plus largement la propriété de personnes de 70 à 80 ans. Les quarantenaires préfèrent un modèle des années 80, tandis que les jeunes manifestent un intérêt croissant pour des automobiles plus récentes, âgées de 20 à 30 ans, les Youngtimers.

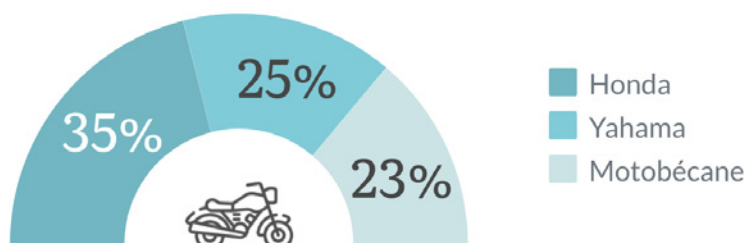
Par conséquent, **l'intérêt pour les véhicules d'après-guerre a considérablement augmenté au cours des trente dernières années.** Les Youngtimers des années 1980-1990, gagnent également en popularité, tandis que la cote des modèles d'avant-guerre tend à chuter.

### Les marques les plus connues des Français sont également les véhicules les plus collectionnés

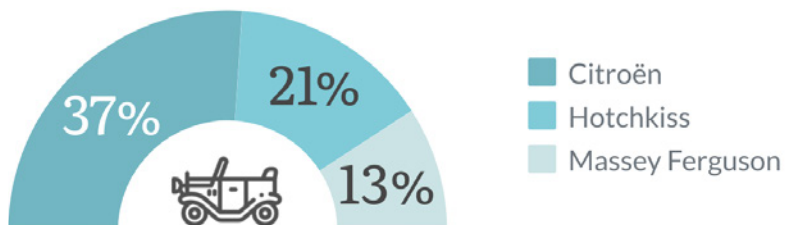
Top 3 des marques de voiture les plus collectionnées en 2024



Top 3 des marques de moto les plus collectionnées en 2024



Top 3 des marques d'utilitaires les plus collectionnés en 2024



Cette tendance entraîne une prédominance de certains modèles sur le marché ainsi que d'une plus grande représentation de véhicules d'une période donnée auprès du grand public (lors de rassemblements ou de manifestations). À l'inverse, **la passion pour les véhicules d'avant-guerre se raréfie, entraînant une marginalisation de ces voitures qui tendent à être oubliées**. De plus, les contraintes liées à leur utilisation, comme le besoin de remorques pour les transporter, ou les difficultés à trouver des pièces pour leur restauration accentue cette tendance. Les véhicules d'avant-guerre deviennent parfois des pièces de musée. D'un point de vue économique, les modèles de cette période représentent une faible part dans le marché du véhicule ancien.

## Des propriétaires qui veulent préserver l'authenticité de leur véhicule

Qu'il soit stimulé par un élan collectif ou par un désir plus individualiste, **l'usage des véhicules d'époque par les collectionneurs varie en fonction des profils**. Certains collectionneurs, souvent héritiers d'une passion transmise de génération en génération, privilégient avant tout le plaisir de conduire leur véhicule, tandis que d'autres, préfèrent garder précieusement leur collection au garage. Certains sont des connaisseurs rigoureux. Par souci d'économie ou par passion, ils peuvent assurer eux-mêmes l'entretien ou la restauration de leurs véhicules. La majorité d'entre eux apprécie de participer à des manifestations et rassemblements afin de partager leur collection avec le public.

**La perception esthétique des véhicules diffère d'un collectionneur à un autre**. Alors qu'auparavant, les voitures impeccablement restaurées, brillantes et lustrées étaient plébiscitées, beaucoup de propriétaires préfèrent aujourd'hui des restaurations plus subtiles et discrètes, privilégiant la conservation des matériaux d'origine. En parallèle, certains propriétaires sont plus préoccupés par l'apparence esthétique que par une restauration complète et profonde. D'autres à l'inverse, choisissent même de ne pas restaurer leur voiture pour en préserver l'authenticité et la valeur marchande, considérant qu'un véhicule dans son état d'origine peut avoir plus de valeur qu'un modèle restauré. L'attachement croissant à l'authenticité devient un dénominateur commun aux différentes générations de collectionneurs.

**Les collectionneurs de véhicules forment ainsi une clientèle plutôt disparate, allant de l'amateur au spécialiste, plus ou moins sensible à l'histoire et la technicité des véhicules**. Les restaurateurs doivent par conséquent s'adapter et réussir à répondre à ces différents besoins.

## Une histoire d'amour entre les collectionneurs et leur véhicules anciens : top 3 des facteurs d'achat en 2024



### Et une histoire d'amour qui dure



58% des voitures, 64% des deux roues et 54% des utilitaires **sont entre les mains de leurs propriétaires depuis plus de 10 ans**

31



### De nombreuses problématiques pour restaurer les véhicules

Les collectionneurs de véhicules anciens sont les premiers détenteurs du patrimoine automobile, et par conséquent, les premiers responsables de l'entretien et de la protection des véhicules, mais aussi de leur transmission au plus proche de leur état d'origine aux prochaines générations.

### Les véhicules d'époque : des pièces de collection qui témoignent du patrimoine culturel et industriel

12 ans



c'est le nombre moyen en 2021 d'années pendant lesquelles un collectionneur possède son véhicule

84%



des véhicules d'époque en 2021 sont en état d'origine

Les propriétaires font face à la première difficulté de trouver des professionnels avec des expertises spécifiques pour effectuer des restaurations conformes. La carrosserie, par exemple, demande une expertise fine et très longue à acquérir, que peu de professionnels sur le marché sont capable de maîtriser. C'est pourquoi **il est primordial de distinguer les « restaurateurs » de véhicules anciens des « réparateurs »**. Ces deux métiers ne sont pas opposés mais bien complémentaires car ils font partie d'un socle commun : les restaurateurs maîtrisent la haute technicité des savoir-faire propres à chacun des véhicules anciens. Ils sont capables de répondre aux spécificités des modèles et assurent la fiabilité et la qualité des pièces utilisées, la conformité de la restauration dans le respect de la fabrication d'origine. Les réparateurs arrivent en appui lorsqu'il est question d'intervention basique (comme une vidange par exemple) sur les véhicules d'époque.

A cette difficulté s'ajoute celle des coûts : en fonction des modèles, certains véhicules sont dotés de pièces dont la conception est relativement simple, facilitant ainsi les travaux de restauration. En revanche, certaines pièces particulièrement innovantes ou rares à leur époque posent des défis pour leur restauration d'aujourd'hui. **Trouver le bon spécialiste qui soit capable de surmonter ces défis techniques implique un budget important** : la restauration d'une automobile peut souvent dépasser les 1 000 heures de travail !



## **LES MUSÉES : UNE CLIENTÈLE IMPORTANTE AVEC DES PRINCIPES DE RESTAURATION À PART**

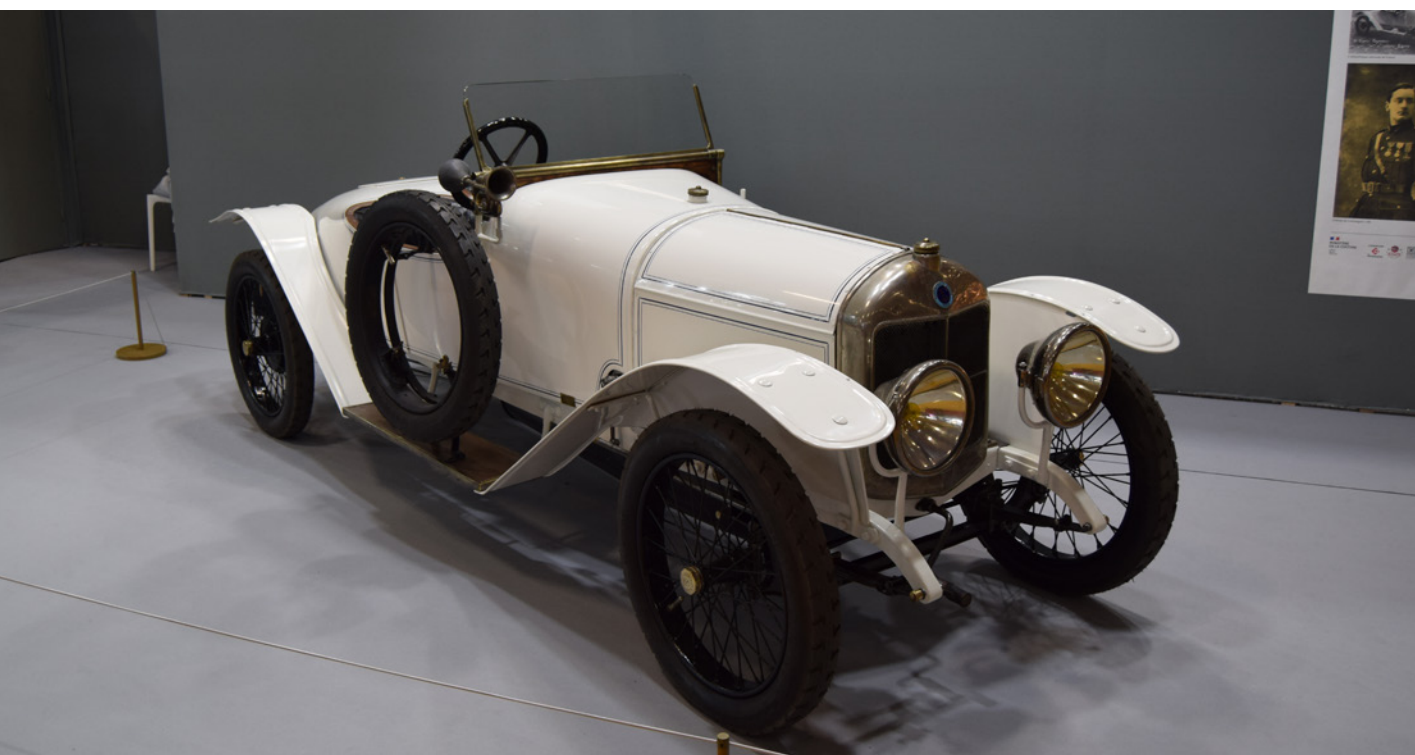
La dynamique du marché est également encouragée par la commande publique, à travers les musées de France. **La restauration pour les musées répond à un cahier des charges extrêmement précis, qui diffère de celui d'un collectionneur privé.**



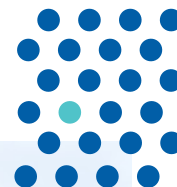
Conformément à la Loi sur les musées de France, **la restauration des collections doit être confiée à un professionnel diplômé au niveau Master en conservation-restauration**. Bien que les restaurateurs diplômés de niveau master soient formés à la restauration du métal, cuir ou bois, ils n'ont pas toujours les compétences techniques pour intervenir sur les véhicules d'époque. Leur approche est avant tout scientifique, contrastant avec l'expertise et les spécificités des professionnels de la restauration de véhicules anciens. **Les musées peuvent alors faire appel à des artisans d'art, supervisé par un conservateur-restaurateur afin de garantir une restauration à l'identique et qui respecte les règles de déontologie**. La restauration est confiée à un atelier qui dispose des compétences spécifiques au véhicule, de façon à le restaurer dans les meilleures conditions possibles et en préservant un maximum d'éléments d'origine.

**Le principal objectif des musées en général est d'apporter une lisibilité auprès du grand public**. Les restaurations sont faites de manière minimale, en laissant parfois volontairement des traces d'usures. Les pièces défectueuses ne sont pas toujours remplacées, mais conservées dans leur état d'origine afin de respecter leur authenticité. Toutefois, chaque projet de restauration est différent selon le véhicule.

Certains musées commencent à instaurer des restaurations afin que les véhicules retrouvent leurs fonctions techniques. La voiture est alors plus qu'un objet de démonstration dans un musée : **il redevient roulant, comme à son état d'origine**. Pièce maîtresse de la collection du Musée national de la voiture, la Torpedo Sigma de l'aviateur Georges Guynemer (un des pilotes de guerre les plus renommés de la Première Guerre mondiale) est un exemple de restauration d'envergure.



Il s'agit d'un véhicule unique qui témoigne des évolutions de la carrosserie et de la conquête de la vitesse à la fin des années 1910<sup>3</sup>. Le directeur du musée de Compiègne, Rodolphe Rapetti, a fait appel au savoir-faire du Maître d'art restaurateur Hubert Haberbusch (de HH Services) afin de restaurer la carrosserie, la peinture et les organes mécaniques. Il visait également sa remise en état d'usage, faisant de la Torpedo Sigma la première automobile ancienne et exposée roulante.



Travailler pour un musée impose ainsi aux professionnels de questionner leurs fonctionnements, s'ouvrir à d'autres procédures et employer des produits différents de ceux employés dans la restauration classique. Toutefois, **il n'existe pas aujourd'hui de prescription ou de guide pour aborder une politique de restauration qui fasse consensus.**

**Identifier les artisans d'art avec des savoir-faire très spécifiques est également une contrainte majeure pour les musées<sup>4</sup>.** La mise en place d'un répertoire de professionnels qualifiés, admis par les restaurateurs et les artisans d'art, permettrait de soumettre un certain nombre de règles et d'exigences immuables quant à la restauration de véhicules d'époque. In fine, **cet outil bénéficierait aussi bien aux gestionnaires de collection publique qu'aux collectionneurs privés.**

Une volonté commune émerge néanmoins ces dernières années entre **les professionnels, les musées et les conservateurs afin de réfléchir de manière collective aux possibles évolutions dans la préservation du patrimoine automobile.**



“

*L'intérêt de notre musée est de présenter des véhicules, en particulier les origines de l'automobile qui ont été très peu exposées. La restauration de la Torpédo Sigma de Guynemer, réalisée avec le Maître d'art restaurateur Hubert Habermusch, est à mon sens une restauration exemplaire de ce que l'on peut faire.*

”

**Rodolphe Rapetti**, conservateur général du Patrimoine  
et directeur des musées et domaine nationaux de  
Compiègne et Blérancourt.



# LES SAVOIR-FAIRE LIÉS À LA RESTAURATION DE VÉHICULES D'ÉPOQUE

La restauration de véhicules anciens est un secteur exigeant qui fait appel à des savoir-faire spécifiques et à une très grande maîtrise des pratiques. **La filière ne se résume pas à une unique profession mais englobe un éventail de compétences spécialisées**, adaptées aux particularités inhérentes aux automobiles et à leur époque de construction. **Le restaurateur maîtrise un savoir-faire qui lui demande des années d'expérience, qu'il complète par une solide connaissance des métiers complémentaires.** Cette compréhension globale lui permet de collaborer efficacement avec d'autres artisans qui travaillent sur la restauration (qui ne sont pas toujours issus du secteur automobile).

La restauration englobe tous les aspects du véhicule : carrosserie, mécanique, peinture, intérieur, garniture, accessoires... Les professionnels ne doivent pas uniquement maîtriser des techniques de restauration, **ils doivent en plus avoir une compréhension du contexte historique et culturel des véhicules qu'ils restaurent, en fonction de leur époque de construction, des spécificités des marques et des techniques utilisées.** Cet exercice peut se complexifier selon la période de fabrication de l'automobile. Les véhicules d'avant-guerre, par exemple, font appel à une plus grande diversité de savoir-faire et de matériaux.



La restauration laisse également une grande part à la sensibilité du professionnel : **plus qu'un travail manuel de réparation et d'entretien, comme celui du garagiste, le restaurateur fait appel à sa créativité et son ingéniosité.** Il travaille, transforme et reconstitue des matières premières nobles et durables avec un apport artistique pour reproduire à l'identique des pièces d'époque.

Les savoir-faire de la restauration des véhicules d'époque sont ainsi très diversifiés, faisant appel **au travail de la main, à la recherche historique, à une approche artistique et à une capacité à résoudre des problématiques techniques et complexes.**

En raison des différents domaines évoqués et de leur grande diversité, les métiers de la restauration des véhicules d'époque peuvent être classés en trois grandes catégories afin de faciliter leur compréhension.

### Trois types de métiers interviennent dans la restauration des véhicules d'époque

#### Les métiers d'art et du patrimoine vivant spécifiques à la restauration de véhicules anciens

Charron  
Carrossier  
Menuisier automobile  
Réparateur bobinage et magnétos  
Tôlier formeur en carrosserie  
Radiateuriste  
...



#### Les métiers artisanaux et de production intervenant dans la restauration automobile

Tourneur-fraiseur  
Technicien vitrage  
Mécanicien  
Motoriste  
Ajusteur  
Usineur  
Soudeur  
...



#### Les métiers d'art connexes participant à la restauration de véhicules anciens

Sellier  
Ebéniste  
Marqueteur  
Peintre en décor  
Sculpteur sur métal  
Gaufreur sur cuir  
...





## LES MÉTIERS D'ART ET DU PATRIMOINE VIVANT SPÉCIFIQUES À LA RESTAURATION DE VÉHICULES ANCIENS :

il s'agit de savoir-faire de haute technicité, où le travail de la matière et l'intervention de la main constituent le cœur de la pratique. Certains sont reconnus dans la liste officielle des métiers d'art, établie par l'arrêté du 24 décembre 2015, comme le carrossier-restaurateur. D'autres, comme le radiateuriste font partie des savoir-faire exercés par des entreprises détenant le label Entreprise du patrimoine vivant. Il s'agit pour la plupart de métiers rares, maîtrisés par un

petit nombre de professionnels en France et peu représentés au sein des filières de formation. Ces professionnels sont spécialisés dans la restauration de véhicules anciens, mais il arrive que certains interviennent dans d'autres domaines des métiers d'art (comme le mobilier ou la sculpture).

## LES MÉTIERS ARTISANAUX ET DE PRODUCTION INTERVENANT DANS LA RESTAURATION AUTOMOBILE :

il s'agit de savoir-faire dans lesquels intervient le travail de la main et pouvant être mobilisé pour la restauration de véhicules, mais dont les principaux débouchés se situent dans l'industrie ou l'artisanat, hors métiers d'art. Le mécanicien et le soudeur en sont des exemples. Ces métiers sont plus largement représentés au sein des cursus de formation. Il arrive que certains professionnels exerçant dans ces domaines se spécialisent ensuite sur les savoir-faire plus complexes et plus délicats des véhicules anciens – généralement directement auprès de professionnels les maîtrisant.

