




LES SAVOIR-FAIRE ARTISANAUX DES CARROSSIERS-RESTAURATEURS ET LEUR ECOSYSTEME

		
<p><i>Carrosserie en cours de fabrication – Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier</i></p> <p>© Dominique Tessier</p>	<p><i>Mise en forme du métal au marteau – H.H. Services</i></p> <p>© Edouard Elias</p>	<p><i>Restauration achevée – H.H. Services</i></p> <p>© Simon Pagès</p>

Description sommaire

La carrosserie automobile artisanale naît au début du XX^e siècle. L'invention des véhicules à traction mécanique est alors sur le point de bouleverser en profondeur les modes de vie. La France joue un rôle de premier plan dans cette révolution technique et qu'esthétique. Les carrossiers français vont longtemps rester la référence en matière de création automobile. Lorsqu'elle apparaît, l'automobile est, comme la voiture hippomobile avant elle, un objet de luxe, d'ostentation et de mise en scène de soi. Support de création au même titre que la mode, la parfumerie ou la décoration d'intérieur, l'automobile donne au génie humain une nouvelle occasion de s'exprimer. Ainsi, l'épopée automobile appartient autant à l'histoire des techniques qu'à celle du design.

La carrosserie automobile artisanale, telle que nous la définissons ici, concerne l'enveloppe extérieure de l'automobile et principalement la mise en forme manuelle du métal qui la compose. Très éloignée des procédés employés dans la fabrication de voitures contemporaines, sa pratique a peu changé depuis le début du XX^e siècle. Le savoir-faire aurait pu disparaître sans l'intérêt d'une importante communauté pour la voiture ancienne. Il s'exprime aujourd'hui dans le domaine de la restauration, pour le compte de particuliers ou d'institutions, au sein d'entreprises de petite taille. Les praticiens sont le plus souvent désignés comme carrossiers-restaurateurs. Leur métier a rejoint la liste officielle des métiers d'art en 2014.

I. IDENTIFICATION DE L'ÉLÉMENT

I.1. Nom

En français

La carrosserie automobile artisanale française

En langue régionale

Sans objet

I.2. Domaine(s) de classification, selon l'UNESCO

Savoir-faire liés à l'artisanat traditionnel

I.3. Communauté(s), groupe(s) et individu(s) liés à la pratique

Quatre catégories d'acteurs ont été associées à la rédaction de cette fiche.

La première catégorie est celle des carrossiers-restaurateurs qui exercent leur activité de manière professionnelle, essentiellement au sein de structures économiques de petite taille, comprenant moins de dix salariés. Il est difficile d'en évaluer le nombre avec précision car la reconnaissance de la profession est très récente. Dans le cadre de la rédaction de cette fiche, une quarantaine d'ateliers consacrés à la restauration de véhicules anciens, soit spécialisés dans la restauration de carrosserie automobile, soit détenant plusieurs savoir-faire parmi lesquels celui du carrossier-restaurateur, a été recensée (moins d'un quart de ces ateliers est spécialisé dans une marque ou un modèle de voiture précis). Ces praticiens ne sont pas structurés et représentés par une organisation autonome. Les rencontres et les échanges entre praticiens ont plutôt lieu à travers le réseau plus large qui réunit l'ensemble des acteurs, professionnels ou amateurs, liés aux véhicules anciens.

La deuxième catégorie est celle des amateurs et des collectionneurs de voitures anciennes qui sont impliqués dans des associations, des clubs, des fédérations et constituent la principale clientèle des praticiens. Cette catégorie d'acteurs est le véritable cœur de l'écosystème de l'automobile ancienne. En 2017, la Fédération Française des Véhicules d'Époque recensait 800 000 voitures « de collection » aux mains de 230 000 propriétaires sur le territoire français. On compte aujourd'hui, parmi ses adhérents, environ 200 clubs dédiés à une marque de véhicules et plus de 600 clubs automobiles multimarques. La structuration des amateurs et collectionneurs de voitures anciennes en une communauté très active qui se reconnaît comme telle est le phénomène qui a amorcé et influencé la redécouverte des gestes liés à la carrosserie automobile artisanale puis leur professionnalisation. C'est en effet de ce milieu qu'émane principalement la demande qui a permis et permet encore à des ateliers de restauration de véhicules anciens de s'établir et de développer une activité économique viable. Les clubs et associations sont des organisations essentielles ; elles constituent des espaces d'échanges et offrent aux individus la possibilité de partager et de vivre pleinement leur passion.

La troisième catégorie comprend des acteurs qui contribuent, à titre professionnel, au dynamisme et à la visibilité de l'écosystème de l'automobile ancienne en répondant aux besoins ou en créant une offre destinée aux amateurs et collectionneurs de véhicules anciens.

Enfin, la dernière catégorie est celle des conservateurs et acteurs des musées impliqués dans la conservation et la valorisation du patrimoine automobile français. En France, quatre lieux valorisant une collection liée à l'automobile ancienne sont des musées agréés par l'État et bénéficient de l'appellation « musées de France » : le Musée national de la Voiture de Compiègne dont le

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

conservateur est Richard Keller, la Cité de l'Automobile – Collection Schlumpf de Mulhouse qui possède son propre atelier de restauration automobile, le Grand Atelier – Musée d'art et d'industrie de Châtellerauld dont la conservatrice est Sophie Brégeaud et le Musée Henri Malartre à Rochetaillée-sur-Saône.

I.4. Localisation physique

Lieu(x) de la pratique en France

En France, certaines régions sont particulièrement liées à l'histoire et au développement de la carrosserie automobile artisanale, comme l'Alsace ou le Bassin parisien, pour ne citer que ces deux régions. Cependant, des ateliers de carrosserie-restauration automobile sont aujourd'hui implantés sur l'ensemble du territoire. De même, il existe des clubs et associations d'amateurs d'automobiles anciennes dans toutes les régions de France.

Pratique similaire en France et/ou à l'étranger

Des ateliers de restauration de voitures anciennes spécialisés dans la carrosserie ou comprenant une activité de carrosserie existent aujourd'hui dans les pays européens qui, au cours du XX^e siècle, ont été impliqués et ont joué un grand rôle dans l'industrie automobile. Le Royaume-Uni, en particulier, compte de nombreux ateliers. Outre-Manche, la culture automobile est en effet très forte et il n'y a jamais eu de rupture dans l'intérêt porté aux voitures ni d'équivoque concernant la valeur patrimoniale de l'automobile. Des ateliers existent aussi en Allemagne et en Italie.

I.5. Description détaillée de la pratique

A. Les savoir-faire des carrossiers-restaurateurs

La carrosserie automobile artisanale est un savoir-faire qui s'exprime aujourd'hui, en France, dans le cadre de travaux de restauration d'automobiles anciennes pour le compte de particuliers ou d'institutions comme des musées agréés par l'État ou des collections privées gérées par des associations. On peut définir comme « ancienne » une automobile de plus de trente ans dont le modèle n'est plus produit par le constructeur – celui-ci ayant souvent disparu – et dont la remise en état requiert, par conséquent, la mobilisation de connaissances et de techniques qui ne sont plus employées dans la fabrication de véhicules contemporains. La carrosserie automobile artisanale, telle que nous la définissons dans le cadre de cette fiche, concerne l'habillage extérieur des automobiles.

Les savoir-faire des carrossiers-restaurateurs s'appliquent particulièrement aux automobiles de la période 1900-1940 mais pas exclusivement. Les gestes utilisés aujourd'hui pour restaurer les voitures du début du XX^e siècle sont en effet presque identiques à ceux qui furent employés, à l'origine, pour les fabriquer. Aussi, les savoir-faire du carrossier-restaurateur sont-ils directement issus des techniques mises en œuvre dans les ateliers de carrosserie du début du XX^e siècle. Toutefois, ils peuvent aussi être appliqués à des modèles de voiture plus récents et des voitures dites « populaires », fabriqués de manière industrielle. Il est en effet impossible de recréer les moules ou les outils qui ont permis la construction initiale de ces véhicules. Aussi, lorsque aucun stock de pièces n'est plus disponible, les éléments de carrosserie doivent-ils être restaurés ou refabriqués à la main, selon les procédés artisanaux de mise en forme du métal apparus au début du XX^e siècle.

Les automobiles haut de gamme, les pièces uniques ou issues de très petites séries ne sont pas les seules à attirer les amateurs d'automobiles anciennes. Il existe aussi un véritable engouement pour les voitures dites « populaires », plus accessibles, qui occupent une place importante dans l'histoire de l'automobile, d'un point de vue esthétique comme technique.

La pratique française se distingue par son attachement à la technique manuelle, un désir marqué de

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

conserver autant que possible les pièces d'origine et un souci permanent de cohérence historique.

1. Restaurations et créations

Le carrossier-restaurateur débute un projet de restauration à partir des éléments qui lui sont confiés par le commanditaire et dont l'époque d'origine a été préalablement identifiée. Il peut s'agir d'automobiles accidentées ou très dégradées par le temps et leurs conditions de stockage ; elles peuvent être complètes ou présenter des parties manquantes. Le rôle du carrossier-restaurateur est de remettre ces éléments en état afin de redonner esthétique et fonctionnalité à l'automobile. Pour ce faire, il doit d'abord déterminer quelles parties peuvent être conservées ou en partie sauvées, quelles autres doivent être entièrement remplacées mais aussi comment reconstituer les éléments manquants. Les éléments qui ne peuvent être sauvés sont bien souvent récupérés par les commanditaires et conservés comme des témoins de l'histoire de l'objet, de sorte que peu de déchets sont finalement générés. Les choix du praticien sont tous guidés par une même ambition : restituer le véhicule à son propriétaire dans une configuration que l'on peut légitimement considérer comme ayant existé – ou du moins s'en rapprocher le plus possible.

Le souci de cohérence historique est assorti d'une grande exigence quant au choix des matériaux et des techniques employées. Ceux-ci doivent en effet correspondre à la période mais aussi au constructeur ou au carrossier pris comme référence. Un projet de restauration automobile est toujours l'expression d'un compromis entre faisabilité, esthétique et fonctionnalité. Les modalités de ce compromis peuvent être très variables en fonction du commanditaire. Le collectionneur est un passionné, l'automobile est un objet d'affect à travers lequel il peut s'exprimer. Pour le conservateur, une voiture ancienne est d'abord un témoin de notre histoire collective.

Lorsque le commanditaire est un particulier, ses goûts et l'usage qu'il souhaite faire de l'automobile doivent être pris en considération. L'aspect esthétique est souvent primordial pour lui ; une grande attention est accordée aux finitions. Cependant, le carrossier-restaurateur doit toujours garder à l'esprit que la finalité de son intervention est aussi de rendre l'automobile utilisable. Des adaptations sont parfois nécessaires car l'habillage extérieur a nécessairement des conséquences sur l'aménagement intérieur, l'espace et la position du conducteur.

Lorsque le commanditaire est un musée, la finalité du projet est la présentation de l'objet au public, non son utilisation régulière sur les routes. La priorité est alors donnée à la conservation des traces qui rendent compte de l'histoire du véhicule ; la restauration doit être mesurée et réversible. Il est certes important de satisfaire le regard du visiteur, sensible à la beauté de l'objet et en quête d'indications lui permettant d'assimiler le style d'une époque. Cependant, il faut aussi s'assurer que l'automobile délivre une information scientifiquement pertinente et donc conserver les éléments qui relèvent de son intérêt historique et préservent sa lisibilité comme sa traçabilité.



Aston Martin Internationale 1930 en cours de restauration – Atelier H.H. Services

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL



Aston Martin Internationale 1930 après restauration – Atelier H.H. Services

Les carrossiers-restaurateurs mettent de plus en plus fréquemment leurs connaissances et leurs savoir-faire au service de recreations ou reconstructions complètes d'automobiles. Pour ce type de projet, le commanditaire fournit un châssis ancien et propose, comme référence, un modèle ayant existé et correspondant au type et à l'époque du châssis. A partir d'une documentation plus ou moins abondante – le modèle demandé a parfois été fabriqué une seule fois, détruit et jamais retrouvé – il est demandé à l'artisan de concevoir entièrement une carrosserie pour habiller le châssis, d'en définir les procédés de fabrication puis de réaliser et d'assembler tous les éléments qui la composeront. Le carrossier-restaurateur a rarement des plans à sa disposition et plus souvent des copies de photographies anciennes. Ces reproductions ne restituant jamais fidèlement les mesures, il est souvent amené à concevoir une méthode pour retrouver des proportions harmonieuses et justes.



Exemple de documentation à l'origine d'un projet de recreation

Un impératif de transparence s'impose aux carrossiers-restaurateurs qui réalisent ce type de projets. L'objectif est de recréer une automobile dans l'esprit d'une certaine époque et d'un certain style. Il ne s'agit en aucun cas d'induire quiconque en erreur et de laisser croire que la carrosserie comporte des éléments d'origine. Les pièces entièrement refabriquées peuvent ainsi être poinçonnées par l'artisan afin d'indiquer qu'il s'agit d'un élément contemporain – bien que fabriqué avec des méthodes anciennes – et que cet élément provient de son atelier.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL



Exemple de reconstruction Roadster Delahaye 135 1948 Figoni (à gauche : le châssis Delahaye 135 – à droite : la reconstruction achevée d'après une création du carrossier Figoni) – Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier

2. L'œil du praticien et son rôle d'expert

L'artisan est certes sollicité pour sa maîtrise du geste technique mais il l'est aussi pour son expertise et sa connaissance pointue de l'évolution des techniques et des styles comme des caractéristiques de chaque constructeur, chaque carrossier. La notoriété du carrossier-restaurateur est souvent corrélée à sa capacité à poser un diagnostic et à définir un protocole d'intervention, en fonction du budget qui lui est alloué, respectueux de l'existant et historiquement juste. En France, collectionneurs et praticiens se retrouvent autour d'une volonté commune de préserver autant que possible les éléments identifiés comme étant d'origine et de privilégier l'emploi de techniques correspondant à la période de référence.

La première phase d'un projet est l'étude approfondie de l'élément soumis à la restauration. L'artisan mobilise ses connaissances et son expérience pour « lire » la carrosserie. Il doit déterminer si des modifications ou des restaurations ont déjà été effectuées sur l'automobile et s'il est pertinent de les conserver. La dépose des éléments, c'est-à-dire leur démontage, est nécessaire pour réaliser une étude complète. Un protocole d'intervention est élaboré qui définit si des greffes sont nécessaires sur tel ou tel élément ou si certaines parties doivent être entièrement remplacées, donc refabriquées.



Vue d'une greffe (gros plan et plan large) – Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier

Le restaurateur rassemble une documentation aussi abondante que possible : photographies anciennes, extraits d'anciens catalogues proposés par les carrossiers ... Il peut également faire appel à des personnalités extérieures comme des historiens ou des experts d'une marque ou d'un carrossier en particulier. La documentation est parfois insuffisante et, lorsque la carrosserie n'est pas entière ou trop endommagée pour définir avec certitude quelle forme fut la sienne, le carrossier-restaurateur doit pouvoir interpréter les éléments à sa disposition et imaginer les parties manquantes. Il doit

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

également déterminer les procédés les plus appropriés au projet en fonction de l'époque de la voiture ou du carrossier d'origine. L'objectif est toujours de se rapprocher autant que possible de ce que l'époque ou le carrossier de référence aurait pu produire.

3. Le cœur du métier : le travail du métal et les gestes du tôlier-formeur

Le cœur de la carrosserie artisanale est le travail du métal. Le carrossier-restaurateur emploie les gestes du tôlier-formeur pour mettre en forme le métal à froid et fabriquer les éléments de carrosserie à greffer ou à créer, une méthode qui génère peu de perte de matière. Il travaille à partir d'une matière déjà transformée mais facilement accessible : des feuilles de tôle fines (en acier, aluminium ou laiton). Selon les formes qu'il doit réaliser, le praticien détermine, en amont du premier coup de marteau, en combien de parties il souhaite décomposer chaque élément et où placer les zones d'assemblage. Un élément peut en effet être fragmenté en plusieurs parties afin de faciliter sa fabrication. Le choix de l'emplacement des soudures est important pour la tenue de la pièce finale. Il faut en anticiper les effets avant de débiter l'ouvrage.



