

Ministère de la Culture et de la Communication

Direction des Musées de France

Musées et Patrimoine automobile en France

Ministère de la Culture et de la Communication

Direction des Musées de France

Musées et Patrimoine automobile en France

Rapport par

Rodolphe Rapetti, Conservateur général du patrimoine, adjoint au Directeur des Musées de France

Mars 2007

« ... La course, pour moi, est assez semblable à la peinture. La voiture est seulement l'instrument, à l'instar des couleurs pour le peintre... Je pense réellement que la conduite automobile est un art. »

Stirling Moss, *All but my life* (1963)

Lettre de mission

La directrice des musées de France

à

Monsieur Rodolphe Rapetti,
Conservateur en chef du patrimoine,
Adjoint au directeur des musées de France

Monsieur le conservateur en chef,

Je souhaite vous confier une mission de réflexion sur les musées et le patrimoine automobile en France.

1 – Vous procéderiez au recensement des principaux musées français consacrés à l'automobile. Vous dresserez un bilan global portant sur le contenu des collections, la muséographie, la politique des publics, les publications et les expositions.
Vous vous attacherez à définir, aussi bien sur le plan statutaire qu'en ce qui concerne les collections et les pratiques professionnelles, les différentes typologies de musées automobiles actuellement présentes sur le territoire national et à examiner le positionnement particulier des musées automobiles par rapport aux autres musées de sciences et techniques.

2 – Vous étudieriez l'aspect spécifique que revêt la restauration en matière d'automobiles anciennes selon des critères muséographiques. Vous vous pencherez sur le sort des archives ainsi que sur celui du patrimoine industriel.

3 – Vous vous intéresserez également à la question des relations entre les musées et le patrimoine automobile privé (celui des marques et celui des collectionneurs) ainsi qu'à celle du marché de l'automobile de collection.

Cette réflexion sera menée dans une perspective historique et nourrie de comparaisons puisées dans les principaux exemples internationaux. A cet effet, vous serez amené à rencontrer quelques-unes des principales personnalités de l'automobile ancienne et à visiter plusieurs musées automobiles en France et à l'étranger.

Je vous laisse le soin d'organiser cette mission dans le cadre de vos fonctions d'adjoint au directeur des musées de France et de vous entourer des conseils et collaborations que vous jugerez utiles au sein de la direction des musées de France, notamment avec l'inspection générale des musées et le département des collections, comme avec les grands départements patrimoniaux.

Francine Mariani-Ducray

Table des matières

Lettre de mission

Introduction : Un patrimoine en danger ? p. 9

I – Le patrimoine automobile en France

A. Qu'est-ce que le patrimoine automobile ? p. 12

- *Véhicules*
- *Archives*

B. Le patrimoine automobile et son marché p. 17

- *Des prix équivalents à ceux du marché de l'art*
- *Un marché international*
- *La conjoncture française*

C. Les systèmes de protection du patrimoine appliqués aux véhicules de collection p. 21

- *Le classement*
- *La restriction de circulation*

D. Les organismes favorisant la protection du patrimoine automobile p. 24

- *La FFVE*
- *L'AMAF*
- *Organismes à l'étranger : l'exemple de la Fondation belge pour le Patrimoine Automobile et Moto*

E. Les métiers du patrimoine automobile p. 28

II – Les musées automobiles en France

A. Description générale p. 31

- *Une extrême variété sous une apparence uniformité*
- *Des musées de toutes tailles répartis sur l'ensemble du territoire*
- *Une grande diversité de statuts*
- *Projets scientifiques et muséographie*

B. Spécificité de la collection automobile p. 35

- *Conservation et restauration : le problème de l'authenticité*
- *L'utilisation des véhicules en démonstration et en compétition*
- *Nécessité d'un débat*

C. Les musées automobiles et l'appellation « Musée de France » p. 39

- *Paris : Musée des arts et métiers*
- *Compiègne : Musée de la voiture et du tourisme*
- *Rochetaillée-sur-Saône : Musée Henri Malartre*
- *Lyon : Musée des Sapeurs Pompiers du Grand Lyon*
- *Mulhouse : Musée du Sapeur Pompier*

- Mulhouse : Cité de l'automobile. Musée national. Collection Schlumpf
- Montville : Musée des Sapeurs Pompiers de France
- Châtellerault : Musée Auto Moto Vélo

**D. Les musées automobiles ne disposant pas
de l'appellation « Musée de France »**

p. 49

- Un ensemble hétéroclite
- Le personnage du collectionneur
- Des musées en difficulté

E. Le patrimoine des marques françaises d'automobiles

p. 52

- Y a-t-il une spécificité française dans ce domaine ?
- Musées de marques en Europe
- Peugeot à Sochaux : l'unique musée de marque français
- Les autres marques françaises
- Le patrimoine des marques disparues. Une démarche exemplaire : la Fondation Marius Berliet à Lyon

Conclusion

p. 60

- Des événements marquant l'intégration du patrimoine automobile au Ministère de la Culture
- La protection du patrimoine
- La création à Paris d'un centre d'histoire et d'interprétation de l'automobile

Annexes

p. 63

Introduction : un patrimoine en danger ?