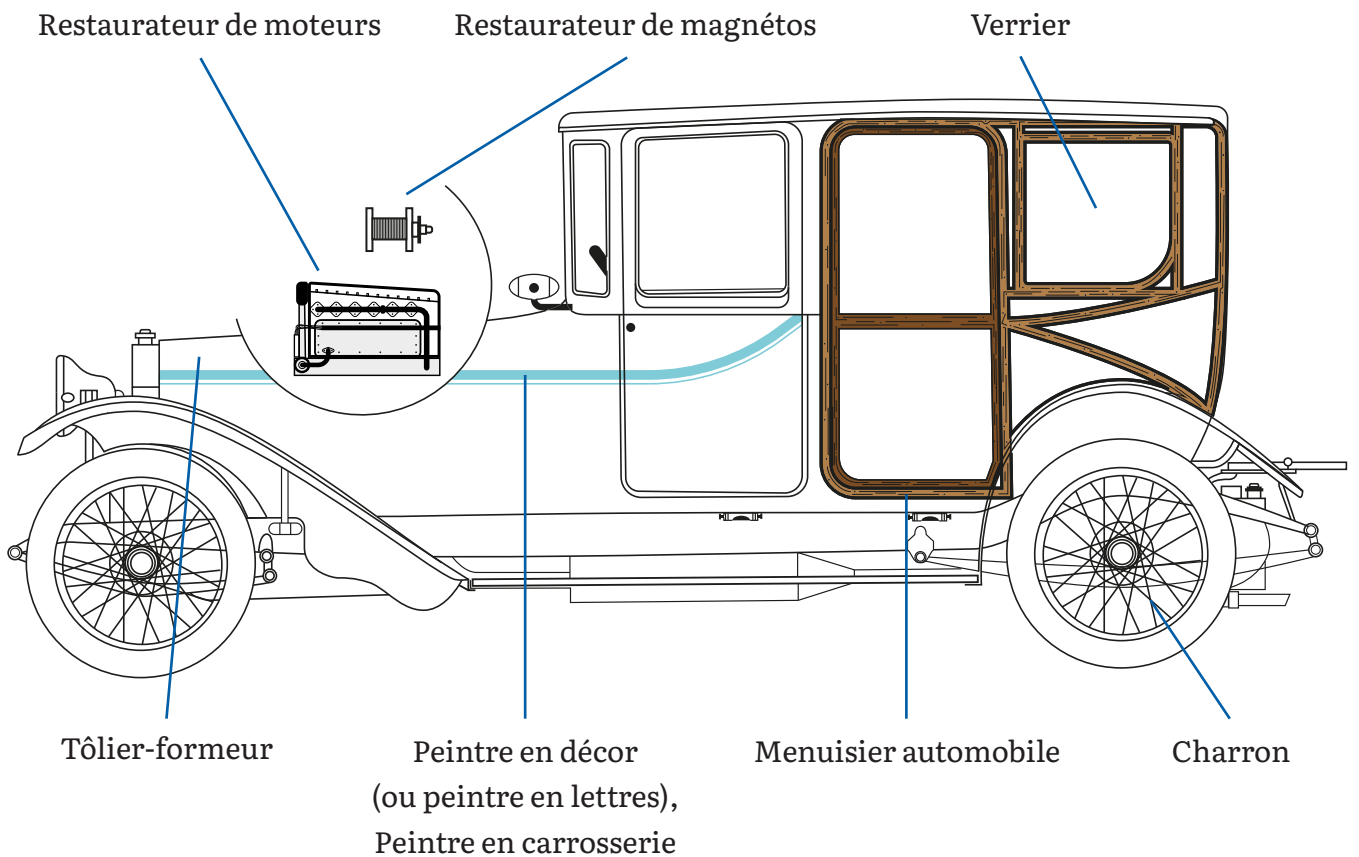
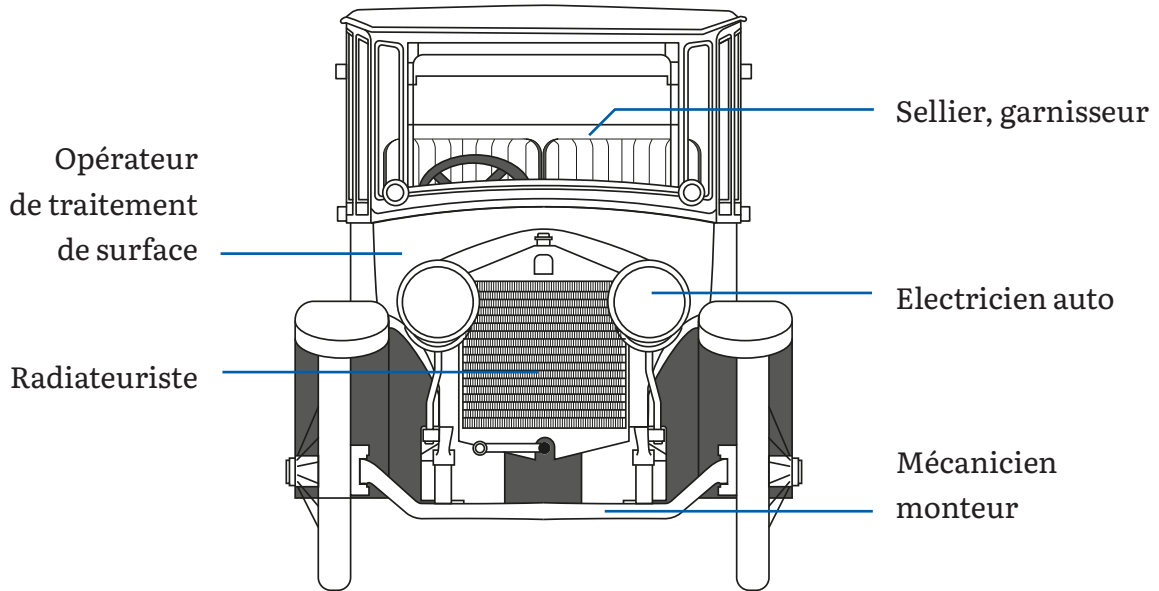


## LES MÉTIERS D'ART CONNEXES PARTICIPANT À LA RESTAURATION DE VÉHICULES ANCIENS

comprennent des métiers pouvant intervenir dans la restauration de véhicules d'époque mais pour lesquels cela ne constitue généralement pas le cœur de leur activité, comme le sellier ou le peintre en décor par exemple. Il arrive cependant que des ateliers soient entièrement dédiés à la restauration automobile. Les professionnels détenteurs de ces savoir-faire sont sollicités dans le cadre de certaines étapes de restauration qui requièrent le travail de matériaux plus rares ou précieux, ou pour restaurer des accessoires spécifiques.

## SCHÉMA EN COUPE :

Les métiers intervenant dans la restauration des véhicules d'époque





# MÉTIER D'ART ET DU PATRIMOINE VIVANT SPÉCIFIQUES À LA RESTAURATION DE VÉHICULES ANCIENS

 La restauration de carrosserie :  
des métiers d'art issus d'une tradition  
centenaire



La carrosserie automobile artisanale concerne l'habillage extérieur des véhicules. L'ossature en bois héritée des voitures attelées a été conservée pour un temps : les « grands couturiers » de la carrosserie ont continué à privilégier les structures en bois pour la construction de voiture haut-de-gamme jusque dans les années 1950. En parallèle, **la mise en forme manuelle du métal, un savoir-faire qui a peu changé depuis ses débuts (un siècle environ), est devenu le cœur de la carrosserie artisanale dès le début du XX<sup>ème</sup> siècle.**

La restauration de carrosserie repose sur des compétences spécifiques, issues de techniques traditionnelles. **Le travail est presque entièrement réalisé à la main, qu'il s'agisse de réparer ou de remettre en état certaines pièces de carrosseries endommagées ou de refabriquer des pièces complètes.** Les professionnels contrôlent leur travail à l'œil et au toucher, sans nécessairement utiliser d'appareil de mesure.

Avant de commencer une restauration, l'entreprise de carrosserie procède à une analyse approfondie de la voiture. Cette étape implique l'examen minutieux de la carrosserie pour identifier les modifications antérieures, les parties endommagées ou manquantes afin de déterminer ce qui peut être conservé ou remplacé. Une documentation historique, telle que des photographies anciennes et des catalogues de l'époque, est souvent utilisée pour guider cette analyse. La restauration de carrosserie comprend plusieurs métiers avec des spécialisations qui interviennent sur le véhicule ancien selon les cas d'usage.

“ Pour moi, la carrosserie automobile, c’est un peu comme la haute couture. Les carrossiers, les grands créateurs et les grands designers adoptent une même démarche: faire un objet d’art à partir d’une fonction utilitaire, se déplacer ou se vêtir par exemple. La carrosserie, c’est de l’art en mouvement<sup>5</sup>. ”

Jean-Louis Blanc,  
Président de la Fédération Française des Véhicules d’Époque.



## LE TRAVAIL DU MÉTAL : TÔLIER-FORMEUR EN CARROSSERIE

Le tôlier-formeur applique des **gestes et des techniques traditionnelles issues de la chaudronnerie et de la dinanderie** pour façonner les panneaux de carrosserie, en utilisant principalement des outils manuels (comme des marteaux). La mise en forme du métal implique le martelage, l’étirement et la compression de la tôle pour obtenir des formes complexes, souvent sans recourir à des équipements mécaniques modernes. Ce travail demande une grande précision pour réaliser des courbes et des formes délicates. **Lorsque des pièces originales sont manquantes ou irréparables, le tôlier formeur en carrosserie peut être amené à recréer lui-même des éléments de carrosserie (ailes, portes...).** En l’absence de plans ou de modèles, il s’appuie sur des photographies anciennes et sur son expertise pour concevoir et fabriquer des pièces entièrement nouvelles, tout en respectant le style et les techniques de l’époque.



## LE TRAVAIL DU BOIS : MENUISIER AUTOMOBILE

Les ossatures en bois ont été utilisées pour carrosser les automobiles jusque dans les années 1950. **Les entreprises de restauration en carrosserie doivent donc parfois travailler le bois pour reconstruire les ossatures sur lesquelles les éléments métalliques sont fixés.** Cette étape de la restauration implique la coupe, le façonnage et l'assemblage du bois à l'aide d'outils traditionnels. Il est crucial de choisir les méthodes d'assemblage appropriées pour garantir la solidité et la flexibilité de la structure. La charpente, une fois terminée, est habillée de panneaux de métal formé.



## LA PEINTURE : PEINTRE EN CARROSSERIE

Après l'assemblage des pièces de carrosserie, **le processus de restauration se poursuit avec le ponçage et la peinture.** La première étape consiste à préparer les surfaces en les ponçant à différentes étapes pour obtenir une finition lisse. La peinture peut nécessiter la recreation des teintes originales, souvent par analyse de la couleur des couches antérieures. Le choix des techniques de peinture, y compris l'application de sous-couches et de finitions, est essentiel pour garantir un résultat conforme à l'aspect originel du véhicule.

L'entreprise de restauration de carrosserie doit ainsi maîtriser des compétences complémentaires à celles du tôlier-formeur lorsqu'elle prend en charge des chantiers de restauration de carrosserie automobile dans leur totalité. Il n'est pas rare que certains ateliers de carrosserie proposent des services annexes en sellerie ou en mécanique, leur permettant de proposer une intervention qui va au-delà de la carrosserie. D'autres ont recours à la sous-traitance<sup>6</sup>.

## La mécanique de précision et ses métiers du patrimoine vivant

La mécanique des véhicules d'époque, au-delà de la mécanique générale, comprend différents métiers considérés comme des métiers du patrimoine vivant, tels que la restauration de moteur et l'usinage. Il s'agit de métiers rares reconnus pour leur savoir-faire de haute technicité.

Plusieurs entreprises spécialistes de la restauration de moteurs et la restauration de radiateurs en France sont des **entreprises labellisées « Entreprises du Patrimoine Vivant »**, ainsi reconnues pour leur excellence artisanale ou industrielle, leur capacité à concilier tradition et innovation dans le respect du caractère historique et patrimonial de leur activité.

### LA RESTAURATION DE RADIATEURS

La restauration de radiateurs de véhicules anciens est une spécialité rare et hautement technique. Ce domaine de compétence se distingue par des techniques spécifiques et une expertise qui ne sont pas courantes parmi les réparateurs de radiateurs traditionnels. **Cette spécialisation est due à une combinaison de compétences techniques et d'intelligence mécanique** que les réparateurs de radiateurs modernes, souvent axés sur les radiateurs plastiques non réparables, ne possèdent pas. L'évolution vers des radiateurs en plastique a conduit de nombreux réparateurs à abandonner le marché des véhicules anciens.

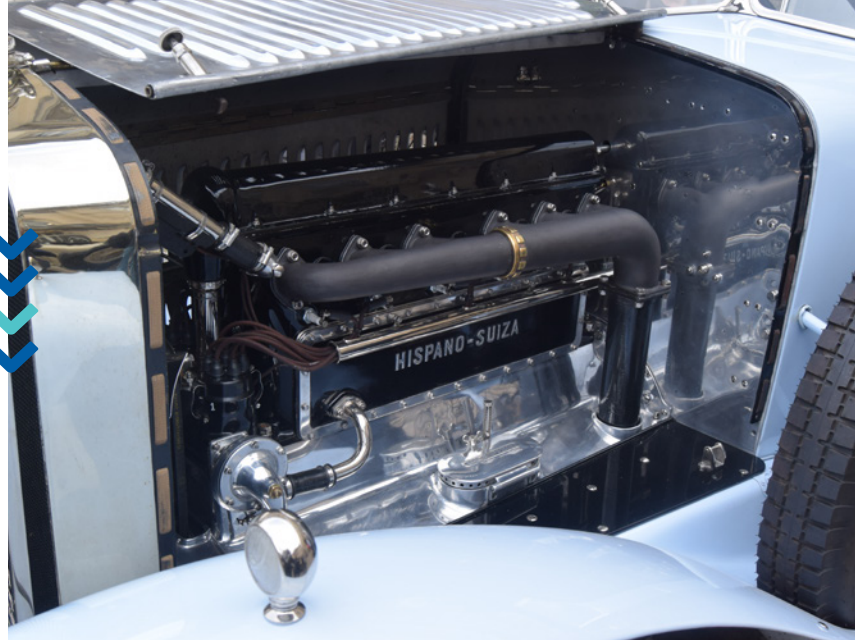
Le radiateuriste utilise des matériaux traditionnels comme le cuivre et le laiton, ainsi que des alliages plus raffinés comme le maillechort (un mélange de cuivre, zinc et nickel) pour les radiateurs de haute gamme, qui habillent certains modèles de Bugatti par exemple. Ces matériaux, provenant exclusivement de fournisseurs

français, sont choisis pour leur durabilité et leur capacité à conserver l'authenticité du radiateur restauré. Au niveau mondial, seules trois entreprises possèdent ce niveau de savoir-faire, notamment en Angleterre (Vintage Car, notamment) et en Nouvelle-Zélande.



“ [La restauration de radiateur] requiert une intelligence mécanique allée à une forte sensibilité. ”

Pascal Prot, dirigeant de Touraine Radiateur (labellisée Entreprise du Patrimoine Vivant).



## LA RESTAURATION DE MOTEURS

Le restaurateur de moteur ancien, ou motoriste d'automobile ancienne, travaille essentiellement sur des moteurs thermiques. Les modèles étant très variés, chaque chantier de restauration est unique. Cette richesse s'explique par les importantes innovations au XX<sup>e</sup> siècle : stimulés par les premières compétitions, **les constructeurs ont sans cesse cherché à repousser toujours plus loin les performances, l'autonomie, la fiabilité ou encore les vitesses de pointe des automobiles, expliquant aujourd'hui la très grande diversité de conception des moteurs pris en charge.**

Le restaurateur commence par démonter le moteur ancien afin de le nettoyer de la pollution agglomérée par les différents fluides (carburant, huiles lubrifiantes, liquide refroidissement, etc.) et les



résidus colmatés depuis plusieurs décennies. Cette étape lui permet d'effectuer un premier contrôle visuel des pièces et de comprendre l'architecture du moteur. Il utilise ensuite des outils de métrologie pour contrôler les niveaux d'usure et de déformation de toutes les pièces internes du moteur, afin de mettre en place un plan de travail et déterminer quels éléments méritent d'être réparés, réglés, remis à neuf ou encore remplacés dans le moteur.

Le motoriste va soigneusement ajuster et préparer chaque sous-ensemble, la qualité de son travail conditionnant l'efficacité du circuit de graissage et de refroidissement pour assurer la durabilité du moteur, ainsi que sur les autres éléments internes (changement de piston, intervention sur les cylindres, etc.) pour redonner au véhicule ses performances d'époque.

Le système de carburateur assurant l'entrée d'air et d'essence dans le moteur, et le système d'allumage pour le faire exploser, sont également des éléments que le restaurateur s'applique à remettre en état en plus du moteur pour assurer un fonctionnement optimal. **Lors de la restauration d'un moteur, le spécialiste peut également être amené à améliorer des éléments du moteur** (par exemple, le système de graissage et/ou de refroidissement), afin de résoudre des défauts de conception initiaux. **Cette opération, facultative, est toujours réversible afin de ne pas dénaturer pas le moteur.**

Le restaurateur de moteurs anciens est confronté à des particularités jusque dans les matériaux qui constituent les blocs moteur : les vieux alliages, dont les techniques de fabrication étaient encore peu maîtrisées au début du siècle et créaient une hétérogénéité de matière, couplé aux pollutions des lubrifiants, rendent très complexes l'usinage ou la soudure de ces pièces. D'autres opérations, dont la mise en œuvre technique, comme le régule ou réglage, consistent à mettre en fusion un alliage antifriction et venir le couler directement dans le bloc moteur, opération courante dans la restauration d'un véhicule d'avant-guerre.

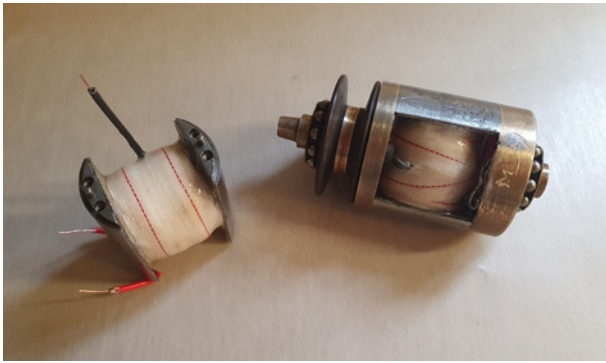


“

*Pour restaurer des moteurs anciens et répondre aux exigences des différents modèles, il faut plus qu'avoir des années d'expérience: il faut savoir observer, chercher à comprendre la mécanique du moteur, avoir un sens de l'analyse technique et s'adapter constamment.*

”

Damien Grasset,  
gérant de la société AS Classic Engineering.  
(labellisée Entreprise du Patrimoine Vivant).



## LA RESTAURATION DE BOBINAGES ET MAGNÉTOS

La restauration des magnétos est une spécialisation tout aussi pointue dans le domaine de la restauration de véhicules anciens. Elle concerne principalement les automobiles jusqu'aux années 1930 et les motos jusqu'aux années 1960. Les magnétos sont des dispositifs d'allumage utilisés pour créer une étincelle qui enflamme le mélange air-carburant dans les moteurs. Ce système est crucial pour le démarrage et le fonctionnement des moteurs dans les véhicules anciens. Les magnétos comportent des petites pièces (vis platinées à visser, pièces de rupteur, collecteurs, bornes haute-tension, ...) qui pour beaucoup ne sont plus disponibles sur le marché car elles ne sont plus fabriquées, ce qui peut être un frein à la réparation de certaines magnétos.

En France, environ 3 à 4 artisans sont spécialisés dans la restauration des magnétos, un nombre relativement faible qui reflète la rareté de cette expertise. Quelques ateliers existent également en Angleterre et en Allemagne mais le métier reste rare.