Ci-dessus, les zones d'assemblage sont apparentes

Pour commencer, l'artisan sélectionne son matériau, puis il découpe la feuille de tôle choisie. Les dimensions sont déterminées en fonction de la forme à créer. La tôle est un matériau ductile, c'est-à-dire qu'elle peut être étirée, allongée sans se rompre. La mise en forme s'effectue par martelage, à l'aide d'outils de frappe actionnés à la main. Il s'agit d'étirer la matière pour lui donner du volume ou au contraire de la rétreindre (selon le Dictionnaire de l'Académie Française, la rétreinte est une technique qui permet de modeler une pièce métallique par compression et martelage, notamment pour réduire ses dimensions, sa section). Le carrossier-restaurateur travaille presque entièrement à la main et ne s'aide que rarement d'une force mécanique. Il a à sa disposition plusieurs types de marteaux par l'intermédiaire desquels il intervient directement sur la matière mais aussi différents types de supports qui, placés sous la feuille de métal, accompagnent l'effet de l'outil de frappe. L'objectif est de donner à la feuille de métal une forme bien précise, faite de courbes et de contre-courbes, de creux et de bombés dont les enchaînements peuvent être d'une grande complexité.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL



Feuille de métal, maillet à emboutir et billot en bois

Le maillet à emboutir est utilisé avec un billot légèrement creusé ou un sac de sable pour préformer la feuille de métal. Chaque coup de maillet modifie la forme de la matière. D'autres outils de frappe (battes, postillons et marteaux à planer) et d'autres supports (tas fixes ou mobiles) peuvent être utilisés pour poursuivre la mise en forme. De tailles et de formes différentes, les outils de frappe sont sélectionnés par le praticien en fonction du volume qu'il souhaite obtenir.

Pour rétreindre une section, on peut utiliser une machine à rétreindre. Le procédé manuel, employé pour les zones moins accessibles, consiste à former des « plis » de métal à l'aide d'un *plissoir* que l'on vient ensuite résorber au maillet.



Utilisation du maillet à emboutir sur un billot – Atelier H.H. Services

D'autres outils ont été introduits dans la pratique comme le martinet (ou pilon électrique) et la roue anglaise qui, comme son nom l'indique, est une invention originaire du Royaume-Uni. La roue anglaise est actionnée manuellement. La feuille de métal est pincée entre une roue au-dessus et un galet en-dessous (il existe des galets de différentes tailles) qui exercent une forte pression. Le praticien tient la feuille de métal entre ses mains. À la force de ses bras, il effectue un mouvement de va-et-vient pour déplacer la feuille entre la roue et le galet et agir sur toute la surface de la pièce de

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

tôle. La roue anglaise peut être utilisée pour la mise en forme. Elle permet aussi de lisser avec une qualité de finition accrue les traces d'outil apparues sur la surface de la tôle pendant la mise en forme au marteau.



Utilisation de la roue anglaise – Atelier H.H. Services

Chaque praticien travaille d'une manière différente et privilégie certains outils plutôt que d'autres. La description qui est faite ici des procédés employés est très indicative et n'a vocation qu'à donner un aperçu du savoir-faire et de sa complexité.

Le carrossier-restaurateur peut travailler à partir de maquettes à sections et à l'aide de comparateurs de formes, mais il peut aussi travailler sans gabarit. La répétition du geste lui apprend à anticiper la déformation de la matière. Seule l'expérience lui permet d'accéder à un niveau de maîtrise suffisant pour lui permettre de projeter presque immédiatement un volume à partir d'une surface plate et de déterminer, sans besoin de formalisation préalable, comment il doit procéder pour l'obtenir, quelle méthode sera la plus efficace, quels enchaînements de gestes il faudra mettre en œuvre. La pratique de la tôlerie-forme, telle qu'elle est exercée au sein des ateliers de restauration automobile est une pratique très empirique. Dans le domaine de la carrosserie artisanale, les procédés ne sont pas standardisés : si les principes de mise en forme du métal semblent universels, la pratique artisanale reste une interprétation « personnelle » qui varie d'un individu à l'autre. Chacun intériorise à sa manière les gestes qu'il apprend par l'observation et la reproduction et construit une pratique qui lui est propre. Les gestes du tôlier-formeur sont, à l'origine, issus de la chaudronnerie et de la dinanderie. Ils ont peu évolué depuis le début du XX^e siècle. Les techniques utilisées aujourd'hui par les praticiens sont, en effet, presque identiques à celles mises au point il y a plus d'un siècle dans les ateliers de carrosserie.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL



*Maquette à sections en métal et maquette à sections en bois avec la pièce finie en arrière-plan
Atelier Paul Chevallier*



Eléments en cours de fabrication – Ateliers Automobiles Anciennes Dominique Tessier

En complément de la mise en forme au marteau, des machines plus sophistiquées sont utilisées. Pour créer des moulures, des arêtes ou des formes décoratives, on utilise une mouleuse actionnée à la main ou une mouleuse électrique. Différentes matrices peuvent être associées à la mouleuse en fonction de la forme désirée. La rouleuse est utilisée pour préformer des pièces de grande taille et peu complexes. Elle permet, par exemple, de créer la légère courbe de certains capots de voiture. La plieuse, quant à elle, est utilisée pour créer des angles.

Une fois les différents éléments mis en forme, ils doivent ensuite être ajustés entre eux puis assemblés. Plusieurs techniques d'assemblage sont employées et parfois combinées : soudure au chalumeau, agrafage, rivetage. Elles sont choisies en fonction de la période ou du carrossier pris

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

comme référence.



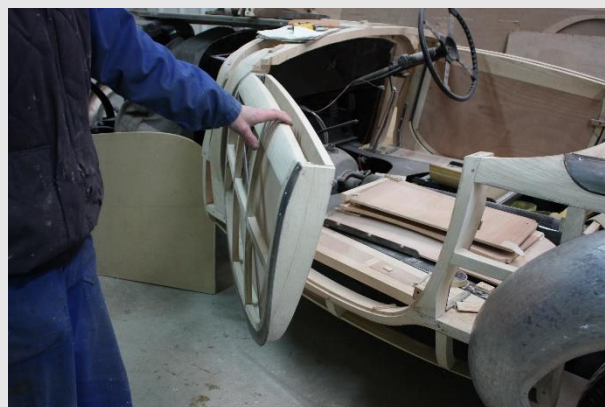
Soudure – H.H. Services

4. En amont et en aval : le travail du bois, la peinture, les finitions et les accessoires

Le travail du bois

Le métal n'est pas la seule matière que le carrossier-restaurateur doit transformer pour restaurer ou réaliser l'habillage extérieur d'une automobile. L'artisan est aussi amené à travailler le bois. Le bois peut en effet être utilisé pour construire la structure sur laquelle les éléments en métal sont fixés après leur mise en forme et leur assemblage.

Aux origines de la carrosserie automobile, toutes les ossatures étaient fabriquées en bois. Les ossatures en métal n'ont été introduites qu'après la Première Guerre Mondiale. Toutefois, ceux que l'on nomme les « grands couturiers de la carrosserie » – qui carrossaient les voitures à l'unité ou en petites séries – ont continué à privilégier les structures en bois. Aussi des ossatures en bois ont-elles été fabriquées pour carrosser des automobiles jusque dans les années 1950.



Roadster Delahaye 135 1948 Figoni – Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL



Diatto Type 30 1925 et Bugatti Type 50 - Atelier H.H. Services

Le carrossier-restaurateur doit ainsi maîtriser des compétences complémentaires à celles du tôlier-formeur s'il souhaite prendre en charge des chantiers de restauration ou de reconstruction de carrosserie automobile dans leur totalité. L'artisan utilise les outils traditionnels des métiers du bois : scies à ruban, rabots à la main ou électriques, ciseaux à bois, gouges ... Différentes méthodes d'assemblage peuvent être employées qu'elles soient familières du monde de l'automobile (tenons et mortaises, enfourchements mi-bois) ou moins traditionnelles (queues d'aronde). Les assemblages sont ensuite renforcés avec des ferrures lorsque cela est nécessaire. Dès la conception de la structure, puis dans le choix des méthodes de fabrication, l'artisan doit, une fois encore, anticiper les mouvements que l'ossature devra absorber. L'automobile est une construction qui doit garder une certaine souplesse et la structure doit pouvoir travailler dans tous les sens.

La peinture et les finitions

Une fois tous les éléments assemblés, l'étape du ponçage permet d'obtenir une surface lisse. Des cales à main et des ponceuses orbitales sont utilisées. Plusieurs ponçages successifs sont effectués avec un grain de plus en plus fin. Le tout dernier ponçage est un ponçage à l'eau qui requiert l'utilisation d'un papier à poncer spécifique.

Avant de procéder à la peinture, il est indispensable de préparer la surface. Un apprêt ou sous-couche est préalablement appliqué afin d'éviter la formation de rouille mais aussi pour favoriser la bonne adhérence de la peinture et réduire les éventuelles imperfections.

Lorsque certains éléments sont identifiés comme étant d'origine et présentent des traces de peinture, il est possible d'en retrouver la teinte grâce à un spectromètre qui analyse la composition de la matière. Cette étude peut donner de précieuses indications au restaurateur comme au commanditaire et influencer leurs choix. Les automobiles ont souvent été repeintes plusieurs fois avant d'arriver dans les ateliers de restauration et il n'existe pas de vérité absolue dans le domaine des couleurs. Le carrossier-restaurateur joue un rôle de guide et il est parfois invité à orienter le commanditaire indécis qui attend des suggestions harmonieuses autant que vraisemblables. Des compromis sont souvent trouvés entre la volonté de rester en adéquation avec la période de référence et les goûts personnels du commanditaire. L'artisan peut fabriquer lui-même ses teintures. Les peintures sont solvantées, ce qui donne un effet brillant, ou à base d'eau (un vernis peut ensuite être appliqué). Plusieurs couches sont nécessaires, entre lesquelles il faut respecter un certain temps de séchage, avant le lustrage final.

Il est à noter que certaines entreprises sont spécialisées dans l'analyse, la fabrication et l'application des peintures.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL



Elément de carrosserie avant et après la peinture et les finitions – Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier



Utilisation d'une polisseuse – Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier

Les accessoires

La dernière étape consiste à fixer les poignées, marchepieds, calandres, vitres ... à la carrosserie. L'automobile doit être restituée avec l'ensemble de ses accessoires qui ne sont pas de simples ornements mais remplissent aussi une fonction (comme l'ouverture des portes, l'accès à l'habitable, la protection de la mécanique, du conducteur et des passagers ...).

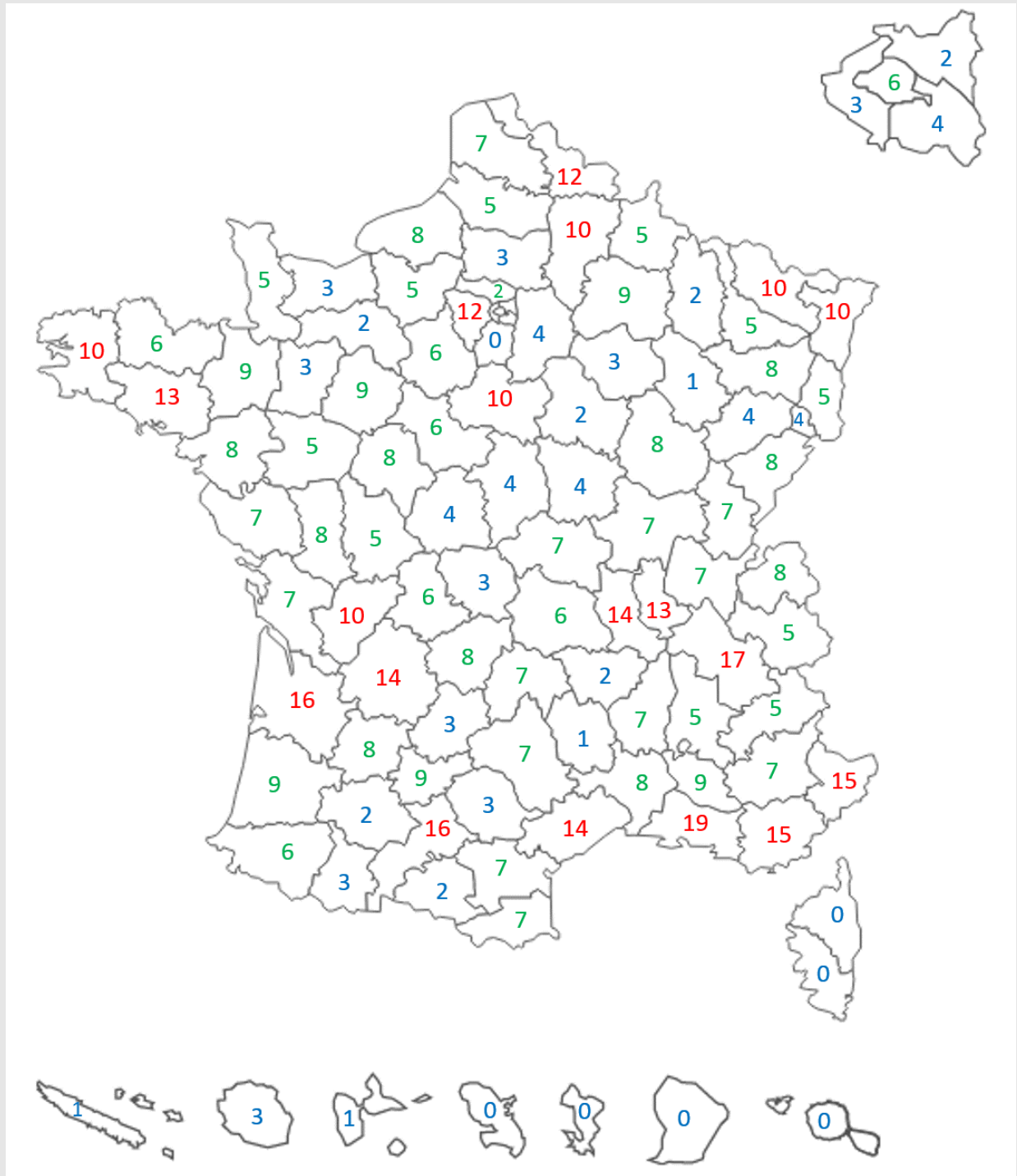
Dans le cadre d'un projet de restauration, les accessoires identifiés comme étant d'origine sont préservés autant que possible. Il est parfois nécessaire d'intervenir pour les remettre en état. Lorsqu'ils ont disparu, le praticien, en accord avec le commanditaire, privilégie généralement la recherche et l'achat de pièces d'origine. Certaines entreprises et commerçants sont en effet spécialisés dans ce type de négoce qui constitue un marché florissant. L'attachement aux détails est caractéristique de la carrosserie automobile. Le design des accessoires était en effet la touche finale qui offrait aux marques et aux carrossiers une nouvelle occasion de se distinguer. Certains accessoires sont reconnaissables entre tous et reconnus pour être la signature de tel ou tel carrossier.