Le processus de restauration des magnétos se réalise en plusieurs étapes. La magnéto est d'abord soigneusement démontée pour accéder à ses composants internes. Les pièces sont minutieusement nettoyées pour éliminer les dépôts et la saleté accumulée. Le bobinage, élément essentiel pour la génération d'étincelles, est l'étape la plus technique de la restauration. Le bobinage est refait à neuf à l'aide d'une machine spécialisée (la bobineuse) avec un fil de cuivre 7/100<sup>e</sup> de diamètre. Le condensateur, élément central pour le bon fonctionnement des magnétos, est ensuite remplacé pour assurer une performance optimale. Après sa remise à neuf, le bobinage est testé sur une machine (bermascope) afin de s'assurer de son bon fonctionnement avant remontage complet de la magnéto. La magnéto est

ensuite remontée et testée sur un banc d'essai pour vérifier son bon fonctionnement. En phase finale de remontage, il faut également s'assurer que le rupteur est bien réglé (bon état et bon écartement des vis platinées). Sans cela, l'étincelle ne se fera pas. La restauration de magnétos peut ainsi prendre entre un et quatre jours, selon l'état de la pièce.

# MÉTIERS ARTISANAUX ET DE PRODUCTION POUVANT INTERVENIR DANS LA RESTAURATION DE VÉHICULES D'ÉPOQUE

Plusieurs savoir-faire artisanaux peuvent servir de base pour l'apprentissage de métiers d'art dans la restauration de carrosserie. C'est notamment le cas de la chaudronnerie. L'apprentissage de la chaudronnerie permet de maîtriser les techniques de soudage, de formage et de développement de la tôle. La soudure est essentielle pour assembler ou réparer des éléments de carrosserie. Il existe de nombreux professionnels maîtrisant ces savoir-faire en France. Cependant, **généralement ces professionnels travaillent quasiment exclusivement dans l'industrie, utilisant des techniques éloignées du savoir-faire de la restauration de carrosserie.** Ils connaissent moins bien les spécificités des véhicules d'époque, telles que les techniques d'assemblage ou de démontage. Pour intervenir sur des véhicules d'époque il est donc indispensable qu'ils se spécialisent auprès de professionnels expérimentés, souvent directement au sein des entreprises.

La mécanique des véhicules d'époque, outre la restauration des moteurs et des systèmes de refroidissement (radiateurs), comprend de nombreuses spécialités : restauration des systèmes de transmission (boîtes de vitesse, embrayages), des systèmes de suspension et de direction, des systèmes de freinage et des systèmes électriques. Ainsi, **divers métiers peuvent tout à fait intervenir dans le cadre de la restauration d'un véhicule : électricien, mécanicien, tourneur-fraiseur, ajusteur-monteur, etc.**

**Dans le cadre de la restauration de vitres (découpage et mise en place), les carrossiers-restaurateurs font appel à des techniciens vitrage** (dont le métier n'est pas spécifique à l'automobile). La vitrerie est généralement commandée sur-mesure par les carrossiers-restaurateurs auprès d'entreprises spécialisées.

Les carrossiers-restaurateurs font également **régulièrement appel à des opérateurs de traitement de surface** (ponceurs, sableurs, etc.) afin de préparer la surface du véhicule avant d'y appliquer de la peinture. Un apprêt ou sous-couche est préalablement appliqué afin d'éviter la formation de rouille. Cela permet également de favoriser la bonne adhérence de la peinture et de réduire les éventuelles imperfections.



# MÉTIER D'ART CONNEXES POUVANT INTERVENIR DANS LA RESTAURATION DE VÉHICULES D'ÉPOQUE

Certains métiers d'art connexes peuvent intervenir ponctuellement dans la restauration de véhicules anciens, que ce soit dans le domaine du cuir, du textile, du bois ou encore du métal. Le travail du cuir et du textile est très présent dans les restaurations (tapis, coussins, broderies et détails d'ornementation), impliquant l'intervention de professionnels de la sellerie d'ameublement, de la menuiserie en siège, ou du gaufrage sur cuir (voir fiches métiers en annexe).

## La sellerie, un savoir-faire d'excellence à la française

Bien que le nombre de selliers soit élevé en France, on estime à une dizaine le nombre de professionnels se consacrant exclusivement au secteur automobile et à la restauration de véhicules de collection. Ces artisans spécialisés répondent à des exigences élevées de qualité, avec une grande attention aux détails de finition réalisés à la main. Les techniques traditionnelles sont maîtrisées à la perfection, et laissent parfois place à des méthodes plus contemporaines et adaptées aux voitures anciennes.



Le cuir de bovin est le plus souvent utilisé pour les intérieurs de véhicules anciens. Néanmoins, le choix du cuir dépend également de la méthode de tannage qui influe sur l'apparence et la texture de la matière. Alors qu'aujourd'hui, une majorité des cuirs sont teintés dans la masse pour une uniformité de couleur, le tannage végétal plus traditionnel applique la couleur seulement en surface, ce qui peut révéler la couleur d'origine du cuir lorsque des fissures apparaissent au fil du temps.

C'est la raison pour laquelle, lorsque le cuir (d'apparence rouge, bleu ou vert) sèche et se fend sur une voiture ancienne, il laisse apparaître des craquelures beiges : il s'agit de la couleur d'origine du cuir. Les sous-traitants fournissent la matière déjà pigmentée. Il arrive parfois que le sellier commande du cuir performé ou affiné selon les besoins de restauration. La matière est le plus souvent épaisse mais peut être réduite pour certaines applications spéciales, améliorant ainsi le confort d'éléments tels que des poignées de portière par exemple.

“

La sensibilité se trouve au bout des doigts.

Dominique Bonfils,  
dirigeant de la sellerie du Mont Ventoux  
(labellisée Entreprise du Patrimoine Vivant).

”

Afin d'adapter le cuir sur les formes arrondies des sièges ou de créer volontairement un aspect vieilli, le sellier mouille le cuir et le ponce afin de simuler l'usure. Il est possible de travailler davantage avec des patines d'usure et les imperfections afin de reconstituer des intérieurs plus « chaleureux » et plus « vivants », conservant un maximum d'éléments d'origine. De plus en plus de collectionneurs

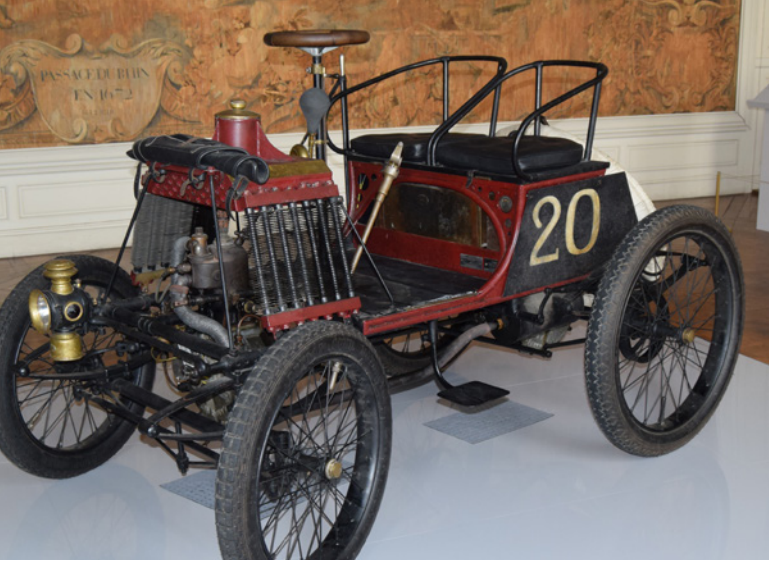
demandent un cuir présentant de fausses marques d'usure afin de reproduire plus fidèlement l'aspect d'origine du véhicule. Lorsque certaines pièces doivent être remplacées, le sellier est également capable de créer une harmonie parfaite entre le cuir d'origine et le cuir neuf (en se référant aux teintes des panneaux de portière).



## La restauration de véhicules anciens convoque des savoir-faire pluridisciplinaires

Le travail du bois et du métal est également très présent dans la restauration d'éléments décoratifs et d'accessoires (tableaux de bord, volants et autres éléments en bois), impliquant des professionnels de l'ébénisterie et de la marqueterie, mais aussi des experts du métal tels que l'émailleur sur métal, le sculpteur sur métal, le tourneur sur métal, et le ferronnier-forgeron. Ces professionnels ont une connaissance pointue des essences de bois, des métaux décoratifs et des techniques de placage. Certaines pièces décoratives en bois ou en ivoire peuvent par ailleurs nécessiter un travail de sculpture. Le vernisseur quant à lui, apporte la touche finale d'une pièce en bois.





Des peintres en décor sont également sollicités pour reproduire des styles d'époque. Plus rarement, certains véhicules de prestige (période d'avant-guerre) nécessitent l'intervention de peintres en lettres, une spécialisation de la peinture en décor. Les véhicules peuvent être ornés de filets de peinture qui soulignent la silhouette de la voiture, ou d'inscriptions sur leur carrosserie. Ces détails nécessitent

aussi une fine restauration : traçage des filets, dessin des lettres, peinture à la main, dorure, etc.

D'autres savoir-faire encore peuvent intervenir plus ponctuellement dans la restauration de carrosserie. C'est le cas de certaines carrosseries fabriquées avec de l'osier : leur restauration doit faire appel alors à un vannier. Certains accessoires, telles que les malles en cuir, nécessitent l'intervention de malletiers.

Nombreux sont ainsi les métiers d'art pouvant être impliqués dans la restauration automobile, avec tout autant de matériaux et de savoir-faire très spécifiques, voire rares, qui forment l'ensemble du patrimoine immatériel de la filière.

“ Il y aurait presque un dictionnaire à écrire sur l'automobile ! ”

*Mathieu Flonneau, Historien spécialiste d'histoire urbaine, des mobilités et de l'automobilisme, maître de conférences.*

## VERS UNE RECONNAISSANCE DES SAVOIR-FAIRE RARES

La grande majorité des savoir-faire de la restauration automobile, qu'ils lui soient spécifiques ou bien qu'ils y interviennent ponctuellement, sont des savoir-faire considérés comme rares. Ils soulèvent par conséquent la question essentielle de leur transmission et de leur sauvegarde dans le temps. Cet enjeu est d'ailleurs commun à de nombreuses filières des métiers d'art.

Pour contribuer à l'identification et à la sauvegarde des savoir-faire rares, l'Institut pour les Savoir-Faire Français et la Fondation AG2R LA MONDIALE pour la vitalité artistique ont lancé le projet Per Durare. Ce projet permettra de répondre à plusieurs enjeux :

- Valoriser les savoir-faire rares auprès du grand public, avec l'identification des professionnels et des structures et en suscitant des vocations ;
- Favoriser leur transmission, avec la mise en avant de solutions et d'initiatives et en facilitant la prise en compte des enjeux spécifiques aux savoir-faire rares par les acteurs de la formation professionnelle ;
- Structurer la dynamique de préservation de ces métiers, avec la construction collective d'outils et de méthodes, et l'inscription des savoir-faire rares comme sujets de recherche à part entière.



# ENJEUX ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

## LA FORMATION ET LA TRANSMISSION DES SAVOIR-FAIRE

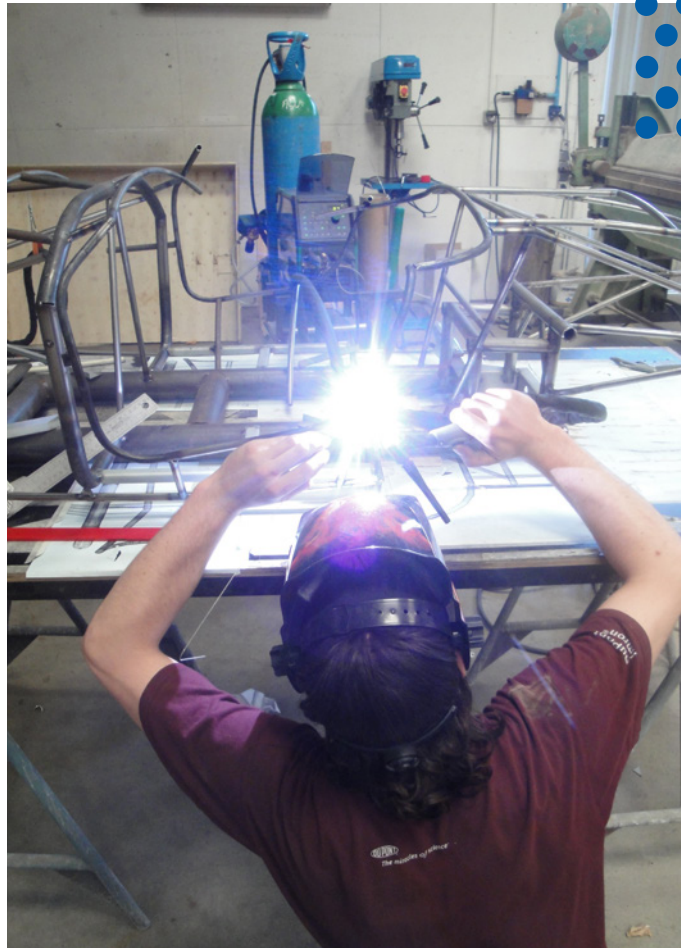
Les savoir-faire liés à la restauration des véhicules d'époque, transmis essentiellement par voie orale et par l'apprentissage du geste, sont aujourd'hui préservés par un petit nombre de professionnels en France. Toutefois, **de plus en plus de savoir-faire se perdent progressivement en raison du manque de renouvellement des professionnels et du vieillissement des artisans**, dont certains partent à la retraite sans avoir eu l'opportunité de former des jeunes, et sans avoir été remplacés. Les entreprises font face à des enjeux urgents de transmission de savoir-faire, de recrutement de main d'œuvre qualifiée et de pérennisation de leur activité.





## Une offre de formation aux métiers de la restauration quasiment inexistante en France

À ce jour, il n'existe en France aucun diplôme d'Etat spécifiquement dédiée à la restauration de véhicules d'époque. La grande majorité des formations actuelles forment les apprenants à la construction ou la réparation de véhicules, et peu d'entre eux se dirigent vers une spécialisation métiers d'art, impliquant de travailler sur des véhicules d'époque. Toutefois, certains centres de formation tentent de répondre aux défis de la transmission des savoir-faire de ce secteur en mettant en place des dispositifs spécifiques visant à combler ce manque.



### **LES CERTIFICATS DE QUALIFICATION PROFESSIONNELLE (CQP) : DES CURSUS DE FORMATION DÉDIÉS AUX SPÉCIFICITÉS DES VÉHICULES ANCIENS**

Deux Certificats de Qualification Professionnelle<sup>7</sup> (CQP) spécifiques aux savoir-faire de la restauration des véhicules anciens sont disponibles en France depuis 2020 : il s'agit de « Mécanicien Réparateur Véhicules Anciens et Historiques » et de « Tôlier Véhicules Anciens et Historiques ».

Créés par l'Association Nationale pour la Formation Automobile (ANFA), sous l'égide de Mobilians, ces CQP sont présents dans plusieurs régions (cf. cartographie). Au total, huit organismes de formation proposent ces deux cursus avec des durées qui peuvent varier de 12 à 18 mois. Les CQP intègrent des périodes d'apprentissage dans des entreprises spécialisées dans la restauration du patrimoine automobile. Depuis 2020, la FFVE soutient activement les CQP en apportant une aide financière aux entreprises\* sous forme de dotation.

## MOBILIANS, UN ACTEUR AU SERVICE DES MÉTIERS DE LA MOBILITÉ

Fondée en 1902, Mobilians est une organisation patronale qui a pour objectif de défendre les intérêts des entreprises de la distribution et des services de l'automobile en France. Il est le principal mouvement d'entrepreneurs des métiers de la mobilité : commerce de véhicules, distribution de carburants et de nouvelles énergies, réparation, recyclage et toutes les offres de services aux automobiles. On retrouve parmi ses 20 métiers les Véhicules Historiques.

La mise en place de ces CQP contribue au soutien de la filière en répondant aux difficultés de recrutement et de transmission des savoir-faire auprès des jeunes. Depuis juillet 2024, le CQP Mécanicien réparateur de véhicules anciens et historiques est inscrit au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP). **Néanmoins, faute de soutien et de ressources humaines internes nécessaires, la formation peine à se faire connaître et à se déployer sur l'ensemble du territoire.**

## L'APPORT D'UNE SPÉCIALISATION VÉHICULES D'ÉPOQUE AU SEIN DE RÉFÉRENTIELS DE FORMATION EXISTANTS

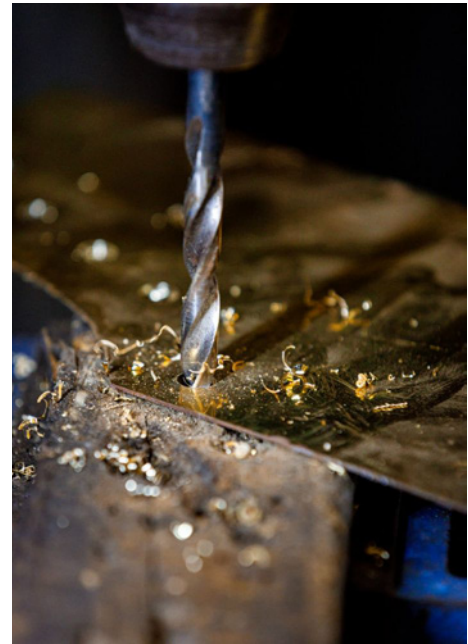
Il existe des centres de formation privés, qui proposent des formations certifiantes ou des stages au sein desquels le temps consacré aux véhicules d'époque est prépondérant.

La durée de ces formations, bien souvent inférieure à une année, permet d'**acquérir des bases mais nécessite ensuite une pratique professionnelle plus longue en entreprises afin de devenir un professionnel aguerri.** Ce temps court de formation est consacré à l'apprentissage des techniques du métier et n'intègre pas, ou très peu la notion de patrimoine automobile et la culture générale du secteur, **laissant les apprenants sans véritable connaissance de l'histoire de l'automobile.**

Leur atout cependant est de **permettre à des salariés en exercice de pouvoir se spécialiser sur une technique en particulier ou renforcer leur expertise,** grâce à des modules spécifiques.

\* sous conditions d'éligibilité

Le développement des formations doit s'appuyer sur une étroite collaboration avec les entreprises afin de mieux répondre à leurs besoins spécifiques. L'ingénierie pédagogique développée par les centres de formation doit s'efforcer d'adapter les systèmes de formation traditionnels (modes de financement, référentiels, durée des formations ou de l'équilibre entre théorie et pratique) pour faire face aux contraintes du secteur. Les apprenants doivent également être sensibilisés à la haute-technicité du secteur : **les premières compétences apprises en formation, délivrant un niveau professionnel, nécessitent une mise en pratique en entreprise pour développer une véritable expertise ou se spécialiser.**



Au-delà de l'apprentissage technique du geste, de la mécanique et du travail de la matière, **la maîtrise des savoir-faire de la restauration implique une large connaissance de la culture automobile, un aspect encore assez peu valorisé dans les formations.** Cette culture historique et patrimoniale doit être également complétée par la connaissance des nouveaux enjeux du marché des véhicules anciens, tels que l'évolution du parc automobile (notamment avec l'entrée de nouveaux véhicules dans ce qui est classé d'époque), mais aussi les réglementations autour des matériaux et le traitement de nouveaux matériaux.