Lorsque ni l'achat ni la remise en état ne sont possibles, il est alors nécessaire de fabriquer les accessoires manquants. La réalisation de ces éléments requiert un autre savoir-faire que le travail du bois ou de la tôle, un savoir-faire plus proche du domaine de la forge. L'artisan peut avoir recours à de la sous-traitance mais la recherche d'une maîtrise toujours plus complète des chantiers encourage plutôt les professionnels à acquérir de nouvelles compétences pour étendre leur champ d'intervention. La vitrerie est, quant à elle, commandée sur mesures à des entreprises spécialisées.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

B. L'écosystème

Les amateurs et collectionneurs d'automobiles anciennes, qu'ils soient ou non propriétaires d'un véhicule de collection, constituent une vaste communauté, particulièrement active et structurée, dont le maillage recouvre presque l'intégralité du territoire français et ce de manière plutôt homogène. Cette communauté est à l'origine d'une importante vie associative. Les 661 clubs multimarques consacrés à l'automobile ancienne et recensés en tant qu'adhérents de la Fédération Française de Véhicules d'Époque sont ainsi répartis en France (selon les données de la FFVE) :



FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Ces associations sont créées, administrées, animées par des membres de la communauté et respectent, par définition, les principes de libre adhésion, de libre participation et non-discrimination. Elles entretiennent des liens entre elles, coordonnent parfois leurs actions et se font aussi le relais des associations nationales et internationales. Leur fonction première est de permettre à leurs adhérents de vivre collectivement leur passion en proposant des temps d'échanges et en instaurant des canaux de communication. Les amateurs de voitures anciennes forment un groupe assez hétérogène. Toutefois, l'activité des associations fait de la passion partagée la seule condition pour créer la rencontre. De ce fait, elle favorise un brassage intergénérationnel et social en réunissant des individus d'âges et de milieux sociaux et professionnels différents. Il est tout de même à noter qu'il s'agit là d'un environnement essentiellement masculin. La FFVE, ayant fait ce constat, mène actuellement une réflexion afin de développer de nouveaux outils pour attirer le public féminin.

Les clubs animent des réunions périodiques et proposent différentes activités à leurs adhérents. Il s'agit principalement de sorties en voiture ancienne dont le tracé permet de visiter des lieux remarquables et d'associer à la balade des découvertes culturelles, touristiques ou gastronomiques. Ainsi, les événements croisent généralement l'intérêt pour l'automobile ancienne avec d'autres thématiques. Régulièrement, les clubs organisent aussi des expositions de voitures pour promouvoir l'automobile ancienne (notamment dans le cadre de rendez-vous nationaux comme les Journées Européenne du Patrimoine) mais aussi afin de participer à la vie locale en soutenant des initiatives citoyennes (on peut citer comme exemple la participation de l'Amicale Rochelaise de Véhicules Anciens à la journée « Mon sang pour les autres ») ou en s'associant aux festivités et cérémonies du territoire.

Au-delà de cette fonction événementielle, l'activité des associations témoigne de l'importance accordée au partage de la connaissance au sein de la communauté. Nombreux sont les clubs (en particulier ceux dédiés à une marque ou un modèle en particulier) qui se donnent pour mission de produire une information qualifiée à partir des archives dont ils sont les dépositaires et deviennent des lieux de préservation et de diffusion du savoir. De nombreuses publications (en ligne, sous forme de bulletins ou de magazines) contribuent ainsi à la valorisation du patrimoine roulant ; elles peuvent aussi avoir pour but d'aider les adhérents à entretenir et restaurer leurs automobiles. Certains passionnés, à travers leurs recherches et leurs écrits, acquièrent une réputation d'expert (au sujet d'une marque ou d'un carrossier) auprès des autres amateurs et collectionneurs. L'émergence de ces experts – officieux mais pleinement reconnus par la communauté – est facilitée par l'existence du réseau associatif.

Certaines associations ont permis de renouer avec le principe des concours d'élégance né dans les années 1920-1930. Les concours d'élégance avaient quasiment disparu en même temps que la carrosserie artisanale avant d'être relancés en France à partir des années 1970. Cependant, la vocation de ces concours d'élégance est aujourd'hui différente. Si, au début du XX^e siècle, les concours d'élégance permettaient aux constructeurs et aux carrossiers de se faire connaître et de cultiver leur renommée, il s'agit désormais de mettre en avant le patrimoine automobile français et de donner à voir les différents styles de la carrosserie automobile. Les concours d'élégance de Saint-Gaudens, de Fréjus, de Dinard, de Vichy, de La Baule, de Tonneins, d'Aix-les-Bains, de Montargis, de Troyes, de Biarritz, de Saint-Jean-Cap-Ferrat, la Classic'Estivale de Biscarrosse, le Concours d'élégance Automobile RétroCoeur, Autau Pharo, Les Belles du Cap, le Concours du Touquet Paris Plage Historique et le Concours du Grand Prix de Limoges font notamment partie des événements référencés en France par la Fédération Française des Véhicules d'Époque.

Le dynamisme de cette communauté a également entraîné l'émergence de rendez-vous organisés à titre professionnel. Certains sont devenus incontournables dans le paysage de l'automobile ancienne et ont même participé à son développement. Le salon Rétromobile, par exemple, a joué un rôle fondamental dans la structuration du réseau autour des véhicules de collection. Il est aujourd'hui un acteur de premier plan. Lorsqu'il voit le jour, sous l'impulsion d'une poignée de passionnés en 1976, époque des premiers clubs, le salon Rétromobile est alors le premier salon au monde consacré à la voiture ancienne. A travers le nombre de visiteurs, le nombre et les caractéristiques des exposants, Rétromobile constitue d'ailleurs, chaque année, un excellent baromètre pour apprécier le

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

dynamisme du secteur. Son évolution, au cours des dix dernières années, témoigne notamment d'un intérêt toujours croissant pour les véhicules dits « de collection ». En 2010, le salon accueillait 300 exposants et 80 000 visiteurs. Cinq ans plus tard, 500 exposants, dans vingt-trois secteurs d'activité différents et 120 000 visiteurs participaient à l'événement.

Rétromobile, comme le salon Epoqu'Auto, le salon Auto-Moto Classic, le salon Automédon ... permettent aux fédérations, aux associations et aux carrossiers-restaurateurs de se présenter et de se rencontrer. Ils sont aussi une vitrine de l'offre de services qui s'est développé autour de la voiture ancienne à destination des collectionneurs : assurances, expertise professionnelle, fabrication de modèles réduits, commerce de pièces détachées, édition de documentation technique, gardiennage, tourisme et événementiel, sellerie ...

Marchands et ventes de maison aux enchères y sont également représentés. Le marché de l'automobile ancienne haut de gamme (qui ne concerne qu'une petite partie de la communauté des amateurs de véhicules anciens) est devenu un marché semblable à celui de l'art où commissaires-priseurs et marchands occupent une place essentielle. Sur ce marché, la valeur des automobiles est très variable et peut atteindre des sommes élevées. Une automobile est estimée en fonction de son modèle, de son époque, de son état et de sa rareté. Des voitures construites à partir d'un même modèle de châssis-moteur n'auront pas forcément la même valeur en fonction du carrossier qui les a habillées. A titre d'exemple, une automobile de la marque Delahaye habillée par le carrossier Joseph Figoni peut être adjugée pour plusieurs millions d'euros tandis que le même modèle carrossé par un autre créateur se vendra quelques dizaines de milliers d'euros. Il est aussi à noter que l'intérêt des collectionneurs américains pour les automobiles, la carrosserie et le savoir-faire français a été un puissant moteur dans l'intérêt porté au patrimoine roulant en France.

I.6. Langue(s) utilisée(s) dans la pratique

Français

I.7. Éléments matériels liés à la pratique

Patrimoine bâti

La pratique qui fait l'objet de cette fiche nécessite beaucoup d'espace. De nombreux bâtiments, construits à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle par des carrossiers ou qui ont, au cours de leurs histoire et notamment de la première moitié du XX^e siècle, abrité une activité de carrosserie sont aujourd'hui protégés au titre des Monuments historiques. Certaines notices, parmi celles mentionnées ci-dessous, soulignent la transformation des activités liées à la fabrication de voitures hippomobiles et leur adaptation à l'automobile.

- Usine de construction mécanique (usine de carrosserie) : base Mérimée, notice n° [IA00058552](#)
- Usine de construction automobile dite carrosserie Bouveret : base Mérimée, notice n° [IA39000151](#)
- Usine de construction automobile (usine de carrosserie) Demas : base Mérimée, notice n° [IA79002154](#)
- Magasin de commerce dit Carrosserie Automobile F. Bedel : base Mérimée, notice n° [IA14003073](#)
- Usine de construction automobile (usine de carrosserie et d'accessoires) : base Mérimée, notice n° [IA00113996](#)
- Ancienne Carrosserie Quinton, 6 rue de Saint-Malo (Rennes) : base Mérimée, notice n° [IA35023020](#)
- Usine de construction automobile (carrosserie Baur), actuellement usine de petite métallurgie

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Préméfa Industrie : base Mérimée, notice n°[IA90000088](#)

- Carrosserie Ottin puis Usine de construction mécanique Reinhart actuellement espace de bureaux dit atelier 43 : base Mérimée, notice n°[IA69001121](#)
- Usine de construction automobile (usine de carrosserie) de la Société Louis Heuliez, actuellement Euro-Automobiles : base Mérimée, notice n°[IA79002165](#)
- Ancienne carrosserie, fabrique de voitures Morin, ateliers de forges et de charronnage, 18 avenue du Mail (Rennes) : base Mérimée, notice n°[IA35024406](#)
- Usine de construction mécanique (usine de carrosserie automobile) dite établissements J. Rothschild fils, Rheims et Auscher, puis André-Citroën : base Mérimée, notice n°[IA92000366](#)
- Usine d'impression sur étoffes Lamy-Godard, puis Charles Lamy ; puis usine de blanchiment et d'apprêt des étoffes Fauquet, puis Schultz, puis Blanchisserie et Tenturerie Normande s. a. ; puis usine de construction de carrosserie automobile Meunier ; puis usine de feutre Rock ; puis laiterie industrielle de l'Union Laitière Rouennaise ; actuellement usine de construction mécanique Aoustin : base Mérimée, notice n°[IA76001615](#)
- Usine de menuiserie (fabrication de stores) Texier, puis carrosserie Vinzio, puis décolletage sur métaux Pascal, puis décolletage sur métaux Giroud puis S.I.B.A. articles de camping puis moules et mécanique Sermolyon, actuellement Armanet point pneus : base Mérimée, notice n°[IA69001267](#)
- Usine de construction automobile (carrossier) dite Etablissements Henri Chapron : base Mérimée, notice n°[IA00126420](#)
- Usine de construction automobile Lepeltier, puis Imprimeries Publicitaires de Bretagne, actuellement atelier de reprographie Pivert, 7, 9, 11 rue de la Santé (Rennes) : base Mérimée, notice n°[IA35000589](#)
- Usine de construction mécanique Matignon : base Mérimée, notice n°[IA79002173](#)
- Usine de construction automobile Morin ; actuellement centre de loisirs : base Mérimée, notice n°[IA79002413](#)
- Maison, 59 avenue Victor Hugo (Vannes) : base Mérimée, notice n°[IA56003737](#)
- Usine de construction automobile A. Quinton et fils, actuellement immeuble à logements, 6, 8, 10 rue de Saint-Malo (Rennes) : base Mérimée, notice n° [IA35000569](#)
- Maison et atelier, puis garage de réparation automobile : base Mérimée, notice n°[IA73001964](#)
- Usine de construction automobile : base Mérimée, notice n°[IA00058970](#)
- Usine de construction automobile Barré : base Mérimée, notice n°[IA79001021](#)

Objets, outils, matériaux supports

Les matières premières

La fabrication artisanale d'éléments de carrosserie s'effectue à partir de feuilles de tôle, en acier, aluminium ou laiton, d'une épaisseur de 0.7 à 1.5 mm, qui sont fabriquées industriellement. L'approvisionnement en est très aisé ; il s'agit d'une matière première abordable.

Pour la réalisation des ossatures en bois, le frêne est privilégié car il s'agit d'un bois flexible, très filandreux, doté d'une bonne résistance mécanique.

Les outils

La plupart des outils et des machines employés aujourd'hui par les carrossiers-restaurateurs existaient déjà au début du XX^e siècle ou ont été spécialement conçus pour l'activité de carrossier dans la première moitié du XX^e siècle. Bien souvent acquis d'occasion par les praticiens, leur

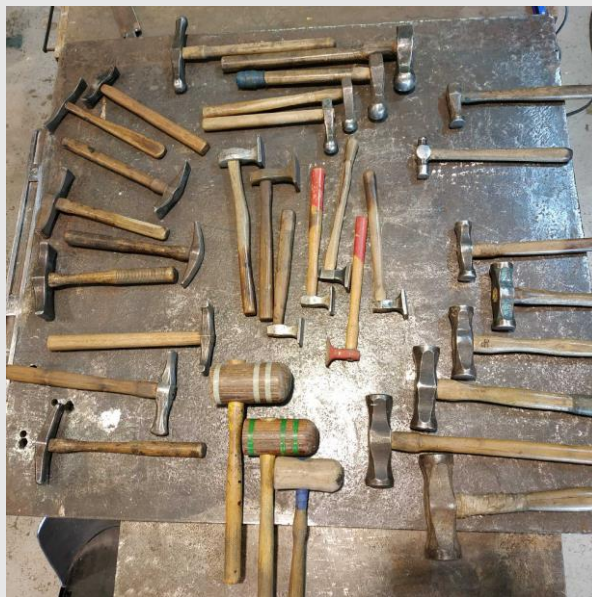
FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

utilisation est restée la même.

- Maillets à emboutir, battes, postillons et marteaux à planer sont les outils essentiels du praticien. Il s'agit d'outils de frappe. Ils peuvent être de diverses tailles et présenter un bombage différent. Le praticien choisit son outil de frappe en fonction de l'élément à réaliser.



Maillet à emboutir, batte, marteaux à planer



Les outils essentiels du carrossier-restaurateur – Atelier Paul Chevallier

- Aux outils de frappe sont associés des supports : billots, sacs de sable, tas en acier fixes ou mobiles de différentes formes et différentes tailles.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL



Tas fixe, tas mobiles et tas cubique



Olive sur pied et barre de tôlier

- Des outils plus sophistiqués peuvent être utilisés pour des actions spécifiques :
- La roue anglaise :



FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

- La moulureuse qui permet de créer des arrêtes, des moulures ou des formes décoratives :



- Le martinet :



- La rouleuse ou cintreuse qui permet de donner une forme arrondie à des pièces de grande taille :



- La rouleuse à olive qui est également adaptée pour intervenir sur de grands éléments et permet de pré-emboutir la tôle :

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL



- D'autres machines plus spécifiques encore existent et permettent, par exemple, de rétreindre, de fabriquer des ouïes d'aération ou de réaliser des angles.

Les pièces détachées et les accessoires

La vente de pièces d'origine constitue un important marché, notamment dans le domaine des accessoires (poignées, marchepieds, serrures ...). Les carrossiers-restaurateurs peuvent s'approvisionner dans des bourses d'échange et ont tendance à privilégier cette solution lorsque cela est possible plutôt que de fabriquer ou de faire fabriquer des éléments pour remplacer ceux qui manquent. Le souci de se rapprocher le plus possible de configurations ayant véritablement existé – une préoccupation très caractéristique de la clientèle et des praticiens français – explique le succès des bourses d'échange et la valeur accordée aux pièces d'origine.

Sous-traitance et collaborations

Certains ateliers abritent des activités complémentaires dans le domaine de la sellerie ou de la mécanique qui leur permettent de proposer une intervention sur les véhicules qui va au-delà de la carrosserie. Ce n'est cependant pas toujours le cas et les ateliers de carrosserie-restauration échangent et collaborent alors avec d'autres artisans.

II. APPRENTISSAGE ET TRANSMISSION DE L'ÉLÉMENT

II.1. Modes d'apprentissage et de transmission

La professionnalisation des carrossiers spécialisés dans la restauration de véhicules anciens, héritiers des gestes de la carrosserie artisanale du début du XX^e siècle, est un processus récent. L'enseignement du savoir-faire et des connaissances techniques ou esthétiques est aujourd'hui faiblement institutionnalisé. Jusqu'en 2020, les quatre certifications inscrites au Répertoire national des certifications professionnelles (RNCP) dans le domaine de la carrosserie concernaient seulement le métier de « carrossier réparateur » et le métier de « carrossier peintre » qui réparent des véhicules contemporains et utilisent des techniques éloignées du savoir-faire qui fait l'objet de cette fiche. De même, le CAP « Peinture en carrosserie », le Bac Pro « Réparation des carrosseries » et la formation « Construction des carrosseries » (qui va du CP au Bac Pro) proposés dans plusieurs lycées professionnels forment plutôt à intervenir sur des véhicules contemporains.

La transmission du savoir-faire repose beaucoup sur la volonté des praticiens eux-mêmes et sur la capacité des entreprises à accueillir des apprentis, des compagnons ou les bénéficiaires de quelques programmes de transmission de savoir-faire indépendants de l'Éducation Nationale. Le compagnonnage, en particulier, a toujours occupé et occupe aujourd'hui encore une place essentielle dans l'enseignement des gestes liés à la carrosserie artisanale. Au cours des dernières années, le

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

dispositif de formation professionnelle porté par la Fédération des métiers d'art d'Alsace (Frémaa) et le Dispositif Maîtres d'art – Élèves ont également joué un rôle important dans la diffusion du savoir-faire.

Pourtant, la profession suscite de plus en plus d'intérêt chez les jeunes en âge de choisir leur orientation professionnelle. La demande de formation existe bel et bien et le marché paraît suffisamment dynamique pour que la création d'emplois dans le domaine de la restauration automobile soit encouragée. Aussi, d'importantes évolutions sont-elles en cours afin d'offrir aux carrossiers détenteurs de diplômes "classiques" la possibilité de se spécialiser. En effet, depuis la rentrée 2020, grâce aux efforts conjugués du Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA), de la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE) et de l'Association Nationale pour la Formation Automobile (ANFA), il existe de nouveaux certificats de qualification professionnelle (CQP) : le CQP « Mécanicien-réparateur de véhicules anciens » et historiques et le CQP « Tôlier de véhicules anciens et historiques ».

II.2. Personnes/organisations impliquées dans la transmission

- Chambre des Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-France, Arras (62).

Cet organisme propose une formation en alternance permettant de valider le CQP « Tôlier de véhicules anciens et historiques » aux détenteurs d'une certification dans le domaine de la réparation de carrosserie.

- Compagnons du Devoir et du Tour de France

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. Ils proposent également à ceux qui ont achevé leur apprentissage et souhaitent se perfectionner dans le cadre d'un Tour de France (un Tour de France dure en moyenne entre 4 et 6 ans) des cours du soir et des cours le samedi en tôlerie-forme, assurés par des Compagnons sédentaires.

- Dispositif Maîtres d'art – Élèves

Ce programme du ministère de la Culture a accompagné et soutenu la transmission du savoir-faire du Maître d'art et restaurateur de véhicules de collection Hubert Habermusch à son Elève Isaak Rensing du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2020.

- Ecole Nationale des Professions de l'Automobile GARAC, Argenteuil (95)

Cet organisme propose une formation de 665 heures permettant de valider le CQP « Tôlier de véhicules anciens et historiques » aux détenteurs d'une certification dans le domaine de la réparation de carrosserie.

<https://www.garac.com/wp-content/uploads/2021/01/CQP-Tolier-Vehicules-Anciens-et-Historiques.pdf> [plaquette d'information consultée le 19 février 2021]

- Fédération des métiers d'art d'Alsace (FREMAA)

Cet organisme pilote un dispositif de formation professionnelle dans lequel l'entreprise H.H. Services est notamment impliquée.

https://www.fremaa.com/app/uploads/2021/02/presentation_dispositif_fremaa-2020.pdf [plaquette d'information consultée le 19 février 2021]

III. HISTORIQUE

III.1. Repères historiques

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

[10 000 caractères (espaces compris) maximum]

L'histoire de la carrosserie automobile artisanale est liée, d'une part, à l'histoire des moyens de transports et, d'autre part, à celle des arts décoratifs. Ses gestes et techniques sont, à l'origine, issus d'une adaptation des procédés employés dans la fabrication de voitures hippomobiles. Le terme même de « carrosserie » vient du mot « carrosse » qui désigne, selon le dictionnaire de l'Académie française, une « ancienne voiture d'apparat à quatre roues, suspendue et fermée » et qui, d'après le *Dictionnaire historique de la langue française* (sous la direction d'Alain Rey, 1992), est issu du latin *carrus* qui désigne un charriot à quatre roues.

Le développement des voies de communication et des échanges commerciaux, sous l'Empire Romain, entraîne l'invention de nouveaux équipements de transport et le recours à la traction animale. Le cheval s'avère rapidement le compagnon idéal pour transporter biens et personnes. Des attelages adaptés sont alors conçus. L'emploi du mot « carrosse » est attesté dès 1575 mais le véritable carrosse n'apparaît qu'au XVII^e siècle. Dès cette époque, il est un objet à la fois utilitaire et d'ostentation. Une attention particulière est accordée à son apparence et les fabricants – les carrossiers – se surpassent pour créer des voitures toujours plus belles et luxueuses. Face aux excès, l'État tente de réglementer. En réponse, les carrossiers créent une corporation pour défendre leurs intérêts en 1650. Au XVIII^e siècle, l'art de la carrosserie s'épanouit pleinement en France. Les carrossiers conçoivent les voitures et coordonnent charrons, forgerons, menuisiers, peintres, doreurs et selliers, des artisans indépendants qui peu à peu vont se rapprocher. Au siècle suivant, la demande s'accroît avec l'ouverture de routes supplémentaires et la naissance d'une nouvelle bourgeoisie, donc d'une nouvelle clientèle.

Si les progrès techniques sont plutôt le fruit des Anglais, qui consacrent leurs recherches à rendre les véhicules plus solides, maniables et confortables, l'influence esthétique vient de France, notamment des ateliers parisiens qui transforment les carrosses en véritables objets d'art. Certains carrossiers se distinguent pour leurs créations et ouvrent, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, des « maisons » qui portent leur nom et embauchent dans tous les corps de métiers impliqués dans la fabrication des attelages hippomobiles. Ils alimentent leur notoriété à la faveur des grandes expositions internationales et à travers de luxueux magasins situés sur les Champs-Élysées. De grandes maisons s'installent aussi à Toulouse, Lyon et Bordeaux. La profession poursuit sa structuration et crée, en 1844, la Chambre syndicale des carrossiers qui contribue à la formation des artisans.

A la fin du XIX^e siècle, le passage de la traction animale à la traction mécanique bouleverse la filière tout entière. Outre-Manche, la recherche se tourne plutôt vers les véhicules à vapeur et le développement des chemins de fer. Aussi est-ce en France qu'a lieu la révolution automobile. La première automobile équipée d'un moteur à quatre temps Daimler est commercialisée en 1891 par Panhard et Levassor. Le déclin de l'hippomobile est annoncé mais voitures attelées et automobiles vont coexister pendant un certain temps. Le passage à la traction mécanique impose une nouvelle organisation. D'un côté, il y a les constructeurs qui conçoivent et commercialisent les châssis-moteurs. De l'autre, on retrouve les ateliers de carrosserie qui doivent s'adapter. Constructeurs et carrossiers œuvrent chacun de leur côté. Les constructeurs ne proposent pas encore de voitures « prêtes à l'emploi ». Le client choisit d'abord un châssis avant de s'adresser au carrossier de son choix pour la réalisation d'un extérieur et d'un intérieur sur-mesure. Constructeurs et carrossiers initient tout de même des collaborations afin d'illustrer les catalogues destinés à leur clientèle commune. Au début, les carrossiers ne font que transposer les formes des voitures attelées. S'affranchir des codes hérités de l'ère hippomobile est pourtant nécessaire pour s'adapter aux nouvelles contraintes – il faut dissimuler le moteur, aménager l'espace du conducteur, améliorer le confort et la sécurité – et susciter l'enthousiasme de l'aristocratie pour l'automobile. Une exigence se maintient : la recherche du style et de l'élégance. La notion de sur-mesure est fondamentale. Lorsqu'elle naît, l'automobile est réservée à une élite. Elle est un objet de luxe et un moyen de se distinguer. Dès le début du XX^e siècle et plus encore à partir des années 1920, l'art et la création s'emparent de l'utilitaire. La carrosserie automobile, au même titre que la mode, la parfumerie ou la bijouterie, est influencée par ce mouvement. En témoignent les concours d'élégance, organisés dans

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

les lieux de sociabilisation des élites, les champs de course ou les stations balnéaires en vogue, à l'occasion desquels carrossiers et couturiers – qui s'adressent à la même clientèle fortunée – associent leurs créations.

L'introduction de l'acier dans le domaine de la carrosserie est le second bouleversement qui transforme le savoir-faire du carrossier pour le faire glisser vers celui qui fait l'objet de la présente fiche. L'acier devient un nouveau moyen d'expression pour les « grands couturiers » de la carrosserie qui créent des voitures haut-de-gamme. L'ossature en bois héritée des voitures attelées est conservée pour un temps. La charpente, une fois terminée, est habillée de panneaux de métal formé. Un nouveau métier apparaît alors : celui du tôlier-formeur dont les gestes sont issus de la chaudronnerie. Il travaille les métaux en feuille, à froid et réalise les éléments en acier qui sont fixés sur l'armature. L'acier est la source d'inspiration qui donne enfin naissance à un style automobile original. Les années 1920 sont l'âge d'or de la carrosserie automobile artisanale française ; les ateliers dédiés à la voiture d'exception connaissent leur apogée et jouissent d'une renommée internationale. Un autre usage de l'acier se développe en parallèle du premier. La Première Guerre Mondiale et les besoins qu'elle génère accélèrent la remise en question des méthodes de production, leur mécanisation et l'avènement de la fabrication en série. Tandis que certains constructeurs commencent à carrosser eux-mêmes, l'industrie automobile se modernise et les méthodes de fabrication sont rationalisées afin de produire plus vite et moins cher. Le modèle fordiste et l'apparition du « tout-acier », avec des pièces en acier standardisées et embouties mécaniquement, donnent naissance à des voitures plus simples et moins coûteuses. En France, c'est André Citroën qui inaugure, dès 1919, l'introduction de la grande série dans le pays.

Ainsi, dans les années 1920, deux méthodes de carrosserie cohabitent : celle des grands couturiers de l'automobile qui maintiennent une fabrication artisanale pour des modèles uniques et des petites séries et celle des industriels (Renault, Citroën, Peugeot) qui construisent des moteurs, carrossent, aménagent les intérieurs eux-mêmes et proposent des voitures « clé en main », plus accessibles. Cette cohabitation perdure pendant plus de deux décennies. Toutefois, la crise de 1929 annonce le déclin des constructeurs de châssis et carrossiers de prestige. Certains disparaissent, d'autres se réorientent vers l'utilitaire ou l'aéronautique. Une certaine clientèle fortunée s'adresse toujours aux grands maîtres de la carrosserie mais la demande diminue. A la fin des années 1930, les goûts changent, la tendance est à la discrétion et l'intérêt se porte davantage sur les performances techniques. Des voitures à l'unité sont encore fabriquées mais les modèles industriels sont désormais plus recherchés. Après la Seconde Guerre Mondiale, la concurrence des États-Unis sur le marché du luxe se fait plus forte. Les Trente Glorieuses, avec l'épanouissement de la société de consommation et la standardisation des productions, assurent le succès de la voiture en série. La disparition des grands carrossiers dans les années 1950 est inexorable et les firmes françaises renoncent à produire des voitures de luxe.

Les gestes de la carrosserie artisanale semblent condamnés et la disparition des grands carrossiers marque une rupture dans la transmission du savoir-faire. Dans les années 1950-1960, des particuliers commencent à s'intéresser aux voitures des années 1900-1940 dont ils retrouvent des exemplaires souvent hors d'état de circuler. Ils se structurent et fondent des associations afin de se rencontrer et de s'entraider dans la remise en état de leurs véhicules. Les clubs se constituent en lien avec un territoire ou bien autour d'une marque et deviennent souvent les dépositaires de précieuses archives. Cette dynamique stimule la redécouverte des gestes de la carrosserie artisanale. Grâce à la recherche, à l'expérimentation et à la transmission en atelier, le savoir-faire du tôlier-formeur renaît, dans une version plus complexe. Le geste du tôlier-formeur doit en effet s'allier à une capacité de conception, une expertise et des connaissances pointues. La demande est croissante, cependant le savoir-faire du carrossier-restaurateur met du temps à se professionnaliser. André Lecoq fait figure de pionnier. L'entreprise qu'il fonde en 1963, d'abord dédiée à la réparation de voitures en polyester, se spécialise au début des années 1970 dans la restauration de voitures anciennes. Il est à noter que la restauration d'un véhicule de collection requiert des compétences (en mécanique, sellerie et carrosserie) qui peuvent être mises en œuvre dans des ateliers distincts ou au sein d'une même entreprise. L'intérêt des musées pour le patrimoine automobile, puis l'ajout de la carrosserie-restauration à la liste des métiers d'art en 2014 contribuent à valoriser et à dynamiser la

profession. Aujourd'hui, cette reconnaissance et l'implication des artisans dans la transmission créent de plus en plus de vocations.

III.2. Évolution/adaptation/emprunts de la pratique

La réglementation française

En France, la réglementation a aussi contribué à l'épanouissement de cet écosystème. La loi (Article R.311-1 du Code de la route) reconnaît en effet la notion de « véhicule de collection ». Les véhicules qui entrent dans cette catégorie bénéficient de modalités relatives au contrôle technique aménagées. Une grande liberté de circulation leur est également accordée, même dans les zones de circulation restreinte. Enfin, en cas d'accident grave, ces véhicules peuvent échapper au classement comme Véhicule Techniquement Irréparable. Pour qu'un véhicule bénéficie de cette reconnaissance, des démarches sont à effectuer par le propriétaire pour obtenir une carte grise avec la mention « Véhicule de collection ». Depuis le 15 octobre 2009, cette qualification ne peut s'appliquer qu'aux véhicules dont la première immatriculation remonte à au moins trente ans, dont le modèle n'est plus produit et dont les caractéristiques générales n'ont pas été modifiées.

La reconnaissance patrimoniale et la naissance d'une déontologie de conservation-restauration appliquée à la carrosserie automobile

En 2007, Francine Mariani-Ducray, directrice des Musées de France, confie à Rodolphe Rapetti, conservateur en chef du patrimoine, une mission de réflexion à propos des musées et du patrimoine automobiles en France. Cette mission prévoit un travail de recensement des principaux musées français consacrés à l'automobile et une analyse de leurs pratiques en matière de contenus, de muséographie et de médiation. Elle concerne également un état de lieux des méthodes employées dans le domaine de la restauration automobile. Ce rapport marque une étape importante, en France, dans la reconnaissance de l'automobile ancienne comme un patrimoine à sauvegarder. En effet, à cette date, le classement de la collection Schlumpf effectué en 1978 apparaît comme une exception, sans vocation à être reproduite ou prolongée. L'auteur du rapport, Rodolphe Rapetti, note dès l'introduction, le retard de la France dans le domaine de la protection du patrimoine automobile en comparaison avec les politiques mises en œuvre au Royaume-Uni, en Allemagne et en Italie. Il constate également que l'absence de recommandations en matière de conservation-restauration automobile met le patrimoine roulant en danger et recommande une meilleure prise en compte des caractéristiques propres au patrimoine automobile. Enfin, Rodolphe Rapetti souligne le difficile recensement des automobiles qui présentent un intérêt patrimonial particulier mais sont la propriété de collectionneurs privés, souvent étrangers.

Depuis, on assiste à la construction progressive d'une déontologie de conservation-restauration spécifique à l'automobile. En 2013, la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) approuve la Charte de Turin qui rassemble un certain nombre de directives concernant l'utilisation, l'entretien, la conservation, la restauration et la réparation des véhicules historiques. La définition de nouveaux principes de restauration appliqués à la carrosserie est notamment rendue possible grâce au dialogue qu'entretiennent musées et artisans. La Cité de l'Automobile – Collection Schlumpf est particulièrement active et pionnière en la matière. Elle abrite un atelier de conservation-restauration dirigé aujourd'hui par Brice Chalançon, titulaire à la fois d'un diplôme d'ingénieur et d'un Master en conservation-restauration d'objets scientifiques, techniques et horlogers. L'atelier revendique une vraie fonction de recherche et d'expérimentation. En 2015, l'État exerce son droit de préemption et acquiert une Panhard & Levassor Dynamic X76 Coupé Junior de 1936, mise en vente par la maison de ventes aux enchères Artcurial, afin qu'elle rejoigne le Musée national de la voiture de Compiègne. Le chantier de restauration est confié à la Cité de l'Automobile – Collection Schlumpf. Un comité scientifique est composé pour accompagner le chantier et l'on fait appel à une entreprise indépendante de restauration de carrosserie automobile.