Bien que les centres de formation s'efforcent d'intégrer une dimension de culture générale sur les véhicules d'époque, notamment à travers la mise à disposition de contenus pédagogiques, **l'apprentissage autodidacte des apprenants demeure essentiel. La connaissance historique de chaque véhicule, avec ses nombreuses particularités, ne peut être entièrement couverte par les formations traditionnelles.** Pour consolider leurs connaissances, les apprenants doivent étudier par eux-mêmes la documentation existante (livres, magazines, reportages, tutoriels...), notamment au sujet de techniques spécifiques sur des marques ou des modèles particuliers, de contextes de fabrication, d'origines et de contraintes industrielles de certains véhicules, etc.



Face à ces manques au sein de l'offre de formation existante, il arrive que les apprenants passent par des formations plus générales (et plus nombreuses sur le territoire national), relatives aux métiers artisanaux et de production de la restauration automobile, telles que des CAP construction des carrosseries ou des Titres Professionnels carrossier réparateur. Au sein de ces formations délivrées en apprentissage, ils acquièrent un bagage leur permettant ensuite de se spécialiser vers un métier d'art directement auprès des professionnels de la restauration des véhicules d'époque.



Certains dispositifs de transmission spécifiques sont également reconnus par les professionnels

### LE COMPAGNONNAGE : UNE FORMATION LONGUE

Le compagnonnage a toujours joué un rôle central dans la transmission des gestes liés à la carrosserie artisanale. Les Compagnons du Devoir et du Tour de France proposent une formation en alternance « tôlier formeur » permettant de valider le CAP « carrossier constructeur » aux détenteurs d'une certification dans le domaine de la réparation de carrosserie.

Pour ceux ayant achevé leur apprentissage mais voulant se perfectionner, les Compagnons proposent dans le cadre d'un Tour de France (qui dure entre 4 et 6 ans) des cours du soir et des cours le samedi en tôlerie-forme, assurés par des Compagnons sédentaires. Bien que ce dispositif ne soit pas spécifique aux véhicules d'époque, la durée d'apprentissage prolongée auprès de professionnels qualifiés renforce la valeur des compétences acquises par les apprenants. Les Compagnons proposent également deux formations en 3 ans : un bac professionnel « Carrosserie construction » à Tours et un autre « Carrosserie Réparation » dispensé à Lyon.

**Les Compagnons sont particulièrement reconnus auprès des professionnels en raison de leur formation exceptionnelle, pleine de rigueur et de discipline.** Ils sont également connus auprès du grand public en raison de leur travail sur des bâtiments à forte dimension patrimoniale (comme les églises par exemple), renforçant ce sentiment d'expertise.

### **LES DISPOSITIFS DE TRANSMISSION SPÉCIFIQUES AUX SAVOIR-FAIRE RARES**

Deux dispositifs spécifiques et indépendants de l'Éducation Nationale soutiennent la préservation des métiers rares : le programme Maîtres d'Art-Élèves et le dispositif de transmission des savoir-faire rares et d'excellence de la Fédération des Métiers d'Art d'Alsace (FREMAA). **Ils permettent aux métiers d'art ne disposant plus de filière de formation de préserver savoir-faire et patrimoine culturel grâce à la transmission à de nouvelles générations.**

#### **○ Le programme Maîtres d'art-Élèves**

Créé en 1994 par le ministère de la Culture, le Titre officiel de Maître d'art distingue des professionnels de passion pour la singularité de leur technique, leur parcours exceptionnel et leur implication dans le renouvellement de savoir-faire remarquables et rares. Piloté depuis 2012 par l'Institut pour les Savoir-Faire Français, le programme a évolué pour aujourd'hui mettre l'accent sur la transmission des savoirs et l'avenir des Élèves. Il vise à maintenir une activité économique durable et à s'adapter aux changements pour préserver les savoir-faire rares.



**L'élève suit sa formation pendant 3 ans auprès du Maître d'art. La transmission se compose d'un programme en atelier (en contexte de production et hors contexte de production) et de formations-visites extérieures pour venir développer le projet professionnel de l'Elève et transmettre la culture métier. L'ensemble est personnalisé en fonction des enjeux du métier et du professionnel et fait l'objet de conventions annuelles, avec subventions.**



Le carrossier-tôlier strasbourgeois Hubert Habermusch a été le premier, et seul, restaurateur de véhicules anciens nommé Maître d'art par le ministère de la Culture en septembre 2017 (cf. la cartographie de l'écosystème dans les annexes). Il a transmis son savoir-faire à son élève, Isaak Rensing, qui a depuis repris la direction de l'entreprise. La carrosserie d'Hubert Habermusch avait déjà été la première à être labellisée Entreprise du Patrimoine Vivant (EPV) en 2007.

#### ○ **Le dispositif Métiers rares de la FREMAA**

Le dispositif Métiers rares de la FREMAA pilote un parcours de formation professionnelle du Grand Est. **La transmission des savoir-faire se déroule dans l'atelier d'un professionnel à temps plein, sur une année. En complément, les stagiaires suivent un programme pédagogique en regroupement dans les domaines de l'histoire de l'art, de la création artistique, de la communication, de la gestion, du marketing, etc.**

Les ateliers d'accueil bénéficient d'une bourse annuelle correspondant à une prise en charge partielle du travail de formation réalisé, et du matériel fourni. Les stagiaires bénéficient des dispositifs légaux de rémunération liés à ce statut.



## Les organismes de formation font face à de nombreuses problématiques pour monter et certifier les formations

La principale difficulté rencontrée par les acteurs de la formation réside dans l'absence de reconnaissance de l'Etat de la particularité des savoir-faire de la restauration des véhicules anciens, rendant complexe leur certification. Il s'agit d'une problématique commune aux métiers rares que l'on retrouve dans d'autres secteurs des métiers d'art (fabrication de serrures anciennes, dinanderie ou taillanderie par exemple). Le plus souvent, les cursus de formation permettant l'apprentissage de ces savoir-faire ne comptent que de faibles effectifs et par conséquent, ne sont pas reconnus au répertoire national des certifications professionnelles (RNCP).

Le faible flux de personnes souhaitant se former implique également des difficultés dans le montage et le financement des formations. Pour être rentable, le cursus doit généralement avoir une occupation complète de l'atelier de formation par des apprenants, amortissant aussi l'investissement d'un formateur chargé d'assurer un suivi pédagogique rigoureux, incluant la gestion des charges de travail et l'évaluation des compétences.

Les organismes de formation ont par ailleurs d'importantes difficultés à trouver des formateurs qualifiés. L'apprentissage d'un métier d'art passe avant tout par la transmission directe et individualisée du savoir-faire. Il est donc indispensable que les professionnels interviennent dans la formation des apprenants et entretiennent avec eux, autant que possible, une relation personnalisée et pérenne.

Néanmoins, il est souvent contraignant pour un professionnel d'exercer son métier avec un haut niveau d'exigence tout en l'enseignant à de nouvelles personnes. Cette dimension pédagogique dans la transmission demande à être encadrée et facilitée, de manière à rendre le plus efficace possible les échanges entre le professionnel et l'élève. La sensibilisation des professionnels à la pédagogie est fondamentale, nombre d'entre eux n'ont pas de connaissances spécifiques des méthodes d'enseignement.





## Les apprenants ne trouvent pas toujours leur place auprès des professionnels de la restauration de véhicules d'époque

Il n'est pas rare que les professionnels soient dubitatifs quant à la qualification des apprenants sortant de formation, ainsi qu'à leur aptitude à assumer ces métiers de haute exigence.

La restauration de voitures anciennes nécessite un large éventail de compétences, ce qui n'est pas toujours compatible avec les jeunes apprenants en raison de la faible durée de leur formation. Évoluant dans une société marquée par l'immédiateté, certains professionnels voient dans la nouvelle génération une jeunesse moins habituée à tenir des outils et moins encline à réaliser des gestes répétitifs. **Ces métiers de la restauration requièrent patience et rigueur, allant parfois jusqu'à travailler sur une même pièce pendant plusieurs jours.** La pratique de ces métiers convoque également des qualités essentielles telles que la passion, l'assiduité, la sensibilité, le sens du beau travail et la méticulosité.

Les parcours professionnels des apprenants sont souvent très variés d'une personne à une autre, mais la passion pour les véhicules de collection et ses métiers reste un dénominateur commun. Les professionnels constatent l'arrivée d'apprenants plus âgés, en raison du nombre croissant de reconversions professionnelles. **Leur insertion n'est pas toujours aisée en raison de l'assimilation des techniques parfois plus compliquée** (il est généralement plus facile de maîtriser des compétences lorsque l'apprentissage commence tôt). Si certains reconvertis viennent de secteurs techniques tels que la mécanique ou la chaudronnerie, d'autres proviennent de domaines très éloignés de la restauration de véhicules anciens.

Face à ces profils hétérogènes et aux formations qui s'avèrent parfois insuffisantes pour la pratique du métier, les entreprises rencontrent des difficultés à intégrer efficacement ces apprentis dans leurs ateliers, et à recruter.

### Les professionnels de la restauration ont toujours besoin de recruter du personnel qualifié

des restaurateurs souhaitent embaucher en 2024, contre 39% en 2021

34%



54%

ont eut du mal à trouver des candidats



## Le rôle des acteurs de l'écosystème dans la montée en compétence des apprenants

### LA RESPONSABILITÉ DES PROFESSIONNELS POUR ACCOMPAGNER LA TRANSMISSION DE SAVOIR-FAIRE

Les cursus de formation existants sont une première réponse car ils proposent une maîtrise partielle des savoir-faire dans les métiers de la restauration de véhicules anciens. **Si les cursus traditionnels offrent aux apprenants une base technique, ils ne permettent pas encore d'obtenir une véritable spécialisation diplômante dans la restauration de véhicules d'époque.** Cette spécialisation s'acquiert en atelier après des années d'expérience et est dispensée par des professionnels maîtrisant parfaitement ces compétences spécifiques. La transmission du savoir-faire repose ainsi en partie sur la volonté des professionnels eux-mêmes et sur la capacité des entreprises à accueillir des apprentis.

### L'apprentissage en 2024 : les jeunes générations sont sensibles à l'univers du véhicule d'époque

34%

des entreprises ont mis en place  
**un programme d'apprentissage  
dans leur société**

75%

des apprentis ont  
**moins de 25 ans**

#### ○ Le développement de l'apprentissage au sein des ateliers de restauration

Les retours d'expérience de professionnels ont démontré que des dispositifs de transmission (tels que le programme Maîtres d'art et Élèves ou celui de la FREMAA) sont particulièrement bien adaptés à la préservation et à la transmission des savoir-faire. Ces initiatives, qui ont fait leurs preuves, mériteraient d'être déployées plus largement, ou du moins, servir de modèle. Leur succès repose sur le partage direct des compétences par les professionnels eux-mêmes, grâce à la formation de binômes, associant un professionnel d'expérience à un apprenant. Au regard de la pertinence de ces dispositifs, **les pouvoirs publics ont un rôle essentiel à jouer en soutenant les employeurs, qui doivent assumer les coûts et le temps nécessaires à la transmission de ces savoir-faire.**

Cependant, l'accueil et l'intégration d'un apprenant dans un atelier posent souvent des défis pour les entreprises. D'une part, **le recrutement d'apprentis est coûteux en temps et en argent car l'entreprise s'investit et fournit des efforts pour que les apprenants acquièrent**



**des connaissances techniques et gagnent en autonomie.** Malgré les aides de l'Etat pour les contrats d'apprentissage, et si certaines régions, comme le Grand Est, contribuent financièrement à l'apprentissage, cela n'est pas toujours suffisant. C'est pourquoi, **certains professionnels préfèrent accueillir des apprenants ayant déjà un premier bagage afin qu'ils soient plus rapidement autonomes et compétents.** D'autre part, les enjeux liés à l'apprentissage en milieu professionnel, que l'on retrouve dans de nombreuses autres filières au-delà des métiers d'art, incluent notamment la structuration de la formation interne, l'investissement en temps et en ressources humaines, ainsi que la mise en place d'une ingénierie pédagogique adaptée. **Ces défis**

**ont d'autant plus d'importance pour les entreprises de restauration, dans la mesure où il n'existe pas d'autres formations permettant aux apprenants de se former aux spécificités du savoir-faire.** L'absence d'alternative renforce donc les problématiques, rendant les professionnels de la restauration directement responsables de la montée en compétences des apprenants. En formalisant les processus de formation au sein de leurs entreprises – que ce soit à travers des plans d'expériences, des méthodologies de restauration ou des cas pratiques – ces professionnels contribuent à pérenniser leurs savoir-faire, en les ancrant dans des pratiques structurées qui ne dépendent plus uniquement de la transmission orale.

#### ○ **L'intervention des professionnels au sein des organismes de formation**

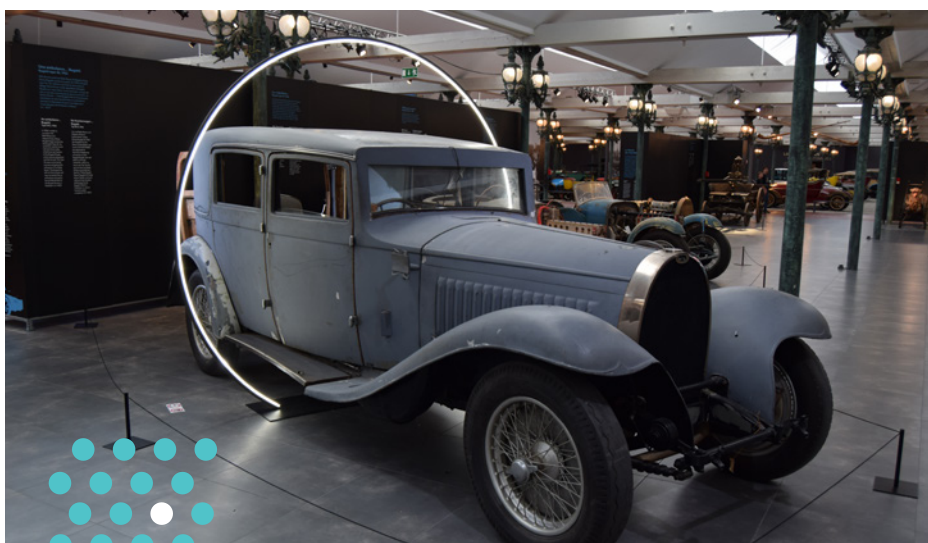
**L'intervention ponctuelle des professionnels au sein des établissements de formation est une opportunité de faire connaître les métiers d'art plus méconnus de la restauration de véhicules, ou de faire naître des vocations.** Si les métiers de la mécanique et de la carrosserie sont souvent mieux connus et plébiscités par les apprenants, les métiers concernant les habillages intérieurs des véhicules (comme la sellerie) le sont beaucoup moins et mériteraient d'être davantage mis en lumière par les professionnels les maîtrisant.

Divers formats pédagogiques peuvent être envisagés dans ce cadre, tels que :

- Des ateliers de mise en situation réelle, permettant de pratiquer les gestes spécifiques et d'utiliser les outils appropriés (dans le cadre d'un aspect précis du CQP, par exemple), tout en maîtrisant l'enchaînement des techniques ;
- Des blocs de compétences dispensés en dehors des périodes de stage ou de contrats de professionnalisation et d'apprentissage, permettant un approfondissement pratique ;
- Des conférences ou débats techniques axés sur les gestes du métier et les spécificités de la profession.

## PROFESSIONNALISER LES APPRENANTS PAR UNE APPROCHE DE TERRAIN ET UN APPORT CULTUREL ET PATRIMONIAL : LE RÔLE DES MUSÉES

Les musées peuvent également être moteurs dans la transmission des savoir-faire et le partage des connaissances : quelques initiatives le démontrent.



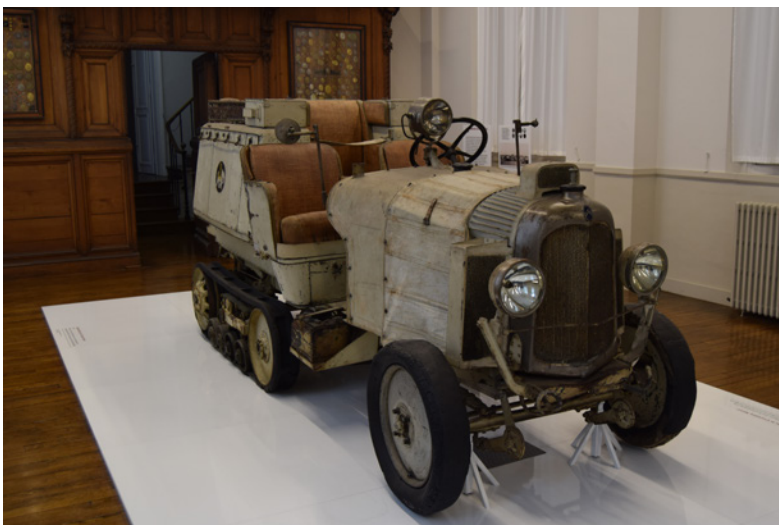
### #Initiative réussie au musée de l'Automobile de Mulhouse

Le Centre de Formation de l'Artisanat de Mulhouse (CFAM), géré par la Chambre de Métiers d'Alsace depuis sa création en 1981, délivre les deux formations en CQP spécifiques aux véhicules anciens. La particularité de cette formation repose sur son partenariat avec le musée de l'Automobile de Mulhouse, qui abrite une collection exceptionnelle de 600 véhicules. **Les élèves passent un jour par semaine d'alternance dans les ateliers du musée. En participant à la restauration des véhicules de collection, les apprentis accèdent à la documentation technique des voitures et à l'atelier du musée, maniant le matériel de restauration.**



## #Initiative réussie au musée de la Gendarmerie de Melun

Les élèves de l'atelier de maintenance motocycle du lycée professionnel Gustave Eiffel de Varennes-sur-Seine ont été mobilisés en octobre 2023 pour restaurer les véhicules du musée de la Gendarmerie de Melun. La classe a travaillé sur une moto mythique de la Gendarmerie, une Dollar des années 1930. La restauration de la « vieille dame » a été faite également en partenariat avec la section des métiers du cuir et de la maroquinerie du lycée Flora Tristan de Montereau. Un beau projet interdisciplinaire qui valorise l'engagement de ces jeunes et qui perpétue des savoir-faire d'excellence. À l'issue de sa restauration, cette moto Dollar retrouvera sa place dans l'exposition au musée, et participera à différentes manifestations.