Cette dynamique a un réel impact sur les ateliers de restauration de carrosserie automobile. Travailler pour des musées et en lien avec des professionnels de la conservation incite en effet les

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

praticiens à questionner leurs procédés, à introduire de nouvelles méthodes, voire à adapter leur organisation. A titre d'exemple, certains ateliers ont fait évoluer leur méthode de traitement des métaux en adoptant des techniques employées dans le domaine de la conservation-restauration (convertisseur de rouille ; méthode de traitement du fer à l'acide tannique venue du Canada ...).

Nouveaux outils et nouveaux types de restauration

La pratique française se distingue par un fort attachement aux techniques artisanales et au maintien des fabrications réalisées entièrement à la main, c'est-à-dire au marteau. Des concessions ont certes été faites avec par exemple l'introduction, dans les ateliers, de la roue anglaise. Initialement, celle-ci n'était pas utilisée par les carrossiers français du début du XX^e siècle ; son emploi offre aujourd'hui un certain gain de temps aux artisans. La roue anglaise reste toutefois un outil manuel.

Si les outils numériques ne bouleversent pas encore la pratique de la carrosserie artisanale, ils trouvent néanmoins des applications qui aboutiront peut-être à des changements notables. Des automobiles bien conservées et présentant un intérêt stylistique peuvent par exemple être entièrement numérisées afin de fabriquer des gabarits précis. Cependant, le recours à la sous-traitance que cela implique et le coût élevé de l'opération constituent un réel frein à la diffusion d'une telle technique.

L'intérêt croissant d'une nouvelle génération de collectionneurs pour des automobiles des années 1970-1980 est également susceptible d'influencer les praticiens. La restauration de tels véhicules implique certes une approche artisanale : les pièces endommagées ou manquantes, bien que fabriquées industriellement à l'origine, ne peuvent être reconstruites de la même manière ou commandées et, lorsque les stocks de pièces sont épuisés, elles doivent être recrées à la main. Toutefois, ce type de restauration requiert une connaissance des méthodes d'assemblage et des styles propres à la période. D'autre part, ces véhicules plus récents comprennent des matériaux composites, des résines et des colles spécifiques auxquels les restaurateurs doivent s'adapter.

IV. VIABILITÉ DE L'ÉLÉMENT ET MESURES DE SAUVEGARDE

IV.1. Viabilité

Vitalité

Le nombre de clubs dédiés à l'automobile ancienne qui s'élève à plusieurs centaines, l'organisation par les collectionneurs d'événements toujours plus nombreux sur l'ensemble du territoire, la fréquentation sans cesse croissante du Salon Rétromobile, l'intérêt des maisons de ventes aux enchères pour la voiture de collection, le dynamisme du marché des pièces détachées, le nombre d'entreprises dédiées au véhicules historiques recensées par le Conseil National des Professions de l'Automobile (toutes spécialités confondues, le CNPA obtient le nombre de 1250 entreprises) ... tous ces indicateurs témoignent de la vitalité de l'écosystème auquel appartient la carrosserie automobile artisanale.

A ces indicateurs s'ajoute l'inscription récente du métier de carrossier-restaurateur à la liste officielle des métiers d'art. Cette reconnaissance du savoir-faire et, plus encore, sa distinction comme un métier rare à sauvegarder (avec la remise du titre de Maître d'art à un carrossier-restaurateur en 2017), contribuent aujourd'hui à le faire connaître, à le valoriser et à susciter des vocations.

Menaces et risques

Aujourd'hui, la principale menace qui pèse sur la pérennité du savoir-faire est le risque de rupture de la connaissance du fait d'une absence d'offre de formation sur le territoire français. Comme

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

évoqué précédemment, la transmission de savoir-faire s'effectue essentiellement au sein même des ateliers et dépend, par conséquent, de la volonté des professionnels et des dirigeants d'entreprise. Il est à noter que l'absence de formation implique forcément l'absence de diplômes ou de certifications permettant une reconnaissance officielle des compétences spécifiques liées à la restauration de véhicules anciens.

En France, les exigences écologiques et les réglementations de plus en plus strictes qui s'appliquent à la circulation automobile – en particulier aux modèles anciens, jugés très polluants – afin de répondre à l'urgence climatique et sanitaire pourraient également avoir un impact négatif sur le marché de la restauration automobile. La perspective de rencontrer de plus en plus de difficulté et de restrictions dans l'utilisation des automobiles anciennes pourrait en effet décourager les collectionneurs, freiner les projets d'achat et de restauration. La création de zones à faibles émissions (ZFE), en particulier, est susceptible de créer une inquiétude. Pour circuler dans une ZFE, un véhicule doit arborer une vignette Crit'Air, ce qui exclut du trafic les véhicules les plus polluants et les véhicules « non classés ». La Fédération Française des Véhicules d'Époque milite activement pour défendre les intérêts de ses adhérents. Pour cela, elle met en avant plusieurs arguments : le faible pourcentage que représentent les véhicules de collection dans le parc roulant, le peu de kilomètres qu'ils parcourent dans l'année du fait d'une utilisation qui relève plutôt du loisir.

Enfin, la passion n'empêche pas la rationalité. Un projet de restauration peut s'avérer très onéreux. A son coût s'ajoute celui, préalable, de l'achat. Or, il est tout à fait normal qu'un collectionneur ne souhaite pas s'engager dans un investissement trop conséquent et disproportionné par rapport à la valeur du véhicule. Le mouvement *youngtimer* (le terme vient d'Allemagne) qui s'intéresse à des modèles qui ont entre 20 et 40 ans, plus accessibles que des classiques, est un mouvement qui prend de l'ampleur mais il est peu susceptible de créer une clientèle nouvelle pour les professionnels de la restauration.

De même, il est important de noter que, malgré une valorisation croissante du patrimoine roulant, les musées de France dédiés aux véhicules anciens ne disposent que de moyens limités. Leurs ressources ne leur permettent pas forcément d'entreprendre des travaux de restauration sur toutes les pièces de leur collection qui le nécessiteraient. Bien souvent, les travaux de restaurations, notamment en carrosserie, initiés par les musées sont dépendants du mécénat privé.

IV.2. Mise en valeur et mesure(s) de sauvegarde existante(s)

Modes de sauvegarde et de valorisation

• Les Musées de France

L'un des premiers modes de sauvegarde et de valorisation à signaler est l'action des musées agréés par l'État et bénéficiant de l'appellation « musées de France » qui conservent et présentent au public des collections liées à l'automobile ancienne :

- Le Musée national de la Voiture, Compiègne

<https://chateaudecompiègne.fr/decouvrir/le-musee-national-de-la-voiture>

- La Cité de l'Automobile – Collection Schlumpf, Mulhouse

<https://www.citedelautomobile.com/>

- Le Grand Atelier – Musée d'art et d'industrie, Châtellerauld

- Le Musée Henri Malartre, Rochetaillée-sur-Saône

http://www.musee-malartre.com/malartre/sections/fr/horaires_acces_tar

L'action de ces musées est soutenue par des associations indépendantes comme La Société des Amis du Musée National de la Voiture de Compiègne et l'Association Internationale des Amis du Musée National de l'Automobile de Mulhouse.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

• Les collections privées

Les collections privées ouvertes au public ne répondent pas aux mêmes exigences que les musées de France en matière de politique scientifique et éducative, d'inventaire ou de conservation-restauration. Cependant, elles jouent aussi un rôle important dans la reconnaissance par le grand public de l'automobile ancienne comme un objet d'histoire et de patrimoine. On peut citer quelques exemples :

- Musée Automobile de Provence, Orgon
<https://www.musee-auto-provence.com/>
- Musée Automobile de Vendée, Talmont-Saint-Hilaire
<http://www.musee-auto-vendee.com/>
- Musée Automobile Reims-Champagne, Reims
<https://www.musee-automobile-reims-champagne.com/fr>
- Musée de l'Automobile de Valençay, Valençay
<https://www.musee-auto-valencay.fr/>

• Manifestations

Événements dédiés au grand public

- Les Journées européennes des Métiers d'art (JEMA) : les JEMA sont organisées chaque année par l'Institut national des Métiers d'art : de nombreux ateliers ouvrent leurs portes à l'occasion de cet événement, notamment des atelier carrosserie-restauration automobile.
- Les Journées européennes du patrimoine (JEP) : les Journées Nationales du Patrimoine, inaugurées en 1992 et devenues les Journées Européennes du Patrimoine en 2000, contribuent à faire découvrir le patrimoine sur l'ensemble du territoire ; l'événement, essentiellement connu pour l'accès exceptionnel qu'il propose à de nombreux monuments et lieux patrimoniaux, permet aussi de valoriser le patrimoine mobilier et les métiers de la conservation-restauration.

Salons

Bien que principalement dédiés à un public d'initiés, les salons professionnels autour des véhicules anciens sont un excellent moyen de valoriser et de faire connaître les praticiens, notamment auprès de clients potentiels.

- Automédon (Le Bourget), salon annuel fondé en 2001
<https://salon-automedon.fr/>
- Avignon Motor Festival (Avignon), salon annuel
<https://www.avignon-motor-festival.com/>
- Epoqu'auto (Lyon), salon annuel fondé en 1978
<https://epoquauto.com/fr/>
- Rétromobile (Paris), salon annuel fondé en 1976
<https://www.retromobile.fr/>
- Salon Auto-Moto Classic (Metz, Strasbourg, Metz), salon annuel. La première édition a été organisée en 2018 à Toulouse.
<https://www.automoto-classic.com/>

Événements associatifs

Les clubs et associations d'amateurs et de collectionneurs sont des structures très actives dans la valorisation de l'automobile ancienne et donc, par extension, de la carrosserie automobile artisanale. Au-delà des rencontres entre adhérents, des événements sont organisés avec l'ambition d'accueillir un public plus large.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

• Vecteurs de communication

La plupart des ateliers qui exercent une activité de carrosserie-restauration automobile possèdent leur propre site internet qui valorise leur savoir-faire. On peut citer quelques exemples :

- Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier : <https://www.3adt.com/>
- Atelier Paul Chevallier : <https://atelierdepaul.mystrikingly.com/>
- Auto Classique Touraine : <http://www.autoclassiquetouraine.fr/>
- Carrosserie Brois Romain : <http://www.carrosserie-brois.com/>
- Carrosserie François Cointreau : <https://www.carrosserie-cointreau.com>
- Carrosserie Lecoq : <https://www.carrosserie-lecoq.com/>
- H.H. Services : <http://carrosserie-hh.com/>
- Vega Passion : <https://www.vegapassion.fr/topic/index.html>

Actions de valorisation à signaler

Les fédérations sont très actives dans la valorisation des véhicules anciens. Leurs actions, si elles ne sont pas toujours directement liées à la carrosserie automobile artisanale, contribuent toutes à la vie de son écosystème et à son dynamisme. Certaines d'entre elles méritent d'être soulignées.

• La Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE)

La Fédération française des automobiles d'époque est fondée en 1967. Elle devient, 20 ans plus tard, la Fédération Française des Véhicules d'Époque afin d'élargir son champ d'action aux motos, aux utilitaires, aux engins militaires et aux agricoles motorisés. Parmi ses adhérents, elle compte aujourd'hui des professionnels et des musées mais aussi plus de 700 clubs multi-marques (dont 650 dédiés à l'automobile) et près de 200 clubs dédiés à une seule marque. Reconnue d'utilité publique en 2009, la FFVE est habilitée à remettre aux propriétaires de véhicules de plus de 30 ans, remplissant certaines conditions, une attestation nécessaire pour obtenir ensuite un certificat d'immatriculation avec un usage « véhicule de collection » auprès de l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS). Parmi ses autres actions, il est important d'évoquer :

- Le programme « Les lieux d'histoire de l'automobile » ;
- Un partenariat inauguré en 2020 avec le ministère de la Culture dont l'enjeu est une mise en valeur particulière du patrimoine automobile, sur l'ensemble du territoire national, à l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine et ce dans le cadre d'une convention triennale ;
- La publication trimestrielle de la revue *L'Authentique* ;
- La création d'un centre de documentation et d'un programme de numérisation d'archives.

• La Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)

Créée en 1966, la FIVA fédère des organisations appartenant à 71 pays différents parmi lesquels la France. Elle agit en faveur de la valorisation et de la préservation des véhicules historiques en tant que patrimoine industriel par :

- La remise d'un Prix de conservation FIVA et d'un Prix Culture FIVA. Ce dernier promeut les meilleures pratiques liées à la promotion des véhicules historiques, la gestion, la recherche, l'éducation et la communication. En 2020, il a été attribué au professionnel Hubert Habermusch dans la catégorie « Apprentissage, formation et projets de sensibilisation », une catégorie qui a vocation à récompenser des initiatives inédites en matière d'éducation, de formation et de sensibilisation dans le domaine du patrimoine mobile culturel et technique ;

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

- Le référencement d'une grande partie des lieux d'exposition, publics ou privés, dédiés aux véhicules anciens dans les pays représentés parmi ses adhérents ;
- L'organisation, quatre fois par an, d'une Commission Culture dont le rôle est de contribuer à la reconnaissance et à la valorisation du patrimoine mobile à travers la diffusion d'articles et de publications ou l'organisation de séminaires, forums et colloques ;
- L'organisation d'événements dédiés au grand public comme l'exposition « Un siècle de patrimoine en mouvement » qui a été installée en novembre 2016 à la Maison de l'UNSECO à Paris pour fêter les 50 ans de la FIVA.

L'action de l'**Automobile Club de France (ACF)** doit également être mentionnée. L'Automobile Club de France est le plus ancien cercle automobile privé. À sa création, en 1895, il réunit les premiers constructeurs et ingénieurs automobiles français, constituant ainsi l'organisme de référence autour de la question automobile, d'abord auprès du gouvernement puis auprès des cercles automobiles qui naissent dans son sillage à l'étranger. Par la suite, l'Automobile Club de France joue un rôle important dans la création du Salon de l'Automobile et de la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA). Aujourd'hui, l'ACF est un acteur volontairement plus discret. Il contribue toutefois pleinement à la valorisation du patrimoine automobile français. L'ACF possède en effet l'un des plus anciens fonds d'archives automobiles. Ce fonds est ouvert à tous les chercheurs. Il comprend des photographies, des périodiques anciens, des brevets du début du XX^e siècle, de nombreuses références bibliographiques et concerne tant l'histoire de l'ACF que l'histoire de l'automobile jusqu'à la veille de la Seconde Guerre Mondiale. Grâce à l'exploitation de ce fonds, l'ACF mène des recherches historiques, organise des conférences, diffuse des publications et contribue à la conception d'expositions à travers des prêts d'archives et de maquettes ou la participation à des comités scientifiques.

Modes de reconnaissance publique

• **Labels**

Le label *Entreprise du Patrimoine Vivant* (EPV) est une marque de reconnaissance de l'État qui distingue des entreprises françaises aux savoir-faire artisanaux et industriels d'excellence.

<http://www.patrimoine-vivant.com/>

• **Distinctions professionnelles**

Le titre de *Maître d'art* est décerné à vie par le ministère de la Culture. Il distingue des professionnels des métiers d'art détenteurs d'un savoir-faire rare qu'ils s'engagent à transmettre. Hubert Habermusch, maître carrossier et fondateur de l'entreprise H.H. Services est le premier représentant de sa profession à avoir été nommé Maître d'art. Il a reçu le titre de Maître d'art en 2017 en tant que restaurateur de véhicules de collection.

<https://www.maitredart.fr/titre-maitre-d-art>

IV.3. Mesures de sauvegarde envisagées

Les acteurs se mobilisent aujourd'hui, à l'initiative de la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE), autour de la problématique que représente la formation, ou plutôt l'absence de formation, dans le domaine de la restauration automobile.

En 2017, le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA) reconnaît l'existence des métiers liés aux véhicules dits « historiques » (aujourd'hui, le CNPA compte une centaine d'adhérents dans cette branche, toutes spécialités confondues) et ne peut que constater la carence en formation malgré la demande existante. Afin de répondre à cette problématique tout en veillant à maintenir un volume de formation en adéquation avec les possibilités d'embauche, la FFVE et le CNPA initient les démarches visant à la création de nouveaux Certificats de Qualification

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Professionnelle (CQP). Un groupe technique paritaire est créé à cet effet ; il est composé de deux référents patronaux et de deux référents salariés. Ces travaux aboutissent finalement à la naissance de quatre CQP :

- Un CQP « Mécanicien-Réparateur Véhicules Anciens et Historiques » assorti d'un CQP niveau expert ;
- Un CQP « Tôlier Véhicules Anciens et Historiques » également assorti d'un CQP niveau expert.

A la rentrée scolaire 2020, deux organismes de formation ont accueilli, pour la première fois, une douzaine d'alternants afin de les préparer au CQP « Tôlier de véhicules anciens et historiques » : la Chambre des Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-France (Aras) et l'Ecole Nationale des Professions de l'Automobile GARAC (Argenteuil). La formation est conçue comme une spécialisation et n'est accessible qu'à un public déjà formé aux métiers « classiques » de l'automobile.

L'ambition, pour les années à venir, est de finaliser cette démarche de sauvegarde du savoir-faire en attirant suffisamment d'alternants pour ouvrir les formations de niveaux « expert ». Dans le domaine de la carrosserie, ce niveau complémentaire, dont le référentiel est d'ores et déjà construit, vise à développer l'autonomie des apprenants.

IV.4. Documentation à l'appui

Récits liés à la pratique et à la tradition

Extraits d'entretiens menés pendant l'enquête

- Extrait d'un entretien avec Hubert Habermusch, maître carrossier et restaurateur de véhicules anciens (23 septembre 2020) :

« Mon métier est lié aux vieilles voitures. Il s'agit de remettre en état des carrosseries endommagées ou de refabriquer des carrosseries qui n'existent plus à partir de feuilles de tôles que l'on transforme en éléments de carrosserie. On travaille au marteau, sans presse, sans moule. On contrôle le travail à l'œil et au toucher ; on n'a pas besoin d'appareil de mesure [...] Il peut y avoir plusieurs façons de fabriquer un modèle. Chacun a sa pâte, chacun a son intuition. L'essentiel, c'est d'arriver au résultat. Il n'y a pas un geste académique. Au fur et à mesure, on construit ses propres gestes. C'est important de cultiver et de garder cet instinct. [...] J'ai commencé mon apprentissage dans une carrosserie à l'âge de quatorze ans. J'ai obtenu un brevet de compagnon carrossier-tôlier. Alors que le travail du carrossier-tôlier est de redresser des pièces, j'avais déjà l'intuition que je voulais fabriquer des pièces à partir de feuilles de métal. Je me suis exercé tout seul, j'ai pris des cours avec un chaudronnier et j'ai passé un CAP de tôlier-formeur en candidat libre. Dans les années 1970, il y avait déjà des collectionneurs mais pas encore d'entreprises spécialisées. La première entreprise qui a valorisé le métier à un niveau professionnel est la Carrosserie Lecoq. J'ai travaillé à mon premier projet de restauration – une Bugatti – sur mon temps libre. Cela m'a permis d'intégrer le milieu de la voiture ancienne, celui des collectionneurs, et de faire la démonstration du savoir-faire, de montrer que cela pouvait être réalisé par un professionnel. A l'époque, « restaurateur de véhicules anciens », c'était un métier qui n'existait pas. J'ai ouvert ma propre entreprise en 1975-1976. C'était la seule manière de progresser. Je me suis entièrement consacré à la restauration à partir de 1989. Mais ce n'était pas considéré comme un vrai métier. Il y avait une forme d'incompréhension. La seule solution, c'était de défendre le métier et d'aller chercher la reconnaissance des chambres de métier. Pour moi, il était important de conserver l'image de l'artisan qui s'occupe de tout, de l'accueil des clients comme de la réalisation. J'ai pris la résolution de ne jamais faire de négoce. Je ne vends que des "heures". On fait ce métier par passion, pas pour s'enrichir. Et il faut vouloir travailler de ses mains. Le nom est important ; les clients s'adressent à un artisan en particulier. [...] En 2007, avec l'obtention du label EPV (Entreprise du Patrimoine Vivant), les regards ont commencé à changer sur mon activité. Puis il y a eu le titre de Maître d'art qui a officiellement fait entrer le métier dans le domaine des métiers d'art. C'était une bonne chose pour l'ensemble de la profession. [...] Dès le début, j'avais le souci de

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

transmettre et j'ai accueilli des Compagnons dans l'atelier. Il y a un vrai manque de formations aujourd'hui. Il n'y a pas de diplôme ou de cursus métiers d'art. La seule solution, c'est de se former chez l'artisan. [...] Les clients viennent à moi grâce au bouche-à-oreille qui est favorisé par les événements dans lesquels les collectionneurs se retrouvent. [...] L'important, c'est la confiance. Chaque atelier a sa personnalité. Le client doit avoir confiance dans le lieu, l'état d'esprit, l'environnement, les gens. Certains collectionneurs veulent être au plus près de tel modèle créé en telle année. On travaille avec des spécialistes de marques, mais il y a toujours une part d'interprétation et de conseil dans le travail de l'artisan. Il faut ensuite que le client soit convaincu de la méthodologie. [...] L'intérêt des musées est récent. C'est un domaine en cours de construction qu'il est intéressant d'approfondir en participant au développement des principes de restauration. »

• Extrait d'un entretien avec Isaak Rensing, carrossier et restaurateur de véhicules anciens, ancien Elève de Maître d'art (23 septembre 2020) :

« Dans un projet de restauration, il faut déterminer ce que l'on garde et ce que l'on ne peut pas garder et référencer chaque élément. Travailler pour un musée oblige à requestionner nos process, à s'ouvrir à d'autres procédures, à l'emploi d'autres produits. On procède un peu par tâtonnements. Il est impératif de conserver au maximum l'existant même s'il doit ensuite être recouvert – de manière réversible – pour gagner en lisibilité. Il faut parfois faire des greffes sur certains éléments. [...] Il existe des ateliers de restauration ailleurs en Europe : surtout en Angleterre mais aussi en Allemagne et en Italie (aux Etats-Unis, en Australie et en Argentine, ce sont plus des ateliers de "recréation" ou "refabrication"). En France, on a une manière très différente d'aborder le travail. Je crois que c'est lié à notre attachement au geste manuel, à la volonté de conserver le travail au marteau. Une formation en chaudronnerie est bien plus proche de notre savoir-faire qu'un CAP de carrossier. [...] L'ouverture d'esprit et une expérience diversifiée peuvent faire un bon artisan. Si tu as bossé dans quatre boîtes différentes, ça veut dire que tu as expérimenté des points de vue différents. Ça ne peut être que bénéfique. L'ouverture d'esprit permet de progresser. Le fait que des jeunes viennent se former ici, à l'atelier, puis repartent et reviennent ensuite avec des techniques apprises ailleurs : c'est ça qui fait évoluer le travail. C'est en expérimentant et en observant que l'on trouve sa propre façon de faire. [...] Quand j'ai commencé, la tôlerie et la restauration, c'était pas du tout à la mode. Maintenant, tout le monde veut faire ça. Si tu dis que tu es carrossier, on ne s'intéresse pas à toi. Mais si tu dis que tu fais de la restauration, alors le regard change. »

• Extrait d'un entretien avec Romain Gougenot, carrossier et assistant chef de projet restauration-conservation (23 septembre 2020) :

« C'est un stage de deux ans avec la FREMAA qui m'a permis d'intégrer H.H. Services. [...] J'ai fait une licence en restauration au CNAM pour ouvrir de nouvelles possibilités pour l'entreprise et montrer notre capacité à gérer la notion de patrimoine. J'ai étudié le fonctionnement des musées, des collections, des réserves et j'ai rédigé un mémoire sur les différents types de restauration. Cela m'a permis de confronter le monde muséal avec l'expérience de l'atelier et plus tard, ça nous a amenés à modifier notre organisation afin de mieux répertorier et protéger les éléments de chaque projet. La vision d'un collectionneur et celle d'un musée sont différentes. Le particulier veut une belle voiture qu'il pourra utiliser. La relation entre le client et l'artisan est importante. Il faut parfois guider le client dans ses choix et lui faire partager notre ressenti sur comment ça doit être par rapport à la période, au volume. Lorsqu'on travaille avec des musées, il faut conserver le maximum de l'existant. La prise de décision est plus longue et il faut travailler avec un comité scientifique. [...] Chacun a sa propre méthode. Ta manière de faire dépend de : avec qui tu as appris. C'est un apprentissage très empirique. Il y a un savoir-faire mais chacun l'adapte, choisit ses outils de prédilection, ses process. En revanche, cette volonté de tout faire au marteau, c'est très français. »

• Extrait d'un entretien avec Catherine Fuchs, Conservatrice en chef du patrimoine, Cité de l'automobile - Musée national - Collection Schlumpf (25 septembre 2020) :

« Le patrimoine automobile est d'abord un patrimoine industriel aux multiples facettes et composé de multiples matériaux. Il est peu mis en valeur et les démarches de valorisation sont parfois très différentes des démarches adoptées dans le domaine des œuvres d'art classiques. En matière de

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

restauration des biens culturels en France, on a tendance à toujours raisonner dans une logique "beaux-arts", or cette logique n'est pas forcément adaptée au patrimoine technique et industriel. Dans l'automobile, il y a certes un aspect technique mais le design par exemple est très présent ne serait-ce au niveau de la carrosserie. La recherche est l'une des fonctions essentielles du Musée National de l'Automobile et de son atelier de restauration. Pendant de longues années, ce sont établies : la mise en place d'une méthodologie, l'application de la déontologie propre aux musées de France, des protocoles strictes, des solutions de conservation préventive et de restauration durables mais toujours réversibles. Les choix de restauration ne correspondent pas toujours à ceux des collectionneurs classiques d'automobiles. Une automobile ancienne est un objet qui a vécu avec une histoire et il faut conserver les traces de ce vécu. Les traces d'usage sont très importantes dans la lecture d'un objet patrimonial et n'ont rien à voir avec des traces de dégradation. Tous nos choix doivent être justifiés et documentés mais il n'y a jamais de certitudes, nous sommes dans la recherche appliquée constamment. Il y a toujours plusieurs problématiques à prendre en compte, c'est pourquoi nous nous entourons d'experts et de spécialistes. Les projets de restauration sont souvent coûteux, la dérestauration l'est encore plus : il ne s'agit pas de faire n'importe quoi. D'autre part, le milieu de la restauration automobile est un milieu restreint, avec peu de formations et il est difficile de trouver les compétences. Heureusement, nous avons un restaurateur habilité par le service des musées de France. »

• Extrait d'un entretien avec Jean-Paul Tissot, Président, Club Delahaye (9 mars 2021) :

« La France est le berceau de la carrosserie automobile qui s'est développée dans la continuité de la carrosserie hippomobile. Il s'agit d'un patrimoine à la fois artisanal et esthétique avec un ancrage historique important. Il y a d'ailleurs un véritable intérêt de la part des étrangers – en particulier de la part des Américains – pour l'automobile française. Les plus belles voitures d'époque françaises sont aujourd'hui aux Etats-Unis. Le collectionneur Peter W. Mullin a eu un réel impact. C'est lui qui a initié l'attraction des Etats-Unis pour les voitures et les carrosseries françaises. [...] Il y a trente ans, il y avait surtout la Carrosserie Lecoq [dans le domaine de la restauration de véhicules anciens] qui a formé quelques jeunes qui se sont ensuite établis. Puis, la demande a été de plus en plus forte en restauration et après en récréation. Le respect de l'existant, l'exigence de conformité, d'authenticité qui nécessite des connaissances et des recherches, c'est quelque chose de très français. En France, on est très loin de la restauration dite "à l'américaine". Pour moi, la reconnaissance au titre du patrimoine culturel immatériel me paraît très importante. La carrosserie artisanale est un exemple du savoir-faire français, au même titre que la maroquinerie ou le verre. Elle fait appel à des techniques et des tours de mains très particuliers qui ne pourront être pérennisés que par leur transmission à de jeunes vocations, afin de perpétuer l'excellence de ses réalisations. [La reconnaissance au titre du patrimoine culturel immatériel] serait un bon moyen de s'ouvrir aux jeunes. Au sein du Club Delahaye, nous rencontrons des difficultés à recruter des jeunes. Il y aura toujours une demande pour les voitures anciennes mais les jeunes s'intéressent à des marques beaucoup plus récentes, des années 1970-1980. C'est le mouvement des *youngtimers*. Pour la restauration de modèles plus récents, il faut aussi faire appel à des ateliers spécialisés, mais ce sont des projets plus abordables.

• Extrait d'un entretien avec Jean Lamprière, Vice-président du Club Vedette France (18 février 2021) :

« L'ambition du projet "Les lieux de l'histoire automobile" est de célébrer les lieux qui ont eu une importance dans le développement de l'histoire automobile : des ateliers, des usines, des réseaux routiers, des lieux liés à un personnage ... Il s'agit de faire connaître cette histoire au grand public et de montrer comment l'automobile a façonné notre mode de vie. Nous travaillons avec les collectivités locales pour l'installation de plaques dans les lieux publics. L'intérêt patrimonial est le plus souvent facilement compris par nos interlocuteurs. Si 10% d'entre eux se montrent réticents, 30% sont franchement enthousiastes et les 60% restants sont faciles à convaincre. Aujourd'hui, nous avons recensé 200 lieux. 4 plaques ont été posées mais l'objectif est de pouvoir en poser 50 par an. »

• Extrait d'un entretien avec François Vanaret, Vice-président, Association Patrimoine & histoire de l'automobile en France (16 février 2021) :

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

« La carrosserie automobile est un domaine de création, issu d'une tradition artistique. Elle est indissociable de la période hippomobile et de l'âge d'or de celle-ci, le XIX^e siècle, qui a permis à la carrosserie française d'acquérir une réputation mondiale sous l'impulsion et grâce aux exigences de l'aristocratie. Le rôle de la clientèle a d'ailleurs été fondamental lors du passage à la traction mécanique. Les premiers clients [des constructeurs de châssis-moteurs] étaient ceux qui possédaient des attelages. Ils n'ont fait que garder leurs habitudes en s'adressant à leur carrossier pour habiller leur véhicule. [...] Le milieu de l'automobile ancienne est un milieu de passionnés. Comme tout milieu de passionnés, c'est un milieu relativement fermé. Je trouve que l'on ne communique pas assez vers l'extérieur. Or, le danger est grand de voir le patrimoine automobile mourir. Il faut faire connaître ce patrimoine. C'est pour cela que le projet d'inscrire la carrosserie automobile artisanale à l'inventaire du patrimoine culturel immatériel me semble très important. Comme d'autres, je fais toujours un parallèle avec la haute-couture. Pour moi, c'est la même démarche, la même histoire : c'est le luxe à la française. Aujourd'hui, le milieu des designers automobiles se revendique de cette histoire. »

• Extrait d'un entretien avec Dominique Tessier, maître carrossier et restaurateur de véhicules de collection (12 mars 2021) :