## #Initiative réussie au musée des Arts et Métiers

Le projet « Le Scarabée d'Or, un défi pour la jeunesse » a consisté à reconstruire à l'identique la Citroën B2 10 HP modèle K1, première automobile à avoir traversé le Sahara en décembre 1922. Ce défi ambitieux a été porté par les élèves de l'École Nationale Supérieure Arts et Métiers à Paris, ainsi que ceux du Lycée du Château d'Épluches. Au total, 160 étudiants et lycéens, encadrés par 40 professionnels, ont consacré 55 000 heures de travail réparties sur trois sites différents. Trois classes ont participé à la réalisation du châssis, à la reconstruction de la carrosserie, ainsi qu'à la réhabilitation du moteur et de la boîte de vitesse. La réplique du Scarabée

d'Or a vu le jour en 2019 et a été dévoilée lors d'un événement au Conservatoire national des arts et métiers, réunissant plus de 200 participants, parmi lesquels des partenaires, des institutions et des étudiants. Après cette reconstruction, le véhicule est devenu roulant et a été exposé au public, d'abord au Musée des Arts et Métiers de Paris, puis au sein des locaux de

Citroën Héritage, à Aulnay-sous-Bois. Il sera présenté en 2025 aux Invalides dans le cadre de l'exposition « Explorateurs ».

## VERS UNE FORMATION TRANSVERSALE SUR LA RESTAURATION DE VÉHICULES D'ÉPOQUE

Comme évoqué précédemment, l'insuffisance des parcours de formation découle principalement d'un manque d'intégration des techniques spécifiques de restauration. La restauration implique en effet une grande diversité de spécialités, qu'il est impossible de maîtriser pleinement toutes à la fois. **Le restaurateur est donc confronté à un double enjeu : celui d'exceller dans un savoir-faire très spécifique (la carrosserie, par exemple), tout en possédant une connaissance suffisante des savoir-faire complémentaires requis (notamment dans le domaine du métal ou du bois).** Cette multidisciplinarité est essentielle pour lui permettre de collaborer efficacement avec d'autres professionnels et superviser de manière globale un chantier de restauration.



Pour être réellement pertinente, fiable et durable, **une formation spécifique à la restauration de véhicules d'époque devrait s'appuyer sur un vaste réseau de professionnels spécialisés dans chaque discipline.** Un système transversal permettrait aux apprenants de passer de longues périodes d'apprentissage au sein d'ateliers spécialisés (chez un tôlier, un sellier, etc.), leur offrant ainsi une vision globale de la restauration tout en leur permettant de s'enrichir de l'expérience de chaque professionnel.

**La mise en place d'un tel réseau, intégrant à la fois des apprenants, des professionnels et des acteurs de la formation, représenterait une solution d'optimisation du processus de transmission.** À la répartition des coûts d'investissement, elle associerait le partage des expériences, les rencontres intergénérationnelles et la confrontation des approches. Elle permettrait par ailleurs de favoriser

l'échange de bonnes pratiques entre les experts du terrain et les formateurs, garantissant une meilleure adéquation entre les contenus des formations et les besoins du terrain, et un apprentissage en situation réelle de travail.

# LA VALORISATION DES MÉTIERS D'ART DE LA RESTAURATION DE VÉHICULES D'ÉPOQUE

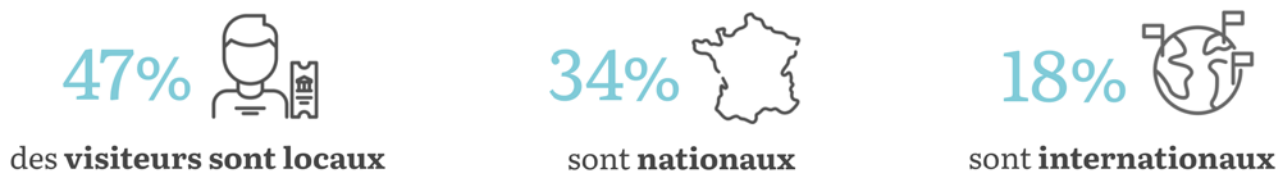
## Faire rayonner les métiers d'art auprès du grand public

Manifestations et événements, salons professionnels, expositions au sein des musées, journées portes ouvertes, contenus médias et réseaux sociaux... : nombreuses sont les opportunités pour faire découvrir le monde de l'automobile ancienne auprès du grand public, bien qu'elles ne soient pas toutes adaptées à la valorisation des savoir-faire de restauration.

### LES MANIFESTATIONS ET RASSEMBLEMENTS : FÉDÉRER LA PASSION AUTOUR DES VÉHICULES D'ÉPOQUE

Les manifestations et rassemblements sont des moyens incontournables pour la filière de perpétuer, voire de susciter, la passion intergénérationnelle autour des véhicules d'époque. Ces événements s'adressent au grand public et rassemblent l'ensemble des acteurs de l'écosystème. Des manifestations à grand succès, telles que Le Mans Classic, sont devenues populaires et incontournables au fil du temps. Il existe en parallèle de ces événements prestigieux des rassemblements à plus petite échelle qui permettent au grand public et aux collectionneurs de se retrouver autour de leur passion.

#### Les manifestations attirent du public de tout horizon



Un grand salon / événement attire en moyenne plus de **100 000 visiteurs** (comme Rétromobile ou Epoqu'Auto)

De nombreuses manifestations, dont certaines sont historiques et largement médiatisées, continuent de se réinventer en France. Elles permettent non seulement de transmettre la passion de l'automobile aux générations futures, mais également de maintenir en circulation les véhicules et de les faire connaître auprès du public.

Ces événements sont des opportunités pour valoriser des véhicules d'avant-guerre, dont l'intérêt décline avec le temps. C'est également l'occasion de faire découvrir le monde de l'automobile auprès des jeunes et du public féminin.



Les univers et le public varient selon le type d'événements (concours d'élégance, rallyes, randonnées, rassemblements), rendant ces manifestations complémentaires. Les concours d'élégance, souvent organisés dans des lieux historiques et patrimoniaux, attirent un public qui connaît bien le milieu de l'automobile ancienne. Les événements de grande envergure permettent de rassembler un public plus large, comme lors de la parade sur les Champs-Élysées, organisée dans le cadre du Mondial de l'Auto en 2019, ou encore la célébration des 90 ans de la Traction Citroën sur le circuit de Charade, en Auvergne. Ce rassemblement a réuni 1 048 voitures venues de toute l'Europe, dont 300 véhicules d'Allemagne, d'Angleterre, des Pays-Bas, de Belgique et de Finlande. Des collectionneurs d'Australie, des États-Unis et du Canada étaient également présents, totalisant 2 500 participants pour environ 20 000 visiteurs.

L'organisation de tours de circuit pour les visiteurs ou encore de spectacles dédiés à ces véhicules rares constituent d'autres initiatives permettant de promouvoir l'automobile ancienne auprès des jeunes. Le Rallye des Princesses illustre parfaitement l'évolution de la place des voitures anciennes dans l'univers féminin, puisqu'il s'agit du premier événement haut de gamme où seules des femmes peuvent participer. Il rassemble aujourd'hui un nombre croissant de collectionneuses participantes, mais aussi des visiteurs en famille, tels que des duos mère-fille.



Bien qu'elles contribuent largement à la valorisation de la filière et de ses acteurs, les manifestations et courses automobiles ne sont pas toujours appropriées pour mettre en avant les artisans et leur savoir-faire.



## LES SALONS ET LES JOURNÉES SPÉCIFIQUES : VALORISER LES SAVOIR-FAIRE ET LEUR HAUTE TECHNICITÉ

Les salons et journées des véhicules d'époque (tels que le salon Rétromobile à Paris, mais aussi Auto-Moto Rétro au Mans, Époqu'Auto à Lyon, Historic Auto à Nantes ou encore les Artisanales de Chartres (cf. la cartographie de l'écosystème dans les annexes) sont des opportunités incontournables pour mettre en avant véritablement le savoir-faire des professionnels. **Les salons attirent généralement un public qui souhaite s'informer sur les métiers de la restauration des véhicules anciens. Ils jouent ainsi un rôle central dans la valorisation de ces savoir-faire, permettant de démontrer au grand public l'importance et la haute technicité de ces pratiques, par le biais par exemple d'ateliers de démonstration ou des présentations de chantiers de restauration en cours.**

Les lieux historiques de l'automobile, comme les usines et les manufactures qui ont contribué à la fabrication des véhicules, représentent également une opportunité intéressante de promouvoir ces métiers d'art sous l'étendard du patrimoine technique et industriel français. Pour honorer ces sites, témoins d'une aventure industrielle, sociale et sportive, la FFVE a lancé le programme « Lieux de l'Histoire Automobile ». Ce programme vise à rendre hommage à ces lieux encore existants, qu'ils aient conservé ou abandonné leur fonction initiale, ainsi qu'à préserver la mémoire de sites disparus mais significatifs. Grâce à la pose de plaques dédiées et à des informations historiques accessibles en ligne, il permet de partager ce patrimoine avec un large public.

Le Label Entreprise du Patrimoine Vivant (EPV), détenu par une quinzaine d'entreprises spécialisées dans la restauration de véhicules d'époque en 2024, constitue également un levier intéressant pour faire rayonner les métiers de la restauration en tant que savoir-faire d'excellence. À l'occasion du salon Rétromobile 2023, par exemple, un espace dédié aux Entreprises du Patrimoine Vivant en lien avec la restauration automobile a été inauguré.

Il existe ainsi différents événements qui œuvrent à la mise en lumière des savoir-faire de la restauration de véhicules de collection et de ses détenteurs auprès du grand public. Néanmoins, « il y a certainement plus à faire » nuance Mathieu Flonneau.

Dans cette optique de valoriser le patrimoine roulant, la FFVE s'attache, avec le ministère de la Culture, à valoriser le patrimoine industriel (souvent méconnu) auprès du grand public au même titre que le patrimoine culturel. Pour y parvenir, elle a organisé en partenariat avec la Demeure Historique les Journées Européennes sur le thème « Patrimoines des itinéraires, des réseaux et des connexions » en septembre 2024. Pour cette nouvelle édition, 13 sites ont été sélectionnés pour promouvoir en région, l'alliance entre le patrimoine bâti et le patrimoine roulant. 13 itinéraires de voyage ont été proposés afin de découvrir les lieux emblématiques de l'histoire automobile, des communes labellisées, des Concours d'Élégance, des musées adhérents. Ce sont plus de 260 manifestations qui ont été recensées en 2024.



La FFVE a également mis en place d'autres actions, comme la Journée Nationale des Véhicules d'Époque (JNVE), Le label pour les Concours d'élégance en automobile à la France, ou encore le label Villes et Villages d'Accueil des Véhicules d'époque<sup>7</sup>.

### **LA MÉDIATION AU SEIN DES MUSÉES : DÉMONTRER LES SAVOIR-FAIRE PAR LE GESTE, L'HISTOIRE ET LE PATRIMOINE**

Les musées automobiles (cf. la cartographie de l'écosystème dans les annexes), dont la vocation est de valoriser le patrimoine matériel et immatériel de l'automobile auprès du plus grand nombre, sont confrontés à d'importantes évolutions en matière de médiation. Les musées doivent adapter leur parcours de visite en incluant plus d'explications sur les aspects techniques de la restauration (mécanique, design industriel, etc.) pour démocratiser les savoir-faire et les compétences des artisans d'art auprès du public.

Les outils de médiation sont à l'heure actuelle encore peu explorés par les musées français, et encore plus rarement élaborés en collaboration avec les artisans restaurateur eux-mêmes, en raison d'un manque de moyens humains et financiers. Pourtant, **la modernisation de la médiation permettrait d'accroître leur attractivité, diversifier leur public et d'attirer un visitorat plus jeune.** Cela se traduirait par des visites guidées spécialisées pour le public (passionnés, novices, etc.), et par des ateliers pédagogiques destinés aux jeunes et aux écoles, sous réserve de pouvoir trouver des conférenciers capables de présenter les collections dans leur aspect historique et technique (exemple : l'évolution du système de freinage).

Par ailleurs, il est difficile de mettre en place des parcours de médiation menés en collaboration avec des artisans d'art pour qu'ils partagent leurs connaissances techniques et abordent la question de la transmission. **L'idéal serait de ramener l'atelier au sein de l'espace muséal : les professionnels interviendraient dans un parcours de médiation ou lors de démonstrations spécifiques afin de rendre concrète la restauration des véhicules d'époque.** Par exemple, le musée Peugeot permet au public d'assister en direct à la restauration d'un véhicule. Il reste toutefois une grande contrainte technique qui n'est pas des moindres : cela nécessite d'adapter un espace au sein du musée pour accueillir les professionnels travaillant en direct et transporter un véhicule en cours de restauration.



**L'intervention en direct des restaurateurs peut toutefois s'insérer à d'autres occasions, lors d'événements d'envergure nationale telles que les Journées Européennes du Patrimoine ou les Journées Européennes des Métiers d'Art, durant lesquelles les rencontres entre professionnels et grand public sont mises à l'honneur.** Ce type d'initiative est aussi confronté à des contraintes techniques et financières, notamment en ce qui concerne le transport et la disponibilité des véhicules en cours de restauration. Pour les professionnels, ces interventions représentent souvent du temps non rémunéré, qu'ils doivent concilier avec leurs activités principales de restauration.

Les musées ont néanmoins d'ores et déjà exploré de nouvelles actions pour mieux valoriser les métiers d'art de la restauration, au bénéfice des publics. Ces initiatives s'inscrivent souvent dans un contexte de modernisation et de redéploiement de l'offre culturelle, tout en devant s'articuler avec l'impératif de préservation des collections exceptionnelles pour les générations futures. Certains ont mis en place des expositions temporaires sur le thème de l'automobile ancienne. Le Musée national de la Voiture a par exemple organisé deux expositions à succès : « Concept-Car. Beauté pure. » et « Vitesse », respectivement en 2019 et en 2022. Ces types d'évènements permettent aux musées d'attirer un public plus large, de se renouveler grâce à des programmations spéciales et/ou une scénographie qui évolue, afin de donner envie au public de revenir.



D'autres ont investi dans des dispositifs interactifs et numériques pour enrichir et rendre les visites plus ludiques. Le Musée des 24 Heures du Mans a mis en place une application de réalité augmentée afin de visualiser l'évolution d'un véhicule d'époque au fil des années.

## Susciter des vocations auprès des jeunes générations

Un enjeu majeur pour la filière, qu'il s'agisse des entreprises, des organismes de formation ou des clubs de collectionneurs, est de susciter l'intérêt des jeunes générations pour les véhicules d'époque. L'objectif est de leur faire connaître les métiers de la restauration des voitures anciennes, de les former et de leur faire prendre conscience que la préservation d'un patrimoine entier est en jeu.

Les métiers spécifiques liés à la restauration de véhicules anciens restent largement méconnus des nouvelles générations. Beaucoup de jeunes se désintéressent du monde de l'automobile : les quelques passionnés s'orientent souvent vers des modèles plus récents, tels que les



Youngtimers. Pourtant, **certains se dirigent vers ces métiers en raison de sa dimension créative, notamment la fabrication de pièces sur mesure, en plus de l'aspect restauration.** Les véhicules anciens ont cette capacité à susciter l'émotion et à émerveiller, faisant de cette profession une vocation particulièrement valorisante pour ceux qui y prennent part. Toutefois, le manque de visibilité des cursus de formation freine souvent l'accès à ces métiers.

C'est pourquoi, les acteurs de l'écosystème de formation ont un rôle important à jouer afin de faire connaître les métiers auprès des jeunes publics. **Il existe des solutions en amont pour sensibiliser les jeunes, telles que les journées portes ouvertes,** organisées plusieurs fois par an par les organismes de formation. Ces journées sont l'occasion pour les jeunes de visiter les sites d'établissements, de rencontrer les professionnels et les collectionneurs. Les journées organisées par les centres de formation rencontrent généralement beaucoup de succès, démontrant l'intérêt porté par les jeunes aux métiers de la restauration. Cependant, **les organismes de formation sont encore loin d'optimiser leurs capacités à se faire connaître auprès du grand public et à se déployer au sein des territoires.**



## LA PUISSANCE CONTROVERSÉE DES ÉMISSIONS DE TÉLÉVISION

La perception publique des métiers de la restauration de véhicules anciens est en partie façonnée par les médias, notamment par le succès des émissions grand public. Bien qu'elles suscitent un intérêt croissant pour ces métiers auprès du grand public, et qu'elles impactent positivement la demande en formation, ces émissions ne sont pas sans conséquence sur les métiers de la filière.

Les émissions sont scénarisées de manière à plaire au grand public, mais l'image du métier reste superficielle, offrant une vision simplifiée et parfois trompeuse. Par exemple, les heures de travail et les difficultés rencontrées par les professionnels ne sont pas toujours mises en avant. Ce phénomène médiatique crée une embellie : de nombreux jeunes souhaitent s'engager dans cette voie bien que la réalité du métier soit méconnue et trop idéalisée. En conséquence, **cela peut créer des déceptions lorsqu'ils sont confrontés à la réalité du métier.**

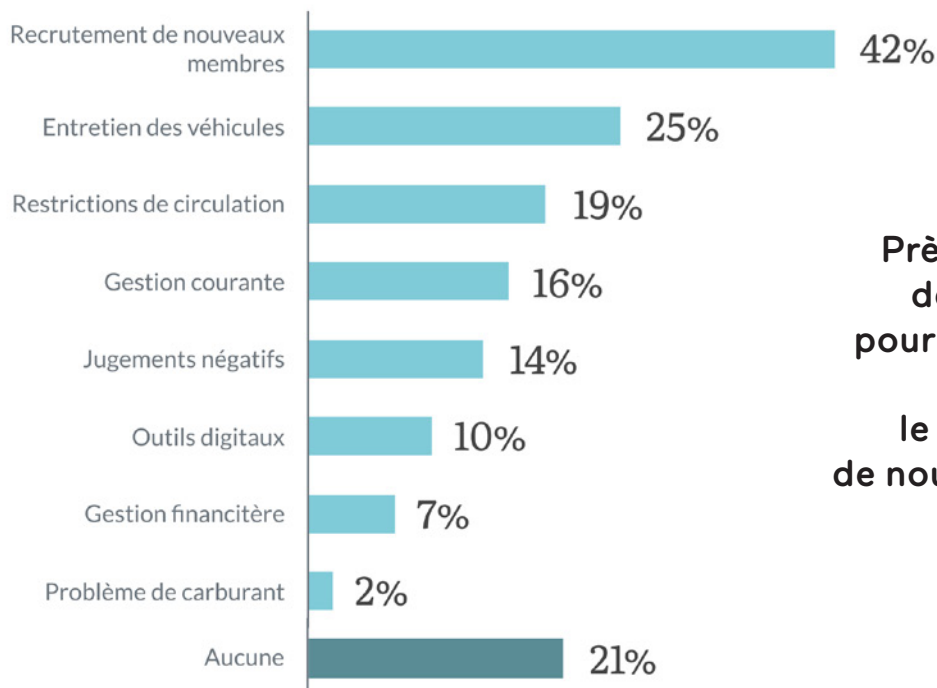


## LES CLUBS DE COLLECTIONNEURS JOUENT UN RÔLE IMPORTANT DANS L'ATTRACTIVITÉ DES JEUNES VERS LES VÉHICULES ANCIENS

Attirer les jeunes vers le monde automobile est un enjeu très fort pour les clubs, et plus particulièrement vers les véhicules les plus anciens. La

population au sein des clubs est vieillissante, avec une moyenne d'âge de 60 ans en 2024, contre 58 ans en 2021. Cette tendance implique de forts enjeux de renouvellement et de transmission auprès des jeunes générations. **Les clubs s'efforcent donc de développer des initiatives ciblées afin de mieux les séduire.**

Pour y parvenir, La Traction Universelle, club qui rassemble les passionnés de Traction Avant Citroën, a mis en place il y a une dizaine d'années une cotisation jeune (tarif réduit). Cette initiative s'est révélée payante puisqu'une cinquantaine de membres se sont inscrits depuis. Ces jeunes sont généralement passionnés par des voitures plus rares, notamment les modèles d'avant-guerre ou dotés de carrosseries spéciales. Pour répondre à leurs attentes plus spécifiques, le club organise en plus des activités qui leur sont dédiées, telles que des formations en mécanique ou des sorties plus accessibles financièrement.