« Je suis artisan carrossier. Je travaille de mes mains. J'aurais pu choisir la réparation d'automobiles de tous les jours, j'ai toujours beaucoup d'intérêt pour les autres spécialités de la carrosserie, mais j'ai choisi la restauration et je pratique un métier que j'adore. Mon métier consiste d'abord à bien situer l'automobile qu'on a entre les mains : déterminer sa période, ses matériaux. Il faut tracer son historique. On ne la reçoit pas forcément dans son état d'origine : elle a pu évoluer, être réparée, changer de carrosserie. L'objectif est de coller au plus près de l'authenticité de la voiture. Il y a un aspect de mon métier qui a beaucoup évolué : au début, j'avais des automobiles facilement restaurables. Aujourd'hui, on est amenés à reconstruire de plus en plus. A partir de la documentation disponible, on essaie de reconstruire les automobiles conformément à ce qu'elles auraient pu être si elles n'avaient pas été détruites avant d'arriver chez nous, avec les mêmes tours de main, les mêmes matériaux. C'est à l'âge de quatorze ans que j'ai décidé de faire un métier manuel. Je me suis inscrit dans un lycée professionnel tourné vers l'automobile. La première année, j'y ai appris le travail des métaux en général et la tôlerie, ce qui ne se fait plus aujourd'hui. À la fin de la première année, j'ai choisi de m'orienter vers un CAP de tôlier-formeur. Lorsque j'ai eu mon CAP, je pouvais aller travailler dans les entreprises qui embauchaient. J'ai choisi de continuer mon apprentissage chez les Compagnons du Devoir. Pendant un an, à Bordeaux, j'ai travaillé dans deux ateliers différents. J'ai pratiqué la tôlerie-forme et la carrosserie industrielle. J'ai aussi suivi des cours du soir dans l'atelier mis à disposition chez les Compagnons. J'ai pu continuer à pratiquer et à me former à la tôlerie-forme auprès des gens qui pratiquaient encore, et ce depuis trente ans, et qui me racontaient leur travail d'avant ; des gens qui avaient travaillé chez Figoni par exemple. Ça a été une première approche de la voiture ancienne. [...] En 1978, j'ai été dirigé vers un atelier ouvert depuis seulement un an et qui ne faisait que de la restauration. Il faut savoir qu'à l'époque, ça n'existait pas. L'entreprise a fermé au bout d'un an. [...] Un collectionneur pour lequel j'avais travaillé m'a proposé de rejoindre un atelier qu'il voulait ouvrir à Tours. J'y ai travaillé pendant cinq ans. Puis je me suis installé. Cela fait trente-cinq ans. [...] J'ai commencé tout seul. J'ai commencé à embaucher au bout de deux ans. Aujourd'hui, j'ai six salariés dont un en formation. J'ai toujours eu des jeunes en formation ; la plupart sont des Compagnons. [...] J'ai des clients fidèles qui me font confiance depuis de longues années. Les clients arrivent souvent par le biais d'autres collectionneurs. En général, le client arrive avec ses idées, mais on a un rôle de guide et les choix se font parfois au fur et à mesure du projet. Les clients sont au courant de tout ce qu'il se passe. Ils reçoivent régulièrement des rapports photo. Aujourd'hui, je reçois un autre type de clientèle qui a une volonté de placement. [...] On travaille un peu pour les musées. C'est intéressant de s'inscrire dans une autre démarche. Il faut conserver au maximum l'existant et les traces d'usages, respecter les choix du conservateur. Le problème, c'est le budget. Nous sommes obligés de faire des gros efforts lorsque nous travaillons pour des musées. »

• Extrait d'un entretien avec Ludovic Balthazat, maître carrossier et restaurateur de véhicules de collection (12 mars 2021) :

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

« Ici, on peut faire n'importe quel élément de carrosserie. On travaille à partir de feuilles de tôle, en aluminium ou en acier en fonction du carrossier d'origine. Le laiton est utilisé pour les parties chromées. C'est l'expérience qui permet d'acquérir le doigté, de parvenir à déterminer instinctivement comme on va procéder. La remise en question est importante. Il y a toujours des choses qu'on ne connaît pas. Il faut savoir changer d'approche. Quand on restaure une voiture, on ne peut pas faire n'importe quoi. Il faut être le plus proche possible de ce qui se faisait à l'époque en termes de techniques et de matériaux. C'est un cheminement. Il faut se demander comment le carrossier a fait à l'époque de la construction. Il faut réfléchir au projet final avant de faire la tôlerie. La recherche et le travail de documentation sont intéressants. Parfois, il y a très peu d'archives. Une grande évolution est la prise de valeur de voitures plus récentes, comme celles des années 1960 par exemple. »

• Extrait d'un entretien avec Yves Riou, Directeur Pôle Contrôle, Maintenance et Réparation, Conseil National des Professions de l'Automobile (19 mars 2021) :

« La création de CQP dédiés au véhicule historique est un premier pas pour faire en sorte que la formation ne repose plus uniquement sur la bonne volonté d'une poignée de personnes. Cependant, il ne faut pas qu'il y ait trop d'alternants. D'une part, parce qu'il n'y pas beaucoup d'entreprises qui peuvent les accueillir. D'autre part, parce que la formation que l'on dispense dans les centres doit trouver une application, un débouché. Or, le marché existe, bien entendu, mais il n'est pas pléthorique. [...] L'évolution du marché, sa composition (notamment l'entrée de nouveaux véhicules dans ce qui est classé historique) va forcément influencer les contenus de formation. La question du traitement des nouveaux matériaux, présents sur des modèles plus récents mais qui présentent un intérêt esthétique et patrimonial, va se poser. Aujourd'hui, il manque surtout une formation à la culture automobile, à la culture du véhicule historique et à l'enchaînement des techniques. »

• Extrait d'un entretien avec Paul Chevallier, Tôlier-formeur, menuisier en voiture et compagnon carrossier (24 mars 2021) :

« J'ai commencé en apprentissage à l'âge de quinze ans chez les Compagnons qui m'avaient orienté vers une formation en carrosserie-construction poids lourds. J'étais déjà intéressé par la voiture ancienne mais il n'y avait pas de formation. Mon tour de France m'a permis de rencontrer d'anciens artisans et de découvrir la tôlerie-forme et la menuiserie de voitures. Chez les Compagnons, je pouvais m'exercer tous les samedis à la tôlerie-forme car l'atelier restait ouvert pour que l'on puisse venir y travailler. Je n'avais alors pas idée des métiers qu'il y avait derrière la voiture ancienne. Ce n'étaient pas des métiers reconnus. L'une des spécificités, chez les Compagnons, c'est l'attachement à l'histoire du métier. C'est comme ça que je me suis intéressé à la voiture ancienne. J'ai appris beaucoup par moi-même. On apprend beaucoup seul car tout le monde n'est pas disposé à montrer ou à expliquer ce qu'il sait faire. Quand j'enseigne à des jeunes, je sais qu'ils ne perdront pas autant de temps que moi à chercher par eux-mêmes. Aujourd'hui, il faut dix ans pour faire un artisan accompli, mais ce serait sans doute différent s'il existait des formations. »

• Extrait d'un entretien avec Richard Keller, Conservateur en chef du patrimoine (25 mars 2021) :

A propos du patrimoine automobile :

« L'automobile a complètement changé les modes de vie et la France a joué un rôle primordial dans ce domaine. De ce point de vue, l'automobile est un objet ethnographique qui révèle un phénomène historique fort. C'est aussi un objet qui est lié à l'histoire du design. C'est un objet de décoration, un objet qui permet de se montrer. Longtemps, l'automobile a fait partie de l'identité des personnes. Elle a été un marqueur du XX^e siècle. [...] Les Musées de France ont un devoir. Nos voitures doivent être roulantes, mais ça ne veut pas dire qu'elles vont forcément rouler. Notre cahier des charges, pour un projet de restauration, est très différent du cahier des charges d'un collectionneur privé. [...] Notre vocation première est de faire sentir le côté patrimonial de l'automobile. Il faut trouver de nouveaux moyens d'action, mais toujours en complémentarité de ce qui se fait déjà. »

A propos du projet de restauration de la Panhard & Levassor Dynamic X76 Coupé Junior de 1936 acquise pas l'Etat :

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

« Cette voiture est unique en tant que coupé junior. Elle présente beaucoup de détails Art Déco. Il y a un vrai travail de design, de style, jusque dans le dessin des poignées. C'est une voiture qui est sortie en 1936, une époque qui inaugurerait de nouvelles techniques de production, c'est pourquoi il était important de la faire entrer dans les collections. Au moment de l'achat, nous pouvions formuler deux hypothèses. Soit, il s'agissait uniquement de stabiliser l'automobile, dans une démarche plutôt archéologique, mais cela n'avait pas d'intérêt car cela n'aurait fait que mettre en avant un phénomène de mauvaise conservation. Soit, nous la restaurions. C'est cette hypothèse que nous avons privilégiée car l'objectif était de mettre en valeur un modèle unique. Il faut distinguer les traces d'usage des traces de mauvaise conservation. Les traces d'usage peuvent rendre compte d'événements intéressants qui ont eu lieu dans la vie de la voiture alors qu'il n'y a aucun intérêt à mettre en avant les mauvaises conditions de stockage qu'elle a pu subir. Nous avons découvert à cette voiture un parcours historique mouvementé, notamment qu'elle avait été repeinte au moins quatre ou cinq fois. Les découvertes se font au fur et à mesure. La voiture donne beaucoup d'indices que ne donne pas la documentation. C'est aussi notre rôle de faire progresser les recherches et les connaissances scientifiques. La méthode de documentation des musées prend beaucoup de temps mais elle permet d'expliquer les choix que nous faisons et pourquoi nous les faisons de manière que, dans cinquante ans, on puisse comprendre la démarche qui a été la nôtre. »

• Extrait d'un entretien avec Jean-Louis Blanc, Président de la Fédération Française des Véhicules d'Époque (12 avril 2021) :

« 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. [...] L'un des marqueurs qui caractérisent la communauté des amateurs de véhicules d'époque, c'est certes la passion, mais surtout la sympathie qu'elle inspire et qu'elle perçoit lors des cinq à six mille manifestations qu'elle organise sur le territoire chaque année. Le patrimoine automobile est un important symbole du savoir-faire national et de nos modes de vie. Les Français adorent leur histoire automobile. [...] L'une des principales actions menées par la FFVE au cours des deux dernières années concerne la formation. Nous avons mené une politique très volontariste et très originale dans ce domaine. Nous avons lancé les démarches pour la création de quatre Certificats de Qualification Professionnelle (CQP). Nous attribuons aussi des bourses aux entreprises adhérentes à la FFVE afin que leurs salariés puissent se former et obtenir ces CQP. Notre objectif est de financer entre cinquante et cent bourses par an. [...] Il reste encore beaucoup de voitures à restaurer. Ce sont des objets fragiles. A mon avis, il y a encore beaucoup à faire. »

• Extrait d'un entretien avec Jean-Pierre Condemine, membre de l'Association Internationale des Amis du Musée National de l'Automobile de Mulhouse, du Club Taunus Mania et de l'Amicale 504 (30 avril 2021) :

« Je ne me définis pas comme un collectionneur, mais plutôt comme un amateur éclectique. Je m'intéresse à toutes les voitures, à l'histoire qu'elles incarnent. Une voiture est le reflet d'un contexte, d'une époque. Je n'isole pas un véhicule de son environnement. Cette passion pour les voitures m'accompagne depuis le plus jeune âge. J'ai sauté le pas en 2001, avec l'achat de ma première ancienne. Un achat peut être le fruit de longues recherches ou bien une question d'opportunité. Vous trouvez un jour, par hasard, un véhicule qui éveille votre intérêt et qu'il faut sauver. Qu'est-ce qui guide les choix dans le cadre d'un achat ? L'esthétique n'est qu'un facteur parmi d'autres. L'histoire que reflète le véhicule est pour moi centrale. C'est aussi une question d'affect, de souvenirs personnels. C'est quelque chose de très subjectif. [...] Je m'implique essentiellement dans le Club Taunus Mania en écrivant des articles sur des thématiques historiques pour les bulletins. Je participe également aux instances dirigeantes de l'Association Internationale des Amis du Musée National de l'Automobile de Mulhouse. L'adhésion à des clubs [dédiés à une marque ou un modèle en particulier] facilite la recherche de pièces détachées. Cela permet aussi d'échanger des conseils pratiques sur les éventuelles faiblesses d'une voiture, les points à surveiller. Les clubs possèdent tout un réseau de sachants. Le principe d'un club, c'est que chacun doit y apporter quelque chose. Je fréquente d'autres amateurs au-delà des clubs auxquels j'appartiens et participe notamment aux rassemblements

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

mensuels de voitures anciennes organisés sur mon territoire. Cela permet de faire de nouvelles rencontres. [...] J'essaye d'acquérir des voitures en bon état, notamment en carrosserie, pas forcément à valeur très élevée mais avec une traçabilité complète. Il y en a une dont je viens de faire refaire intégralement la carrosserie. Elle présentait un début de rouille, était bosselée et la peinture était passée. Quelques éléments ont dû être remplacés car la corrosion avait fait son œuvre. Pour choisir le carrossier, j'ai choisi la proximité (j'habite dans une zone semi-rurale). J'ai confié l'opération à un professionnel de bonne réputation non spécialisé dans les anciennes. Il en restaure cependant de temps à autre. Le travail a été de qualité, mais certaines techniques propres aux véhicules d'époque n'étaient pas entièrement maîtrisées. C'est tout l'enjeu de la transmission des savoir-faire. Le bouche-à-oreille est important et fonctionne très bien lors des rencontres de clubs. Pour des voitures de grande série, on se lance dans des travaux de carrosserie avec la conscience que le coût des travaux excèdera la valeur du véhicule. On le fait pour donner une seconde jeunesse au véhicule, pour en profiter, pas pour le revendre à profit. [...] Je roule régulièrement avec des véhicules anciens depuis vingt ans. Je n'ai jamais rencontré d'hostilité. Les retours [des gens], en dehors des réunions automobiles, sont très sympathiques, très bienveillants. Plus récemment, des questions sont posées sur la consommation, la pollution. Il faut faire preuve de pédagogie. [...] Au-delà des véhicules que nous aimons, il y a un ciment [qui qualifie la communauté des amateurs de voitures anciennes], c'est la passion et l'enthousiasme. Cette communauté crée du lien social intergénérationnel. Elle réunit des gens qui ne se seraient jamais rencontrés autrement. La curiosité est une autre caractéristique de cette communauté. Son implication valorise cette prodigieuse histoire technique, industrielle, sportive et avant tout humaine. Des hommes et des femmes ont eu des destinées incroyables. La voiture, tout comme la moto, est par excellence un le symbole de liberté. [...] Le public féminin est à conquérir. Il faut aussi attirer les jeunes avec bienveillance sans les décourager parce qu'ils préfèrent parfois les youngtimers. Il faut donc être accueillant et attiser leur curiosité vis à vis de générations plus anciennes de véhicules. L'enjeu est aussi de les aider à apprivoiser la voiture ancienne en leur donnant des conseils de conduite (une voiture ancienne ne se conduit pas comme une voiture contemporaine) et les clefs de l'entretien. En résumé, cette passion joyeuse et partagée est un formidable antidote à la morosité. »

Transcriptions d'interviews

- Transcription d'un extrait du film documentaire « FIVA Culture Awards 2020 : Hubert Haberbusch, Carrossier de véhicules anciens », réalisé par Pfrimmer & Pfister, produit par Les Indépendants, 2020, 5mn :

« Je suis Hubert Haberbusch, maître carrossier à Strasbourg depuis 1989 et, depuis 2017, Maître d'art en restauration de véhicules anciens. Une des particularités de l'entreprise, c'est de ne pas être fixée sur une marque précise. Le carrossier, dans sa tradition, carrosse toutes sortes de marques. Chaque marque a son collectionneur. Le fait de pouvoir renouveler et changer de marque m'a permis de connaître énormément de voitures. [...] Je ne suis pas collectionneur, je suis au service du collectionneur. [...] L'automobile étant le principal patrimoine industriel du XX^e siècle, il faut qu'on montre ces belles voitures. Il y a certaines voitures qui sont carrément considérées comme des œuvres d'art. Le meilleur moyen de permettre à la jeune génération d'y accéder c'est à travers les métiers, donc de les faire s'intéresser aux métiers qui s'y attachent et leur permettre d'évoluer là-dedans. Pour ça il faut que ces métiers soient valorisés, soient reconnus à leur juste valeur. [...] Il y a encore assez d'artisans qui ont des savoir-faire rares. Et le principal objectif c'est de mettre en relation des jeunes qui sont passionnés par soit la mécanique, soit la carrosserie [...] avec ces sachants qui sont généralement un peu vieillissant C'est ça le grand défi pour que ce métier se perpétue. En 1978, j'ai passé tout de suite mon brevet de maîtrise afin de pouvoir former des apprentis. Depuis cette date-là, j'ai formé à peu près une cinquantaine d'apprentis, itinérants, jeunes ou stagiaires [...]. Il faut sortir du fait que l'apprenti ou l'apprenant est une main d'œuvre pas chère. Les apprenants doivent être des gens qui veulent plus tard exercer ce métier, apprendre un vrai métier et après le valoriser. C'est pour ça que je n'ai pas changé d'activité durant toute ma carrière. J'ai commencé en apprenant le métier, après à l'exercer, à le transmettre, à essayer de le valoriser à ma mesure, en adhérant dans les métiers d'art, en le faisant reconnaître par le ministère de la Culture, et maintenant en parlant de ces beaux métiers qui sont autour de la restauration automobile

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

afin que les jeunes s'y intéressent et perpétuent ces métiers-là. Dans cette volonté de transmettre, à un moment donné s'est posé la question de la transmission de l'entreprise. Grâce au titre de Maître d'art [...] nous avons eu un soutien du ministère afin de mettre en place un dispositif qui permet la transmission de l'entreprise [...]. Les choses dont je peux être le plus fier sont d'un côté, de travailler sur des voitures exceptionnelles, sur des voitures qui sont inscrites au patrimoine des musées de France, et la deuxième chose, c'est à travers les apprenants qui sont passés ici, c'est de savoir qu'ils ont créé leur propre entreprise. Actuellement, il y a à peu près une dizaine qui ont créé leur propre atelier et ça, j'en suis très fier. »

Inventaires réalisés liés à la pratique

Plusieurs automobiles anciennes sont aujourd'hui recensées au sein de la base Palissy :

- Voiture automobile d'Henri Marrel (?) : berline Voisin type C11
Notice n°[PM42001058](#)
- Voiture automobile de François Marrel : coupé de ville Hispano-Suiza type K6 105, n° d'immatriculation 3610 EA 69
Notice n°[PM42001064](#)
- Voiture automobile de la famille Marrel : coupé de ville transformable Hispano-Suiza type H 6 B, n° d'immatriculation 3658 DY 69
Notice n°[PM42001062](#)
- Voiture automobile d'Yvonne Marrel : limousine Voisin type C3, n° d'immatriculation 1927 EB 69
Notice n°[PM42001057](#)
- Voiture automobile de Jane Marrel : limousine Voisin type C3 L, n° d'immatriculation 2046 JA 2
Notice n°[PM42001060](#)
- Voiture automobile de François Marrel : limousine Voisin avec malle type C16, n° d'immatriculation 9860 JA 2
Notice n°[PM42001061](#)
- Voiture automobile de Henri Marrel : cabriolet Hispano-Suiza type H 6 B, n° d'immatriculation 1933 EB 69
Notice n°[PM42001063](#)
- Voiture automobile de François Marrel : cabriolet Voisin type C11, dite la Valse bleue, n° d'immatriculation 3857 DY 69
Notice n°[PM42001059](#)

Bibliographie sommaire

• **Ouvrages**

- BELLU Serge, A french touch of class – Les ateliers de carrosserie française 1930-1960, Paris, Editions Nicolas Chaudun, 2012
- BELLU Serge, Art de la carrosserie française, Antony, Editions ETAI, 2007
- BELLU Serge, Encyclopédie de la carrosserie française, Antony, Editions ETAI, 2011
- BELLU Serge, La carrosserie française – Du style au design, Antony, Editions ETAI, 2007
- BELLU Serge, La carrosserie française, une histoire de style, Paris, Editions de la Martinière, 2010
- KOZUBSKI Guillaume, 170 ans d'innovation, Antony, Editions ETAI, 2015
- LABOURDETTE Jean-Henri, Un siècle de carrosserie française, Lausanne, Edita, 1972

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

- LOESTSCHER Michel, L'Alsace berceau de l'automobile, Strasbourg, Est libris, 2020
- VANARET François, Des carrosses à l'automobile – La carrosserie française, des origines aux années folles, Aguts, Editions François Vanaret, 2019
- PAGNEUX Dominique, Letourneur & Marchand Autobineau, maîtres carrossiers français, Coll. Prestige Automobile, Nanterre, ETAI, 2018
- PERINE Emeline, ROUAULT Solenne (sous la direction de), A toute allure - L'épopée automobile dans les Années folles, Coll. Essais, Paris, MkF éditions, 2019
- ROMMELAERE Catherine, Voitures et carrossiers aux XVIII^e et XIX^e siècles, Bruxelles, Le Livre Timperman, 2004
- TISSOT Jean-Paul, Delahaye - La belle carrosserie française, Antony, Editions ETAI, 2006
- TISSOT Jean-Paul, Fighi & Delahaye, La Haute Couture Automobile 1934-1954, Antony, Editions ETAI, 2013

• Périodiques

- Gazoline, mensuel
- La Vie de l'auto, hebdomadaire
- L'Authentique Magazine, trimestriel

• Articles

- BERGEROLLE Eric, VERDEVOYE Alain-Gabriel, « Rétromobile : pourquoi 230.000 Français collectionnent les voitures anciennes », challenges.fr, mis en ligne le 10 février 2017
- DOREY Gérard, « De la Delahaye 135 S à la Bugatti 5 litres », Invention Magazine, n°136, janvier-février 2009, p.14-32
- JAUSSAUD Christophe, « Véhicules historiques : le défi de la transmission des savoirs », *Le Journal de l'Automobile*, n°1292, 2021, p.46-47
- QUENTIN Eric, « Christophe Hellot, restaurateur de véhicules de collection », *Fèvres Magazine*, n°51, octobre 2014, p.50-55
- TELLIER Emmanuel, « De la beauté au confort, petite histoire de la carrosserie », *telerama.fr*, mis en ligne le 3 février 2015

• Autres

- RAPETTI Rodolphe, « Musée et Patrimoine automobile en France », Ministère de la Culture et de la Communication – Direction des Musées de France, Rapport remis en mars 2007
<https://www.culture.gouv.fr/Espace-documentation/Missions/Musees-et-patrimoine-automobile-en-France-RAPETTI-Rodolphe> [rapport consulté le 26 février 2021]

Filmographie sommaire

- Formation carrosserie-tôlerie pour véhicules de collection, réalisation NC, production NC, mis en ligne par Formulting.com, 2013, 4mn
<https://www.youtube.com/watch?v=pX4tU-3bYH8>
- FIVA Culture Awards 2020 : Hubert Haberbush, Carrossier de véhicules anciens, réalisé par Pfrimmer & Pfister, produit par Les Indépendants, 2020, 5mn
<https://www.youtube.com/watch?v=TO8qxtYhsOQ>

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

- Made in France : en Alsace, la restauration des voitures est un art, réalisation NC, production NC, mis en ligne par Midi en France, 2013, 9mn

<https://www.youtube.com/watch?v=Q7AbWuVanfM>

- Envoyé spécial - Vieilles voitures : la rouille à prix d'or, reportage de Kristian Autain, Loup Krikorian, Emilie Denis, Mathias Barrois, Kamel Founas, Perceval Briclot, Grégory Orain et Benoît Sauvage, réalisation NC, production NC, mis en ligne par francetvinfo.fr, 2016, 27mn

https://www.francetvinfo.fr/replay-magazine/france-2/envoye-special-le-samedi/video-envoye-special-vieilles-voitures-la-rouille-a-prix-dor_1403081.html

Sitographie sommaire

- Ecole Nationale des Professions de l'Automobile GARAC

<https://www.garac.com/> [consulté le 19 février 2021]

- Fédération Française des Véhicules d'Epoque

<https://www.ffve.org/> [consulté le 9 mars 2020]

- Fédération Internationale des Véhicules Anciens

<https://fiva.org/fr/> [consulté le 9 mars 2020]

- Institut National des Métiers d'Art

<https://www.institut-metiersdart.org/> [consulté le 9 mars 2020]

- Carrosserie H.H. Services

<http://carrosserie-hh.com/> [consulté le 29 août 2020]

- Cité de l'Automobile de Mulhouse

<https://www.citedelautomobile.com/> [consulté le 21 septembre 2020]

- Musée national de la Voiture de Compiègne

<https://chateaudecompiegne.fr/decouvrir/le-musee-national-de-la-voiture> [consulté le 21 septembre 2020]

- Carrosserie Lecoq

<https://www.carrosserie-lecoq.com/> [consulté le 12 février 2021]

- L'atelier de Paul

<https://atelierdepaul.mystrikingly.com/> [consulté de 16 février 2021]

- Club Delahaye

<https://clubdelahaye.com/> [consulté le 16 février 2021]

V. PARTICIPATION DES COMMUNAUTÉS, GROUPES ET INDIVIDUS

V.1. Praticien(s) rencontré(s) et contributeur(s) de la fiche

Nom

BALTHAZAT Ludovic

Fonctions

Maître carrossier – restaurateur de véhicules anciens, salarié de l'Atelier Dominique Tessier

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Coordonnées

9, rue des Frères Lumière 37170 Chambray-les-Tours
02 47 48 06 88

Nom

BERNARD Vincent

Fonctions

Responsable de l'Institut des Métiers de la Carrosserie – Les Compagnons du Devoir et du Tour de France

Coordonnées

82, rue de l'Hôtel-de-Ville
75004 Paris

Nom

BLANC Jean-Louis

Fonctions

Président de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque

Coordonnées

Fédération Française de Véhicules d'Epoque
BP 40068 - 92100 Boulogne-Billancourt Cedex

Nom

BREGAUD Sophie

Fonctions

Conservatrice des musées

Coordonnées

Le Grand Atelier, Musée d'art et d'industrie
3, rue Clément Krebs 86100 Châtellerauld

Nom

CHALANÇON Brice

Fonctions

Ingénieur – restaurateur, responsable de l'atelier de restauration de la Cité de l'automobile de Mulhouse

Coordonnées

Cité de l'automobile - Musée national - Collection Schlumpf
17, Rue de la Mertzau 68100 Mulhouse

Nom

CHEVALLIER Paul

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Fonctions

Tôlier-formeur, menuisier en voiture, compagnon carrossier

Coordonnées

L'Atelier de Paul
424 rue de la basse-côte 60880 Armancourt
latelierdepaul@gmail.com

Nom

CONDEMINE Jean-Pierre

Fonctions

Adhérent de l'Association Internationale des Amis du Musée National de la Voiture de Mulhouse, de l'Amicale 504 et du club Taunus Mania

Coordonnées

/

Nom

FUCHS Catherine

Fonctions

Conservatrice en chef du patrimoine

Coordonnées

Cité de l'automobile - Musée national - Collection Schlumpf
17, Rue de la Mertzau 68100 Mulhouse

Nom

GARNIER Patrick

Fonctions

Directeur-adjoint (de 1982 à 1995) puis Directeur (de 1995 à 2000) de l'Association du Musée National de l'Automobile de Mulhouse

Coordonnées

Association du Musée National de l'Automobile de Mulhouse
192 avenue de Colmar 68200 Mulhouse

Nom

GOUGENOT Romain

Fonctions

Carrossier et assistant chef de projet restauration-conservation, salarié de l'entreprise H.H. Services

Coordonnées

H.H. Services
2, Rue du Rhin Napoléon 67000 Strasbourg
03 88 61 70 24

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Nom

GUICHAOUA Jean-Sébastien

Fonctions

Directeur du Salon Rétromobile

Coordonnées

Salon Rétromobile
70, avenue du Général de Gaulle F-92058 Paris La Défense Cedex

Nom

HABERBUSCH Hubert

Fonctions

Maître carrossier – restaurateur de véhicules anciens, fondateur et dirigeant de l'entreprise H.H. Services, Maître d'art

Coordonnées

H.H. Services
2, Rue du Rhin Napoléon 67000 Strasbourg
03 88 61 70 24

Nom

KELLER Richard

Fonctions

Conservateur en chef du patrimoine

Coordonnées

Musée national du patrimoine
Château de Compiègne, Place du Général de Gaulle 60200 - Compiègne

Nom

LAMPRIERE Jean

Fonctions

Vice-président du Club Vedette France ; Administrateur et responsable du projet « Les lieux de l'histoire automobile » au sein de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE)

Coordonnées

jean.lampriere@ffve.org

Nom

PIAT Emmanuel

Fonctions

Responsable Histoire & Patrimoine

Coordonnées

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Automobile Club de France
6-8 Place de la Concorde 75008 Paris

Nom

RENSING Isaak

Fonctions

Carrossier – restaurateur de véhicules anciens, salarié de l'entreprise H.H. Services

Coordonnées

H.H. Services
2, Rue du Rhin Napoléon 67000 Strasbourg
03 88 61 70 24

Nom

RIOU Yves

Fonctions

Directeur Pôle Contrôle, Maintenance et Réparation

Coordonnées

Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA)
43 bis, route de Vaugirard CS 80016 92197 Meudon Cedex
01 40 99 55 00

Nom

ROUX Laurent

Fonctions

Directeur général

Coordonnées

Ecole Nationale des Professions de l'Automobile GARAC
3 boulevard Gallieni 95100 Argenteuil

Nom

TESSIER Dominique

Fonctions

Maître carrossier – restaurateur de véhicules anciens, fondateur et dirigeant de l'Atelier Dominique Tessier

Coordonnées

9, rue des Frères Lumière 37170 Chambray-les-Tours
02 47 48 06 88

Nom

TISSOT Jean-Paul

Fonctions

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Président du Club Delahaye
Auteur

Coordonnées

7, Rue de Mareil 78620 L'Étang-la-Ville
jean-paul.tissot@hotmail.fr

Nom

VANARET François

Fonctions

Vice-président de l'association Patrimoine & histoire de l'automobile en France
Auteur

Coordonnées

PHAF 12, rue Bernard Lasserre 31400 Toulouse
vice-president.phaf@gmail.com

V.2. Soutiens et consentements reçus

La présente fiche a été réalisée en lien avec la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE). Les membres de celle-ci ont été consultés et leur approbation requise pour initier la démarche d'inventaire. Pour commencer, une liste d'interlocuteurs potentiels (adhérents ou non-adhérents de la fédération) a été établie conjointement par le rédacteur de la fiche et les responsables de la FFVE. Cette liste comprenait d'abord des praticiens, mais également un ensemble d'acteurs contribuant chacun, selon sa fonction ou son implication personnelle, au dynamisme de la pratique. La démarche d'inventaire, la méthodologie de l'enquête et le caractère public de la fiche d'inventaire ont été présentés par le rédacteur de la fiche aux personnes sollicitées pour la constitution de cette fiche. Puis, des entretiens semi-directifs ont été menés auprès des personnes ayant accepté de participer à l'enquête (du fait du contexte sanitaire, de nombreux entretiens ont été menés en visioconférence ou par téléphone) et des visites en atelier effectuées aux côtés des praticiens. Les personnes interrogées ont ensuite reçu une première version rédigée de la fiche d'inventaire. Ils ont eu la possibilité d'y apporter les corrections et précisions qui leur semblaient nécessaires.

VI. MÉTADONNÉES DE GESTION

VI.1. Rédacteur(s) de la fiche

Nom

LECLERCQ Flore

Fonctions

Chef de projet Maîtres d'art - Élèves

Coordonnées

Institut National des Métiers d'Art
23, avenue Daumesnil 75012 Paris

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

fleclercq@inma-france.org

VI.2. Enquêteur(s) ou chercheur(s) associés ou membre(s) de l'éventuel comité scientifique instauré

Nom(s)

HERIOU Laurent

Fonctions

Directeur Général de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE)

Nom

LECLERCQ Flore

Fonctions

Chef de projet Maîtres d'art – Élèves – Institut National des Métiers d'Art (INMA)

Lieux(x) et date/période de l'enquête

France, mars 2020-avril 2021

VI.3. Données d'enregistrement

Date de remise de la fiche

05 mai 2021

Année d'inclusion à l'inventaire

2021

N° de la fiche

2021_67717_INV_PCI_FRANCE_00499

Identifiant ARKH

<uri>ark:/67717/nvhdhrrvswvksn5</uri>