**Près de la moitié des clubs ont pour préoccupation principale le recrutement de nouveaux membres**

■ ■ Taux de réponses des clubs quant à leurs préoccupations (plusieurs réponses possibles)

L'utilisation des réseaux sociaux (YouTube, Instagram, TikTok, etc.) constitue également un levier efficace pour attirer les jeunes : les contenus dévoilent les coulisses de la restauration et proposent des vidéos ludiques et attrayantes (sur les klaxons anciens, ou le démarrage à la manivelle par exemple), relayés par des influenceurs. Certains membres publient régulièrement des vidéos de restaurations sur des plateformes comme YouTube.



### Les clubs communiquent de plus en plus

**62%** des clubs de véhicules d'époque ont un site internet en 2024

**48%** sont actifs sur au moins un réseau social

Les véhicules d'avant-guerre, qui constituent désormais une niche, sont particulièrement concernés par cet enjeu d'attractivité. **Le club La Traction Universelle essaie d'approcher des jeunes attirés par les 2CV (voiture mythique et abordable économiquement) pour les amener à s'intéresser à des voitures plus anciennes.** D'un point de vue financier, il n'est pas forcément plus coûteux d'être collectionneur de voitures anciennes que de Youngtimers.

Pour capter l'attention du jeune public, **les clubs peuvent également se rapprocher des organismes de formation afin de mettre en place des projets collaboratifs.** En 2010 par exemple, La Traction Universelle a été sollicitée par le collège Jean Moulin à Montceau-les-Mines, dont l'équipe éducative souhaitait mener un projet en hommage à Jean Moulin. L'idée était de restaurer une Citroën Traction Avant, modèle emblématique ayant joué un rôle important durant la Seconde Guerre mondiale. Un membre de l'association a généreusement offert une épave au collège, et pendant 6 à 7 ans, les élèves de la sixième à la troisième (âgés de 11 à 15 ans) ont restauré le véhicule dans les règles de l'art. Des cours de mécanique, couvrant le moteur, la boîte de vitesse, la carrosserie, et d'autres aspects techniques, ont été dispensés. Le véhicule restauré a été exposé lors des festivités célébrant les 90 ans de la Citroën Traction Avant à Clermont-Ferrand. Ce projet a bénéficié de nombreuses séances de formation encadrées par des bénévoles. **Il a permis de sensibiliser les jeunes aux métiers de l'automobile : un des élèves a choisi de s'orienter vers une carrière dans la restauration de véhicules anciens.**



## D'AUTRES INITIATIVES À L'ÉCHELLE NATIONALE CONTRIBUENT À SENSIBILISER LES PLUS JEUNES AUX MÉTIERS DE LA RESTAURATION

### Focus ADMA

Piloté par l'Institut pour les Savoir-faire Français et le Musée des Arts Décoratifs de Paris depuis 2016, « À la Découverte des Métiers d'Art » est un **programme d'éducation artistique et culturelle** destiné aux élèves de 4<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup>. Il propose une **pédagogie innovante centrée sur le « faire » et la « matière », alliant culture, économie et éducation.** Il illustre le dynamisme des professionnels des métiers d'art et maisons qui irriguent le territoire. Afin de permettre aux enseignants de faire découvrir les métiers d'art spécifiques à la restauration de véhicule, l'Institut délivre des cahiers pédagogiques spécifiques aux enjeux des métiers d'art, incluant un chapitre sur « L'automobile, entre artisanat et industrie ».

### Focus JEMA

Créées et pilotées depuis 2002 par l'Institut pour les Savoir-Faire Français, les Journées Européennes des Métiers d'Art sont aujourd'hui **le plus grand événement international dédié aux métiers d'art.** **Gratuites et fédératrices, elles ont vocation à promouvoir les professionnels et leurs savoir-faire auprès du plus grand public possible.** À travers des portes ouvertes d'ateliers et d'établissements de formation, des manifestations collectives, des visites privées, des rencontres, des conférences, etc., les JEMA célèbrent et valorisent les métiers d'art sur tous les territoires et dans toute leur diversité.

En amont de chaque édition, les entreprises, lieux culturels et professionnels sont mobilisés et sensibilisés aux enjeux et intérêts de participer aux Journées. Le secteur de la voiture ancienne fait partie de cette vague de communication, et a également profité en 2024 d'une newsletter spéciale diffusant un appel à manifestation d'intérêt pour des professionnels qui travaillent sur la restauration automobile ou souhaiteraient le faire davantage à l'avenir.

**Les professionnels de la restauration de véhicules d'époque ouvrent les portes de leurs ateliers afin d'inviter le grand public à découvrir leur univers.** Que ce soit à travers des démonstrations ou des visites, ils permettent ainsi aux amateurs, néophytes ou passionnés, de mieux percevoir leur savoir-faire. Lors des JEMA 2024 par exemple, la carrosserie HH Services à Strasbourg a accueilli plus d'une centaine de visiteurs pour **leur faire découvrir le métier de carrossier tôlier-formeur.** La Sellerie Brunissen, à Molsheim, a, elle, ouvert ses portes pour partager son savoir-faire de plus de trente ans dans la sellerie d'ameublement. Ses pièces uniques de sièges et selles automobile, moto, bateau et ameublement sur mesure alliant tradition et innovation ont ainsi été présentées aux visiteurs.

Certains professionnels de la restauration de véhicules d'époque participent plutôt à des manifestations collectives pour inscrire leur démarche de valorisation dans un moment d'échange et de partage. L'Atelier Vianney Auto, fabricant et/ou restaurateur de véhicules de collection, a notamment pris part à la manifestation organisée par l'ARMADA (Association Rassemblant les Métiers d'Art D'Aquitaine) à Ligugé. Cette présence du professionnel et de ses réalisations hors-les-murs permet de mener l'atelier aux visiteurs afin de donner à voir un aspect du travail à des personnes curieuses qui ne seraient autrement pas venues à des portes ouvertes plus confidentielles. On peut également citer la ville de La Châtre qui organisait lors des JEMA 2024, pour la première fois, une manifestation au Château d'Ars regroupant de nombreux professionnels des métiers d'art. Le parc accueillait ainsi, parmi la trentaine de métiers représentés, une exposition de véhicules d'époque organisée par l'Automobile Club de Chigny-les-Roses.

Ces quelques exemples illustrent bien les nombreuses modalités de valorisation des métiers de la restauration de véhicules anciens auprès du grand public. Différentes approches peuvent être pertinentes, selon les territoires, les professionnels et les possibilités offertes par chacun.

---

## LE DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES

### Un modèle économique complexe

Les restaurateurs de véhicules d'époque font face à d'importants enjeux de développement. **La compétitivité des entreprises françaises peine à s'imposer face à la progression de la concurrence européenne.** Les pays d'Europe de l'Est et du Sud proposent des prestations de restauration de plus en plus qualitatives et à des prix bien inférieurs au marché français. La concurrence risque de s'intensifier dans les années à venir, notamment pour la carrosserie, la tôlerie, ainsi que dans la sellerie, où des pays commencent à se distinguer. La Roumanie, par exemple, développe une culture de la restauration avec des coûts de main d'œuvre attractifs et un niveau de qualité en constante amélioration, de même que la Pologne et la République tchèque. Au Portugal, les véhicules sont restaurés à des prix plus attractifs, avec une qualité de plus en plus reconnue.

**La sous-traitance à l'échelle européenne est actuellement marginale**, principalement adoptée par des marchands ou des particuliers cherchant à réaliser une plus-value sur la revente des véhicules. Cette pratique pourrait se répandre aux collectionneurs qui cherchent à restaurer leur véhicule de collection en baissant les coûts, tout en maintenant une qualité du travail correcte. **Les propriétaires font néanmoins beaucoup plus confiance à l'expertise française en termes de mécanique**, qu'aux professionnels des pays de l'Est ou du Sud.



Une autre difficulté réside dans les délais de restauration auxquels les restaurateurs de véhicules sont capables de répondre. **En raison de leur reconnaissance pour la maîtrise de savoir-faire spécifiques, ils sont souvent confrontés à une forte demande.** Certains vont jusqu'à accepter des commandes de chantier 18 mois, voire 2 ans à l'avance.

Par ailleurs, beaucoup de restaurations de véhicules requièrent une intervention sur-mesure, qui s'inscrivent dans une véritable démarche patrimoniale afin de respecter l'authenticité du modèle. Ces interventions minutieuses peuvent se comparer à de la haute couture : le restaurateur réalise un travail sur-mesure, tandis que la réparation d'un véhicule moderne s'apparenterait plus à du prêt-à-porter en raison du travail réalisé en série. **Ce travail d'exception effectué par les restaurateurs soulève inévitablement des questions liées aux coûts importants que cela implique pour les collectionneurs.** Il est donc difficile pour les entreprises de trouver un modèle économique opérationnel et rentable, en particulier pour les chantiers de restauration très lourds.



Plus rarement, certains professionnels se diversifient en proposant de la réparation de véhicules modernes comme une activité complémentaire à la restauration de véhicules anciens, leur permettant de répondre à une plus large demande. Par exemple, Touraine Radiateurs (labellisée EPV) réalise près de la moitié de son chiffre d'affaires grâce aux véhicules d'époque, tandis que l'autre moitié provient de la réparation de radiateurs de véhicules agricoles et industriels modernes. De son côté, l'entreprise Aprotect consacre une petite partie de son activité à la sous-traitance industrielle, notamment pour la rénovation de métros et de trains. A l'inverse, certaines entreprises dont l'activité principale porte sur les véhicules modernes peuvent exécuter quelques restaurations de véhicules anciens par an afin de combler des périodes d'activité plus creuses.

## La fabrication et la revente de pièces d'origine : un marché à potentiel

Trouver des pièces spécifiques demeure un défi majeur pour les propriétaires et les musées, particulièrement pour des véhicules d'avant-guerre. Il est également difficile de trouver des pièces pour des voitures de 25 ou 30 ans car les constructeurs de nos jours ont interrompu leur production et les entreprises de revente de pièces vintage n'ont pas encore pris le relais dans la production. En revanche, pour des modèles des années 60 et 70, il est plus aisé de dénicher des pièces détachées, car elles ont été produites en plus grand nombre et suscitent aujourd'hui l'intérêt de nombreux marchands qui en reproduisent certaines.

Par ailleurs, il existe aujourd'hui peu de contrôles qualité sur la fabrication des pièces par les fournisseurs, ce qui peut entraîner la production de pièces défectueuses. Les pièces sont parfois fabriquées sans modèle précis, ou avec des matériaux de moindre qualité, compromettant leur durabilité. Les matériaux authentiques sont de plus en plus rares et coûteux, la refabrication s'en trouve d'autant plus difficile. Par exemple, seules deux entreprises en Angleterre refabriquent des pneus pour véhicules d'avant-guerre, respectant les dimensions d'époque. La production française, comme celle de Michelin, a cessé de produire ces pneus en raison de leur faible rentabilité, ne pouvant justifier les coûts de production face à une demande insuffisante. **La production en petites séries ne permet pas aux entreprises de dégager un bénéfice : la mise au point de l'outillage nécessaire pour respecter les spécifications d'époque est un processus complexe, souvent peu rentable pour les fournisseurs.**



Pour contrer ces difficultés, certains clubs de véhicules anciens se procurent des pièces détachées auprès de restaurateurs de confiance qui font de la revente de pièces. Ces derniers, en vendant des pièces qu'ils installent eux-mêmes sur les véhicules, connaissent leur fiabilité et leur qualité. Les membres des clubs préfèrent s'adresser à des professionnels spécialisés dans leurs modèles de collection, car ils ont une connaissance approfondie des spécificités de chaque voiture.



## Les clubs proposent des services adaptés pour répondre aux besoins des collectionneurs

80% 

des clubs proposent des conseils à l'achat

26% 

proposent un service de pièces détachées

Les musées sont confrontés à des problématiques similaires. Leur principale difficulté dans la restauration des véhicules réside dans la recherche de pièces d'origine manquantes. Lorsque ces pièces ne sont plus disponibles, il devient nécessaire de les refabriquer, une tâche complexe qui requiert des artisans qualifiés. Trouver ces professionnels n'est pas chose aisée, et cela peut prendre beaucoup de temps, d'autant que leurs carnets de commandes sont souvent surchargés. Les musées se voient ainsi contraints d'attendre plusieurs mois, voire des années, pour récupérer un véhicule restauré.



La vente de pièces d'origine représente ainsi un marché intéressant. La principale difficulté réside dans le fait de retrouver les cahiers des charges d'origine des véhicules pour reconstruire les pièces à l'identique. Il est parfois nécessaire d'identifier les constructeurs et les sous-traitants de véhicules d'époque et contacter ceux qui détiennent encore ces cahiers des charges. **Les restaurateurs de véhicules d'époque sont par conséquent les seuls à maîtriser les savoir-faire pour reproduire certaines pièces.** En plus de leur expertise, ils sont gages de qualité sur la revente de pièces.



## Distinguer les compétences spécifiques des restaurateurs

Le développement économique des entreprises est intrinsèquement lié à l'image véhiculée auprès de la clientèle. **Il est ainsi essentiel pour les restaurateurs de faire reconnaître l'excellence de leur savoir-faire et de se distinguer des métiers plus généralistes de la réparation de véhicules modernes.** Hormis le label EPV, qui concerne un petit nombre d'entreprises dans le secteur, il n'existe aujourd'hui pas d'outil concret permettant de faire reconnaître leurs compétences spécifiques : le secteur souffre d'un manque de réglementation et de contrôle qualité sur la restauration des véhicules.

**Les collectionneurs, qui recherchent souvent un professionnel à proximité, n'ont pas les moyens de jauger de la qualité du travail du professionnel, si ce n'est par le bouche-à-oreille.** Ils peuvent confier leur véhicule à n'importe quel garage, ce qui peut parfois entraîner de grandes déceptions.

Il arrive que certains garages acceptent des chantiers de restauration pour lesquels ils se retrouvent rapidement dépassés, ne maîtrisant pas toutes les compétences requises pour mener à bien des travaux aussi complexes. Souvent, **ces chantiers sont abandonnés en cours de route, laissant les propriétaires frustrés et dans l'obligation de chercher un autre restaurateur capable de reprendre le travail.**

Cela entraîne des coûts et des délais bien supérieurs aux prévisions initiales. Cette situation nuit à la réputation globale des professionnels du secteur, d'autant plus que l'artisan chargé de la restauration est souvent mis en cause par le client, même lorsqu'il hérite d'un travail mal exécuté ailleurs.

De plus, de **nombreux marchands acceptent des restaurations de mauvaise qualité à moindre coût afin d'en tirer des plus-values lors de la revente**. Les propriétaires de ces véhicules mal restaurés se retrouvent alors dans l'obligation de rétablir l'authenticité de leur modèle, parfois à des coûts très élevés.

**Beaucoup de restaurateurs font par ailleurs face à une clientèle plus soucieuse de l'esthétique du véhicule que de restauration profonde** (technique, sécurité). Cette situation mène à des réparations parfois « bancales », mais c'est la responsabilité du dernier intervenant qui est engagée en cas de problème. Si un véhicule est jugé non conforme, le professionnel peut refuser d'engager sa responsabilité, notamment pour des raisons de sécurité, car en cas d'accident, le carrossier pourrait en être tenu pour responsable.



Il est ainsi crucial de sensibiliser le grand public à la technicité des savoir-faire de la restauration, qui ne se limite pas à la seule dimension esthétique d'un véhicule. **Certaines entreprises ont par exemple fait le choix de détailler précisément les processus de restauration pour éviter les déconvenues avec leur clientèle**. Une estimation des travaux est alors réalisée, incluant un descriptif détaillé des opérations à mener, du temps nécessaire, des matériaux utilisés, et des fournitures employées. Cette démarche permet d'expliquer à la fois la complexité du métier et de justifier le budget nécessaire à une restauration complète, offrant ainsi une meilleure compréhension des compétences mobilisées par les professionnels du secteur.

**Du côté des collectionneurs, l'une des principales difficultés réside dans l'identification de professionnels compétents pour restaurer leur véhicule.**

Le label EPV permet d'apporter une reconnaissance à certaines entreprises, mettant en lumière la maîtrise de savoir-faire de haute technicité. Le label est encore marginal et implique une charge administrative conséquente et un coût financier pour les restaurateurs. Il est par ailleurs fréquent que les particuliers découvrent le label seulement lorsqu'ils rencontrent un professionnel labellisé.

Il existe donc un fort besoin de mieux structurer les niveaux de compétences afin de faciliter l'identification des professionnels qualifiés. **Les professionnels sont souvent, à tort, mis sur un même plan en termes de qualification** (sauf les restaurateurs diplômés de niveau Master qui constituent une exception, exerçant une profession reconnue à part). Bien que cette démarche de structuration soit déjà amorcée à une petite échelle, notamment au sein des clubs par le biais du bouche-à-oreille, **un système plus formalisé, telle qu'une cartographie des restaurateurs spécifiques aux métiers d'art ou rares** permettrait de mieux reconnaître les compétences de chaque professionnel.

## L'évolution des pratiques pour le développement de valeur ajoutée

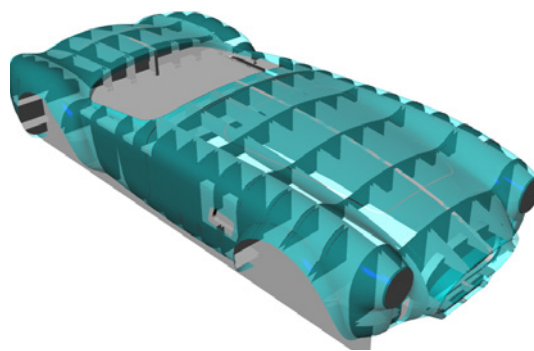


Bien que les artisans français soient parfois réticents à la modernisation de leurs pratiques et de leurs outillages, **l'utilisation de technologies modernes, telles que les machines d'usinage, constitue un levier essentiel pour accroître la productivité des restaurateurs.** Plusieurs entreprises le démontrent.

La restauration de radiateurs de collection, par exemple, nécessite des techniques et des outils particuliers pour reproduire les radiateurs à l'identique. **Pour y parvenir, l'entreprise Touraine Radiateurs (labellisée EPV) a dû développer ses propres outils** pour découper les tubes et assembler les faisceaux en nid d'abeille, typiques des radiateurs anciens. Le recours à la découpe laser permet de créer des pièces avec une grande précision.

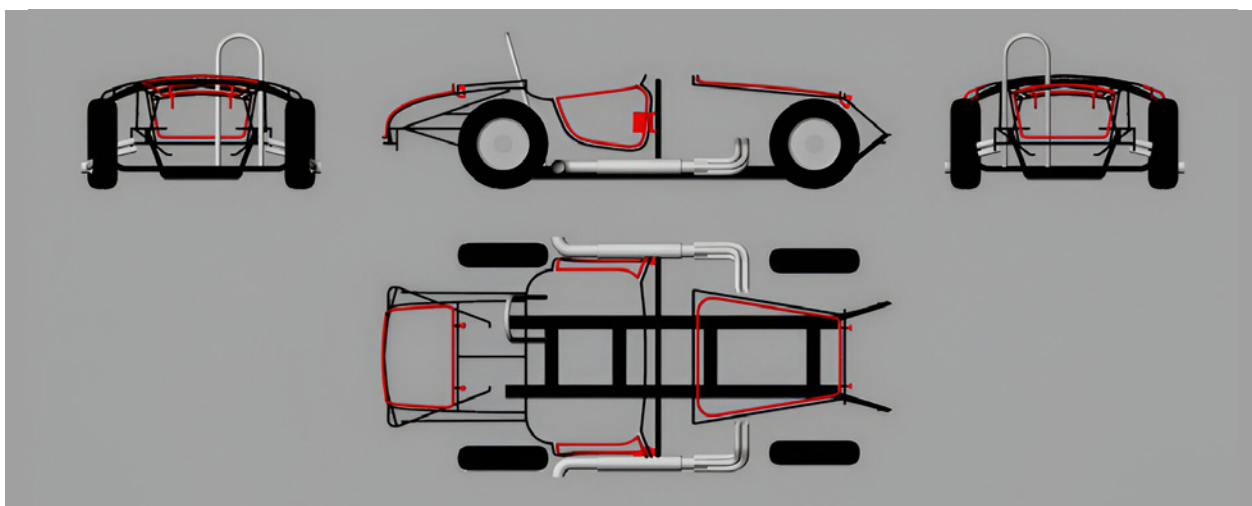
**La nouvelle technologie peut être corrélée avec un savoir-faire traditionnel et ancestral.** L'entreprise GRYP 3D, par exemple,

est une entreprise spécialisée dans la reproduction 3D de pièces pour véhicules d'époque. L'entreprise Atelier Forme Auto à Joué-Lès-Tours (labellisée EPV), dirigée par Rémi Leduc et spécialisée dans la restauration de carrosserie (mise en forme de l'acier et de l'aluminium), utilise la technique du scan de gabarit pour pallier l'absence de documentation lors de la restauration de certains véhicules. **Le scan est utilisé lorsque le restaurateur fait face à l'absence de documentation sur les origines du modèle.** Ce procédé permet de créer entièrement des pièces et de redessiner les morceaux de carrosserie ou de châssis. L'intérêt principal de cette technologie est d'arriver à contrôler la symétrie des pièces, tout en optimisant le temps de travail, sans pour autant négliger l'apport indispensable de l'œil expert du carrossier. En effet, les carrosseries étaient autrefois façonnées "à l'œil", et le savoir-faire du carrossier reste essentiel pour déterminer les formes, proportions et l'équilibre subtil entre une exécution



parfaitement fidèle et légèrement imparfaite. Par ailleurs, **l'archivage numérique des plans représente une avancée considérable, là où, jusqu'à présent, les documents étaient conservés sous forme papier dans les ateliers.** Bien que ces données soient actuellement une valeur ajoutée exclusive pour l'entreprise, elles pourraient potentiellement être monétisées et partagées dans les années à venir.

**Ces nouvelles solutions permettent de sauver des projets de restauration qui auraient été compromis sans elles.** Les pratiques de restauration restent souvent cloisonnées au sein des entreprises car l'expertise est source de compétitivité. Le temps consacré à la rédaction de procédures, à l'élaboration de plans d'expérience, à la phase de tests et de consolidation des résultats représente en plus des heures non directement productives. Il s'agit néanmoins d'un investissement à long terme pour l'entreprise, visant à améliorer son efficacité et la qualité de ses services.



La diversification des activités des entreprises peut également être une opportunité intéressante pour augmenter leur valeur ajoutée et améliorer leur image. Le savoir-faire développé par l'entreprise Atelier Forme Auto par exemple, se déploie pour la création d'objets ou de design, tels que du mobilier ou des sculptures. **Cette diversification des pratiques permet aux professionnels de laisser libre cours à leur créativité, tout en conservant l'automobile comme cœur de métier.** Cela permet d'offrir de nouvelles perspectives aux restaurateurs en valorisant leur compétences techniques grâce à des projets innovants, se rapprochant des métiers d'art et de l'intelligence de la main. **Cette approche contribue également à transformer l'image des restaurateurs,** qui ne se limite plus à l'image traditionnelle du garagiste ou de l'ouvrier exécutant des travaux de réparation et d'entretien. Les restaurateurs se positionnent davantage comme de véritables créateurs et artisans d'art.

**Il existe également des passerelles entre artisanat et industrie :** les restaurateurs constatent le retour d'une demande des industriels de l'automobile pour la réalisation de prototypes faisant appel aux savoir-faire de tôlerie forme.

---

## LA PRÉSERVATION DU PATRIMOINE AUTOMOBILE

 **Enjeux RSE :**  
**démentir les idées reçues**

Les véhicules d'époque peuvent être parfois associés à tort à une image de véhicules polluants pour l'environnement. Cette idée reçue proviendrait de l'usage de carburant, notamment le diesel, à fort impact environnemental. Toutefois, **le principe même de collectionner de vieilles voitures est une démarche de durabilité puisqu'il implique de les conserver et de les maintenir en état en se procurant de pièces de rechange<sup>8</sup>.** Il convient également de préciser que les véhicules anciens roulent très peu en ville, et qu'ils sont surtout utilisés pour le loisir.

## Des véhicules anciens qui roulent peu et qui par conséquent sont moins polluants par rapport au parc automobile français

1 080 km

**parcourus en moyenne pour une voiture ancienne en 2024**, alors que le parcours annuel moyen des voitures en circulation moderne s'élève à 11 700 km en 2023



**L'usage des véhicules d'époque est majoritairement un loisir**, ce qui explique que leur impact sur la pollution dans les ZFE est minime par rapport au parc automobile français

Par ailleurs, depuis la loi d'orientation des mobilités (Lom) en 2019, les véhicules anciens sont soumis à l'interdiction de circuler dans les Zones à Faibles Emissions (ZFE). Il s'agit d'un dispositif destiné à faire baisser les émissions de polluants dans les grandes agglomérations afin d'améliorer la qualité de l'air. Son principe repose sur la limitation de la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini et selon des plages horaires déterminées. **Pour circuler, chaque véhicule doit avoir une vignette Crit'Air qui atteste son niveau d'émissions de polluants atmosphériques.**

Bien évidemment, les véhicules d'époque ne peuvent respecter les normes « Crit'Air », qui n'existaient pas au moment de leur fabrication, ce qui les exclut des métropoles concernées. Pourtant, **leur interdiction de circuler n'apporterait aucune amélioration mesurable de la qualité de l'air. En effet, les véhicules d'époque roulent 15 fois moins que la moyenne nationale française<sup>9</sup>.** Seuls 5% d'entre eux ont des moteurs diesel, si bien qu'en termes de particules fines, leur impact est négligeable<sup>10</sup>. Cette interdiction pourrait conduire, à terme, à la condamnation du patrimoine roulant.

À l'instar de ces voisins européens, la FFVE est en relation constante avec les pouvoirs publics français pour défendre la circulation des véhicules de collection en ZFE. Depuis 2022, cette démarche porte ses fruits avec de nombreuses villes ayant publié des arrêtés avec dérogation pour ces véhicules patrimoniaux. La Fédération poursuit son travail et espère obtenir gain de cause pour l'ensemble des ZFE en création.

La FFVE met également en œuvre plusieurs actions afin que les véhicules d'époque soient en phase avec les préoccupations sociales et environnementales.



- **Un programme sécurité pour sensibiliser les conducteurs**

Initié en 2021, le programme rappelle les précautions utiles pour rouler en sécurité pour soi-même et les autres tout en cultivant le plaisir des sorties et en préservant son précieux patrimoine. Au-delà des amateurs confirmés, il s'adresse également aux plus jeunes qui bien souvent n'ont conduit que des véhicules bardés d'assistance. Cet accompagnement spécifique permet d'appivoiser la conduite d'un véhicule ancien avec ses particularités.

- **Un arbre planté pour chaque attestation**

La FFVE s'est engagée à planter un arbre pour chaque attestation émise, soit environ 40 000 arbres par an. Une façon de compenser une partie des émissions du parc des véhicules d'époque et de contribuer à la pérennité des forêts françaises. La plantation d'un arbre repose sur la symbolique d'offrir cette nouvelle vie à un véhicule ancien. L'arbre, élément essentiel de la flore, souffle ainsi un air de (re)naissance. La FFVE soucieuse comme chacun de ses adhérents et collectionneurs de l'avenir de la planète, a conclu en octobre 2019 avec Fransylva, l'association française des propriétaires forestiers privés, un partenariat visant un objectif de compensation volontaire des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules d'époque.

- **Un label « manifestation adaptée aux PMR »**

Dans le cadre de son engagement en faveur de l'inclusion, la FFVE a mis en place le label « Manifestation adaptée aux personnes à mobilité réduite ». Ce label garantit que les événements dédiés aux véhicules d'époque répondent aux normes d'accessibilité et offrent un accueil adapté aux personnes à mobilité réduite (PMR). Une volonté de rendre l'expérience culturelle et patrimoniale accessible à tous. Les organisateurs souhaitant obtenir cette labellisation doivent se conformer à un cahier des charges précis, détaillant les aménagements nécessaires pour garantir une accessibilité optimale.

- **Un partenariat durable avec AspenGroup sous le signe de la responsabilité environnementale**

La FFVE a signé en 2024 un partenariat avec la société AspenGroup, acteur reconnu dans le domaine des carburants prêts à l'emploi. Depuis 1988, Aspen crée des carburants propres afin de réduire les risques sur la santé, l'environnement mais également en protégeant le moteur. La Fédération et Aspen collaborent et étudient de nouveaux carburants pour une transition plus douce et une utilisation durable des véhicules de collection dans un monde en décarbonisation<sup>11</sup>.



## La reconnaissance du caractère remarquable des véhicules historiques

### VERS UN RÉPERTOIRE POUR PANTHÉONISER LES VÉHICULES REMARQUABLES ?

Comme évoqué précédemment, la filière des véhicules d'époque est confrontée à un manque de reconnaissance de son patrimoine historique. Au-delà du critère d'ancienneté (30 ans d'existence pour être reconnu comme véhicule d'époque), **il n'existe pas aujourd'hui de dispositif permettant de distinguer les véhicules remarquables** (à l'exception de ceux exposés dans les musées) par rapport aux véhicules anciens plus répandus. Pour rappel, par véhicule remarquable, il faut considérer un véhicule empreint d'authenticité, très proche de son origine, et produit en petite série.





“

*Une création haute couture ne peut être abordée d'une manière analogue à celle d'une pièce de prêt-à-porter. Il en est de même d'une automobile construite en petite série - voire à l'unité -, réalisée sur-mesure, carrossée selon les goûts, les exigences, la personnalité et les moyens de son propriétaire. Ce bien, creuset des avancées technologiques et/ou des courants artistiques de son temps, témoin d'une grande diversité de savoir-faire exécutés par une cohorte de corps de métiers, artisans et artistes, peut également disposer d'un pedigree sportif ou d'élégance. Ces critères lui confèrent exclusivité et unicité, notions qu'il convient de respecter dans une considération de type conservation-restauration.*

”

Emmanuel Piat, Directeur Patrimoine historique et Automobile à l'Automobile Club de France



Identifier et répertorier l'ensemble de ces véhicules en France permettrait de leur accorder une attention supplémentaire en matière de préservation et de restauration. La tenue d'un répertoire imposerait également l'intervention de professionnels dotés de compétences reconnues. Actuellement, ces véhicules remarquables, de véritables trésors nationaux pour certains, ne sont pas tous connus sur le territoire national. **Un inventaire exhaustif permettrait non seulement d'approfondir la connaissance du patrimoine automobile**

français, mais aussi de classer ces véhicules selon leur intérêt patrimonial (incluant les véhicules classés aux Monuments Historiques).

La création d'un tel répertoire devrait s'appuyer sur différents critères afin de déterminer le caractère remarquable des véhicules, un large travail qu'il conviendrait d'établir en collaboration avec les institutions, les organismes et les professionnels. Ces critères pourraient tenir compte notamment de la valeur historique du véhicule (par exemple, la première Peugeot 205, un des modèles phares du constructeur français). D'autres critères pourraient prendre en compte les véhicules ayant appartenu à une personnalité, ou ceux qui ont participé à un événement marquant, comme la Citroën Traction Avant associée à la Libération de Paris en août 1944. La valeur technique du véhicule est un autre facteur déterminant : un modèle peut incarner un concept, un design, ou une innovation rare dans l'histoire de la construction automobile. La rareté du véhicule, en fonction du nombre d'exemplaires existants, et son palmarès en compétition sportive, constituent également des critères essentiels de distinction. **L'identification officielle des véhicules remarquables, fondée sur ces critères distinctifs, permettrait de leur conférer un statut particulier garantissant ainsi leur sauvegarde.**

## LE RÔLE DES PROPRIÉTAIRES DANS LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE ROULANT

En plus d'identifier les véhicules exceptionnels qui témoignent du patrimoine français, il est crucial de sensibiliser les collectionneurs à leur rôle de détenteurs de biens patrimoniaux collectifs. **Les propriétaires sont responsables de la préservation et de la restauration de leurs véhicules anciens, qui font également partie d'un patrimoine à conserver pour les générations futures.** Si certains sont déjà avertis de ces enjeux, d'autres ont moins conscience de la valeur historique et technique de leur bien. L'enjeu de sensibilisation à la protection du patrimoine automobile diffère donc en fonction des profils. **La protection et la transmission du patrimoine roulant dépend pourtant de la capacité des acteurs de la filière à agir en solidarité, pour le bien commun du secteur, et au-delà de l'intérêt personnel de chacun.** Cette vision d'un patrimoine commun est aujourd'hui portée par la voix de la FFVE, et gagnerait à être défendue par d'autres porte-paroles.

“ Les collectionneurs demeurent les gardiens éphémères de ces biens culturels et patrimoniaux, témoins d'un contexte industriel, historique, technique, artistique, social ou encore sociétal. Les véhicules d'époque ne bénéficiant que rarement d'une protection étatique contrairement aux œuvres d'arts majeurs / disciplines académiques, leurs propriétaires sont de facto les garants de leur intégrité, de leur préservation en bonne et due forme et de leur pérennité, dans un souci de transmission aux générations futures. Un devoir moral doit être, de ce fait, éthiquement assujéti à cette propriété privée. ”

Emmanuel Piat, Directeur Patrimoine historique et Automobile à l'Automobile Club de France

Au-delà de la sensibilisation, **l'instauration de droits et de devoirs pour les collectionneurs permettrait d'aller plus loin dans la sauvegarde des véhicules remarquables.** Les propriétaires pourraient bénéficier d'avantages spécifiques, telles que des exonérations fiscales, en échange de leur engagement à respecter certaines obligations visant à garantir la protection du patrimoine automobile. Une autorisation spéciale pourrait être exigée en cas de sortie de territoire. Ce modèle pourrait inclure, en plus de l'obligation de respecter l'authenticité des véhicules lors de leur restauration, un devoir de restitution de la part des collectionneurs. Cette restitution consisterait à fournir une documentation détaillée et standardisée retraçant de manière rigoureuse les différentes étapes de fabrication et de restauration des véhicules. **Un tel système nécessiterait de concevoir un guide commun à l'ensemble des acteurs de la filière, fixant des règles et exigences immuables.**

## Les enjeux de documentation autour du patrimoine automobile

La filière souffre d'un manque de documentation sur les techniques de restauration car une grande partie du savoir-faire et de la transmission entre professionnels demeure orale. **Les traités et manuels d'époque ne fournissent qu'une vue partielle des problématiques techniques rencontrées, et beaucoup de documents relatifs aux constructeurs ont disparu ou sont dispersés.** Certaines archives subsistent néanmoins chez des constructeurs, comme Peugeot qui a constitué un centre de documentation très important.

### **FACE À L'ÉPARILLEMENT DES ARCHIVES SUR L'AUTOMOBILE ANCIENNE, LES ACTEURS ÉTABLISSENT LEURS PROPRES FONDS DOCUMENTAIRES**

En ce qui concerne les musées, beaucoup disposent d'archives à caractère historique, mais assez peu de documentation technique. Certains musées ont cependant constitué de précieux fonds documentaires. Au musée de la Voiture à Mulhouse par exemple, toutes les restaurations de véhicules d'époque sont soigneusement documentées depuis l'état d'origine, et suivies de près par la conservatrice.



Certains conservateurs et restaurateurs ont entrepris des travaux de recherche sous forme de thèses consacrées à la restauration automobile, notamment dans des domaines spécifiques tels que la restauration du métal ou la peinture sur bois. Ces recherches constituent des ressources précieuses pour le développement de la filière, en particulier face aux enjeux de transmission des savoir-faire rares et d'innovation durable.



Du côté des entreprises, certaines s'efforcent de constituer des bases de données internes importantes pour optimiser leurs travaux de restauration. Par exemple, l'entreprise AS Engineering est dans la logique de recenser, récupérer, archiver un maximum de documentation. En l'absence d'ouvrages, les professionnels s'appuient sur des photos d'époque (pour des problématiques d'esthétisme du véhicule), sur des modèles existants servant alors de référence. Dans certains cas, aucun modèle de référence n'existe, obligeant l'artisan à s'appuyer sur sa culture des véhicules anciens pour estimer la restauration. Lorsqu'un véhicule entre en atelier, ce ne sont pas moins de 1 500 clichés qui sont pris au cours de la restauration afin de documenter les procédures et d'enrichir les connaissances sur le modèle (repères en termes de

92

finition, construction, etc.). Néanmoins, la documentation produite par les entreprises demeure généralement interne et est rarement partagée entre les professionnels. Elle constitue en effet une valeur ajoutée essentielle et un avantage concurrentiel pour leur activité.

Des acteurs institutionnels possèdent également des ressources documentaires en lien avec le monde de l'automobile ancienne. C'est le cas des Archives nationales du monde du travail, créées à Roubaix. Cet organisme a pour vocation de recueillir les archives privées provenant d'entreprises, c'est pourquoi un certain nombre de fonds sur l'histoire de l'automobile y sont conservés. Il existe également les archives nationales à Paris qui détiennent les « barrés rouges », des notices descriptives sur les véhicules motorisés. La Fédération Française de la Carrosserie et la Fédération Française des Véhicules d'Époque disposent également d'archives importantes. Beaucoup de collectes de documents arrivent à la FFVE sous forme d'héritage ou de dons, souvent de manière déstructurée.

Certains clubs, en raison de leur fort ancrage dans le territoire et de leur large réseau deviennent les dépositaires de précieuses archives léguées par leurs membres. À titre d'exemple, la Traction Universelle, forte de ses nombreux adhérents et du savoir accumulé, pourrait envisager la création d'archives ou de documents écrits à destination des futurs membres. Toutefois, le club est déjà investi de nombreuses missions, et entreprendre un

tel travail de recensement et de classification représenterait un effort non négligeable en termes de ressources et de temps.

30%

des clubs disposent d'**archives accessibles**

## **LA CRÉATION D'UN FONDS COMMUN POUR SAUVEGARDER LE PATRIMOINE ROULANT FRANÇAIS**

Les archives existantes sur les savoir-faire de la restauration sont ainsi éparpillées entre les musées, les entreprises, les clubs de collectionneurs et les organisations professionnelles, ce qui limite leur accès et leur consultation. **La création d'un fonds commun à tous ces acteurs, porté au niveau de la filière, serait une solution pour centraliser, structurer et rendre accessible la documentation autour du patrimoine automobile.** Cependant, un tel projet n'est pas sans contraintes. Il nécessiterait avant tout une volonté collective et une coordination étroite entre les professionnels, les musées et les organisations professionnelles de la filière afin de fournir les efforts nécessaires au partage et à l'organisation des archives. **Un travail important de recensement, de classification, de stockage et de numérisation serait requis, ce qui demande des compétences spécialisées** (archivistes, bibliothécaires potentiellement spécialisés dans le domaine automobile). Une initiative de cette ampleur nécessiterait par ailleurs un important financement pour être menée à bien.

L'absence de centre de documentation dédié à la restauration automobile est d'autant plus paradoxale que ces archives prennent de plus en plus de valeur. Les éléments documentaires liés à l'histoire, à la conception et à l'utilisation des véhicules (dessins d'ingénieurs, de designers ou de carrossiers, maquettes, photographies, etc.) sont recherchés par une clientèle d'amateurs comme de véritables œuvres d'art !



**Enfin, il existe un enjeu de recherches des techniques perdues (comme la peinture au pinceau disparue au profit de la peinture au pistolet) et de savoir disparu.**



## Le développement du mécénat en faveur de la restauration de véhicules d'exception

D'après le Baromètre du mécénat d'entreprise Admical 2022, les trois domaines recevant le plus de soutiens de mécénat étaient en 2021 le sport (46 %), la culture et le patrimoine (37 %) et le social (32 %). Malgré ces chiffres encourageants, **le constat actuel est que le mécénat est peu orienté vers la restauration automobile.**

**Le groupe Motul est l'un des rares acteurs à avoir engagé une action de mécénat en France dans ce domaine, et ce, encore aujourd'hui.** La reconnaissance du patrimoine roulant motorisé par la Fondation du Patrimoine a d'ailleurs été grandement encouragée par la personnalité de Hervé Amelot, alors à la tête de Motul. Des subventions peuvent également être occasionnellement accordées pour restaurer un véhicule exceptionnel. En contrepartie, le propriétaire du véhicule subventionné peut être amené à le mettre à disposition pour une durée déterminée dans le cadre de manifestations ou pour la promotion des actions de la fondation. Cependant, il n'existe pas de grands mécènes ni de fondations d'entreprise apportant un soutien supplémentaire à la filière.

### MOTUL, UN ACTEUR FORTEMENT ENGAGÉ POUR LE PATRIMOINE ROULANT

Fondée en 1853, Motul est une société française spécialisée dans la formulation, la production et la distribution de lubrifiants haute-performance pour moteurs (deux-roues, autos et autres véhicules), ainsi que pour l'industrie.

Créée en 2011, la Fondation Motul Corazon accompagne la FFVE dans la formation des jeunes du monde dans l'industrie automobile. La Fondation œuvre également depuis plus de 10 ans à la sauvegarde du patrimoine roulant motorisé en tant que mécène national de la Fondation du Patrimoine.

**Le mécénat de compétence est également un autre moyen pour restaurer un véhicule.** Par exemple, la Carrosserie Le Coq est intervenue sur des expositions au musée pour dépoussiérer et nettoyer les véhicules en exposition prêtées par des collectionneurs privés.

Ce constat s'accompagne de la reconnaissance tardive de la place de l'automobile dans le patrimoine. Lorsque le mécénat d'entreprise en faveur des musées a commencé à se développer dans la France des années 1980, il s'est rapidement concentré sur les musées

d'art. Le fait de considérer l'automobile comme un objet d'art (en plus de son côté patrimoine scientifique et technique) est une notion encore récente et qui n'est pas encore rentrée dans les mœurs. De ce fait, le mécénat reste principalement orienté vers le domaine de l'art. **Même les grands constructeurs automobiles, comme Michelin, préfèrent orienter leur mécénat vers des enjeux sociétaux** (comme la formation) plutôt que vers la restauration de véhicules. L'image négative de l'automobile, perçue comme polluante, peut également freiner l'intérêt des mécènes.

**Le développement du mécénat pourrait être encouragé par une amélioration de l'image de la restauration automobile, notamment en valorisant davantage les métiers d'art qui lui sont associés.** Il est essentiel de dépasser le simple prisme artisanal ou industriel pour mettre en lumière le lien direct entre les véhicules d'époque et l'intelligence de la main, la haute technicité et la dimension artistique de ces savoir-faire. Restaurer un véhicule ancien revient à traiter un objet industriel ou artisanal avec les mêmes exigences qu'une œuvre d'art, au même titre qu'une peinture ou une sculpture. De plus, l'intégration des métiers d'art de la restauration automobile au sein de l'écosystème culturel dans toute sa diversité contribuerait à les reconnaître comme des acteurs essentiels et dynamiques du patrimoine français, renforçant ainsi leur légitimité et leur visibilité.



## CONCLUSION GÉNÉRALE

La filière des véhicules d'époque manque encore de représentativité, la FFVE étant le porte-parole principal de cette filière. Le monde officiel de la culture et celui du patrimoine automobile restent encore largement dissociés. Pourtant, le décloisonnement du secteur pourrait être une réponse aux intérêts de la filière, en insufflant **une dynamique collective entre ses différents acteurs, au sein et au-delà de l'écosystème des véhicules d'époque**. Ce rapprochement permettrait d'aborder de manière concertée les divers enjeux rencontrés : qu'il s'agisse de la valorisation et de la transmission des savoir-faire, du développement économique des entreprises, ou encore de la reconstitution patrimoniale des véhicules d'époque.

**Il s'agirait de reconsidérer le patrimoine automobile non plus comme un passé, mais comme un véritable actif culturel.** Les restaurateurs, moteurs du patrimoine culturel et immatériel français, devraient ainsi être davantage reconnus et mis en lumière pour leurs savoir-faire de haute exigence. Ces savoir-faire illustrent encore aujourd'hui le positionnement pionnier de la France dans ce domaine. **Défendre ce patrimoine, au même titre que d'autres filières patrimoniales, permettrait de faire de ses enjeux de préservation, notamment pour les spécimens plus rares, une question d'intérêt national.**





# REMERCIEMENTS

L'Institut pour les Savoir-faire Français et la Fédération Française pour les Véhicules d'Époque (FFVE) remercient très chaleureusement les personnes qui ont accepté d'échanger dans le cadre de cette publication :

- Pascal Prot, président de l'entreprise Touraine Radiateurs
- Dominique Bonfils, gérant de la société Sellerie du Mont Ventoux
- Rémy Leduc, gérant de l'entreprise Atelier Formes Auto
- Damien Grasset et Alexandre Surber, gérants de la société AS Classic Engineering
- Lisa Bordes, gérante de l'entreprise Magnétos Delord – Atelier Bordes
- Frédéric Viginier, collectionneur de véhicules avant-guerre
- Jean-Louis Poussard, président du club La Traction Universelle
- Rodolphe Rapetti, directeur du Musée National de la Voiture
- Emmanuel Piat, directeur Patrimoine historique et Automobile à l'Automobile Club de France
- Mathieu Flonneau, Historien spécialiste d'histoire urbaine, des mobilités et de l'automobilisme, maître de conférences
- Rosa Bouhachi-Leroux, présidente de Rétro Certification
- Rémy Lefèbvre et Franck Bruneaux de la Cité des Formations - CFA de Tours
- Les Compagnons du Devoir

L'Institut pour les Savoir-faire Français et la Fédération Française pour les Véhicules d'Époque remercient également vivement l'ensemble des acteurs qui œuvrent et soutiennent le secteur des métiers d'art et des savoir-faire d'exception, et qui contribuent à sa promotion et à sa valorisation.



l'échange de bonnes pratiques entre les experts du terrain et les formateurs, garantissant une meilleure adéquation entre les contenus des formations et les besoins du terrain, et un apprentissage en situation réelle de travail.





# ANNEXES

# CARTOGRAPHIE DES PRINCIPAUX ACTEURS DE LA RESTAURATION DE VÉHICULES D'ÉPOQUE

Novembre 2024



## 4 TYPES D'ACTEURS

-  Musées
-  Organismes de formation
- Professionnels**
  -  EPV
  -  Maître d'art et Elève
- Manifestations**
  -  Course
  -  Rassemblement
  -  Salon

## LISTE DES MAÎTRES D'ART EN ACTIVITÉ ET DE LEURS ÉLÈVES

Novembre 2024

- Hubert Haberbush
- Isaak Rensing

## LISTE DES ENTREPRISES DU PATRIMOINE VIVANT

Septembre 2024

- Tous les moteurs
- Touraine Radiateurs
- Atelier Forme Auto
- Sellerie du Mont Ventoux
- Art Restoration
- Dominique Tessie Atelier automobiles anciennes
- AS CLASSIC ENGINEERING
- Garage Bonne Route
- Auto Classique Touraine
- Ventoux moteurs
- Gant cause
- La Malle Bernard

**1** Les données des graphiques sont issues des enquêtes réalisées en 2021 puis en 2024 par la FIVA et la FFVE. Pour en savoir plus :

<https://www.ffve.org/acceder-a-la-nouvelle-enquete-fiva-la-federation-internationale-des-vehicules/>  
<https://www.ffve.org/etude-nationale-ffve-2024/index.html>

**2** Pour en savoir plus :

<https://magazine.interencheres.com/vehicules/le-bilan-2023-du-marche-francais-des-vehicules-de-collection/>

**3** Pour en savoir plus :

<https://chateaudecompiègne.fr/actualite/la-torpedo-de-georges-guynemer-fait-son-retour-au-musee-de-la-voiture#:~:text=La%20torpedo%20de%20Georges%20Guynemer%2C%201916&text=Elle%20fut%20fabriqu%C3%A9e%20par%20la,des%20bateaux%20que%20des%20avions>  
<https://www.fondation-patrimoine.org/les-projets/torpedo-sigma-de-laviateur-guynemer/60223>

**4** Cette problématique a été soulignée dans le rapport « Musées et patrimoine automobile en France » par Rodolphe Rapetti, en 2007. Pour en savoir plus :

<https://www.vie-publique.fr/rapport/29593-musees-et-patrimoine-automobile-en-france>

**5** Source de la citation : fiche PCI

<https://www.culture.gouv.fr/Media/Thematiques/Patrimoine-culturel-immateriel/Files/Fiches-inventaire-du-PCI/la-carrosserie-automobile-artisanale-francaise.pdf>

**6** Un certificat de qualification professionnelle (CQP) est une certification créée et délivrée par une branche professionnelle qui atteste de la maîtrise de compétences liées à un métier :

<https://travail-emploi.gouv.fr/le-certificat-de-qualification-professionnelle-cqp>

**7** Pour en savoir plus :

[https://ffve-jnve.org/?current\\_page=1&editions=2024&medias=photos](https://ffve-jnve.org/?current_page=1&editions=2024&medias=photos) ; <https://www.ffve.org/un-label-ffve-pour-les-concours-d-elegance-en-automobile-a-la-francaise/index.html> et <https://www.ffve.org/villes-et-villages-d-accueil/index.html>

**8** Pour aller plus loin :

<https://www.automobile-magazine.fr/retro/article/33714-voitures-anciennes-vous-avez-dit-polluantes-et-si-cetait-faux>

**9** D'après un communiqué de presse « la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE) soutient une proposition loi visant à créer une vignette « collection » pour le maintien de la circulation des véhicules d'époque dans les Zones à Faibles Emissions Mobilité (zfem) », en février 2021.

**10** Source :

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/393-millions-de-voitures-en-circulation-en-france-au-1er-janvier-2024?rubrique=&dossier=1348>

**11** Pour en savoir plus :

[https://www.ffve.org/aspengroup-et-la-FFVE-signent-un-partenariat-durable/?\\_sc=MTgwMjcwOSMxMTI3NzY%3D](https://www.ffve.org/aspengroup-et-la-FFVE-signent-un-partenariat-durable/?_sc=MTgwMjcwOSMxMTI3NzY%3D)

## INSTITUT POUR LES SAVOIR-FAIRE FRANÇAIS

Faire rayonner, faire perdurer et faire grandir les métiers d'art et les savoir-faire d'exception, tels sont les 3 axes que l'Institut des Savoir-faire Français s'attache à défendre depuis 1889. Association reconnue d'utilité publique, l'Institut des Savoir-faire Français porte des actions à destination des professionnels et des institutions comme du grand public, avec entre autres, la coordination des Journées Européennes des Métiers d'Art, le pilotage du Dispositif de transmission Maîtres d'Art-Élèves et des programmes de valorisation des savoir-faire auprès des jeunes générations.

## PÔLE RESSOURCES ET INTELLIGENCE ECONOMIQUE

A travers la collecte, la structuration et la qualification de l'information autour des métiers d'art et des savoir-faire d'exception, les publications du pôle Ressources et Intelligence Economique de l'Institut pour les Savoir-faire Français apportent un éclairage sur les enjeux de développement de l'écosystème et ses perspectives, en lien avec les évolutions économiques, culturelles et sociales actuelles (fabriqué en France, RSE, qualité et sens dans la consommation, image de la France à l'international, attractivité des métiers de savoir-faire, revalorisation de l'immatériel, etc.).

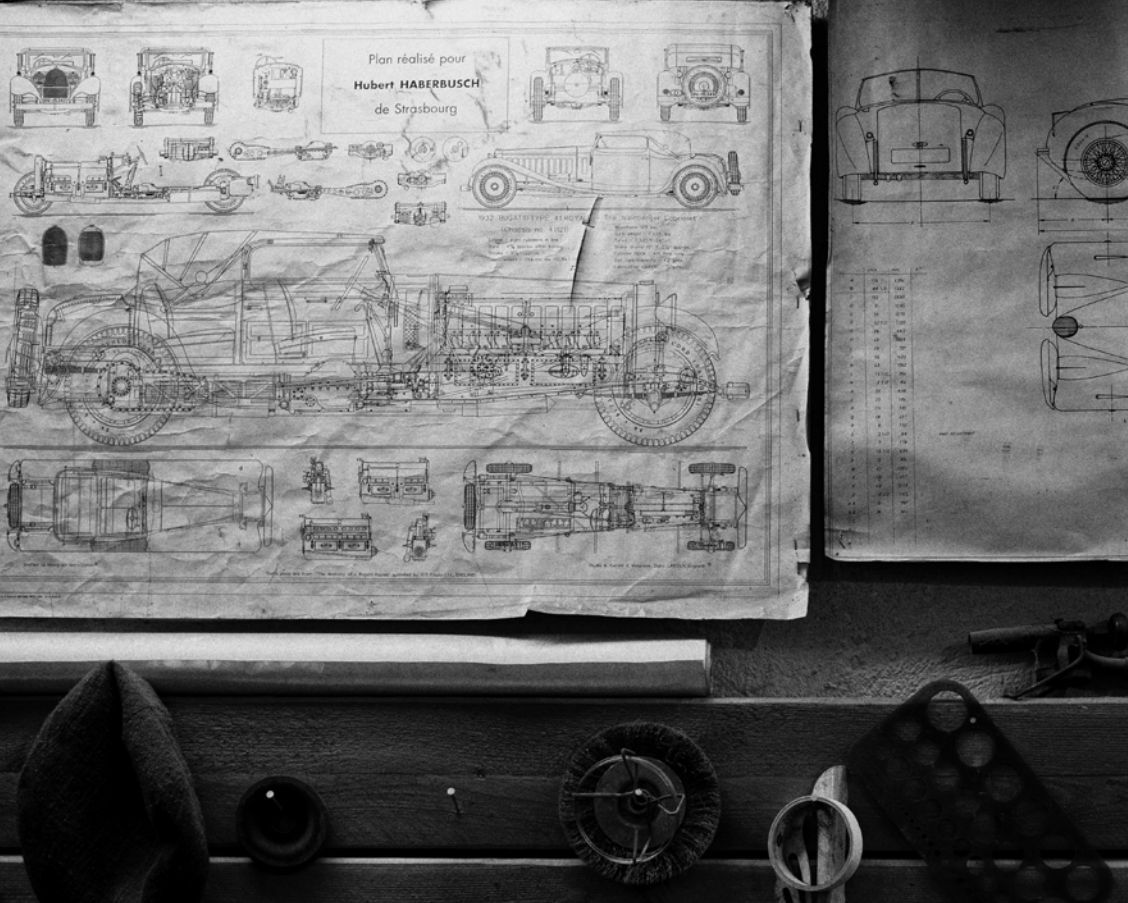
---

### CRÉDITS PHOTO

- © Yannick Stephant : Pages 23 ; 27 ; 50 ; 53 ; 75 ; 92
- © Edouard Elias : Pages 1 ; 20-21 ; 35 ; 58-59 ; 66 ; 73 ; 80-82 ; 89 ; 95 ; 104
- © Pascal Rousselle : Pages 9-11 ; 14-17 ; 19 ; 26 ; 33-34 ; 39 ; 41 ; 51 ; 64-65 ; 68-72 ; 74 ; 88 ; 91 ; 93 ; 96 ; 98-99
- © Pascal Prot : Pages 32 ; 37 ; 39 ; 44 ; 56 ; 63 ; 83
- © Damien Grasset : Pages 45-46
- © Lisa Bordes : Pages 47 ; 79
- © Rémi Leduc : Pages 42-43 ; 54 ; 57 ; 60 ; 78 ; 84 ; 87
- © Jean-Louis Poussard : Page 75
- © Frédéric Viginier : Page 11
- © Dominique Bonfils : Pages 49 ; 56 ; 78

### CRÉDITS SCHÉMAS

- © Encyclopédie La Carrosserie, Compagnons Du Devoir, Librairie du Compagnonnage, Paris, 1977
- © Aurélien Braun



## CONTACT

**Institut Pour les Savoir-Faire  
Français - Pôle RIE**

[f.danthez@institut-savoirfaire.fr](mailto:f.danthez@institut-savoirfaire.fr)

[l.naturel@institut-savoirfaire.fr](mailto:l.naturel@institut-savoirfaire.fr)

## RÉDACTION

**Marine Robert**

[contact@marinerobert.com](mailto:contact@marinerobert.com)

**Lucie Naturel**

[l.naturel@institut-savoirfaire.fr](mailto:l.naturel@institut-savoirfaire.fr)

## GRAPHISME

**Aurelien Braun**

[contact@aurelienbraun.fr](mailto:contact@aurelienbraun.fr)



En partenariat avec la