L'automobile, en France, a toujours eu mauvaise réputation. Inaugurant le 15 juin 1898 le premier Salon de l'automobile dans l'Orangerie des Tuilleries, le Président Félix Faure s'écriait déjà : « Vos voitures sont bien laides et sentent mauvais... »¹. Après les années glorieuses de croissance industrielle qui suivirent la deuxième Guerre mondiale, elle est devenue aujourd'hui la cible favorite des écologistes, qui s'en tiennent à ses aspects négatifs : pollueuse, encombrante, dangereuse, voire aliénatrice, les nuisances qu'elle produit ont acquis à l'échelle mondiale le statut d'arguments électoraux de poids. Il n'est pour s'en convaincre que de constater la publicité faite récemment au positionnement du gouverneur de Californie au sujet de l'air pur² ou aux controverses liées au nouveau plan de déplacement de Paris³. Lorsqu'elle n'est pas sujet tabou, elle fait l'objet d'un discours étrange et presque schizophrène : fleuron de notre industrie, elle est cependant à éliminer autant que faire se peut de notre vie quotidienne. De militant, le discours anti-automobile est devenu ces dernières années presque guerrier, au point d'oublier qu'il s'agit là d'un des domaines où la France a été pionnière, où sa production industrielle, saine et compétitive, représente aujourd'hui 10 % du marché mondial et où elle joue un rôle déterminant dans le progrès technologique et dans la compétition : rappelons que 2006 a vu, fait exceptionnel, le double triomphe de marques françaises dans le championnat du monde de formule 1 (Renault) et des rallyes (Citroën).

Par rapport aux autres pays européens ayant joué un rôle décisif dans l'histoire de l'automobile (Allemagne, Italie, Grande-Bretagne), la France accuse un certain retard dans la reconnaissance officielle de son patrimoine. L'embarras du discours politique auquel nous venons de faire allusion en est-il la cause ? Éliminer l'automobile, ou du moins lui déclarer la guerre, est un discours utopique ou un argument électoral qui peut produire certains résultats, tant qu'il n'affectera pas le désir de mobilité de nos concitoyens. Condamner l'automobile, c'est oublier qu'un monde sans capacité de mobilité individuelle est aujourd'hui inconcevable. C'est oublier aussi les services rendus par ce moyen de transport, y compris en termes de croissance économique de la totalité de notre territoire, et plus particulièrement de sa capitale, ce dès la création des premières entreprises de livraison au début du XXe siècle. Il est pour le moins étonnant, alors que le thème de la politique de la circulation revêt depuis maintenant trente ans un rôle croissant dans les élections parisiennes, que l'automobile n'ait jamais été considérée que comme un épouvantail, et que si peu d'efforts aient été accomplis pour se doter des éléments d'interprétation permettant de comprendre son impact historique sur notre société, notre économie, notre urbanisme. Alors que tout Parisien a de nos jours l'occasion de souffrir quotidiennement dans ses rapports avec la voiture, qu'il soit conducteur, passager, usager des transports en commun, cycliste ou piéton, aucun élément d'explication ne lui est fourni concernant l'évolution historique ayant conduit à cette situation la ville où fut commercialisée en 1892 la première automobile, une Panhard et Levassor, où apparurent les premiers clubs, congrès et salons destinés à promouvoir l'automobilisme et où fut imaginé en 1907 le premier sens giratoire, place de l'Étoile. Qui sait aujourd'hui que le centre de Paris et sa banlieue (Levallois, Pantin...) ont fourmillé d'ateliers où étaient fabriqués toutes sortes de véhicules, des plus modestes aux plus prestigieux ? Quels sont les vestiges de cette activité à avoir été préservés ? Dans l'absence de relation entre ce patrimoine et le quotidien gît très certainement une des sources

¹ Cité par Dominique Rizet, *100 ans de passion automobile. Le Salon de l'automobile 1898-1998*, Paris, 1998.

² Voir Pierre-Yves Dugua, « L'automobile, bouc émissaire électoral en Californie », *Le Figaro*, 22 septembre 2006 et Claudine Mulard, « La Californie, chantre entêté de l'air pur », *Le Monde*, 23 septembre 2006.

³ Voir Angélique Négroni, « Delanoë tarde le plan de déplacement de Paris », *Le Figaro*, 20 septembre 2006.

du malaise actuel. Si les adversaires de l'automobile à Paris¹ pouvaient connaître les opinions du conseiller municipal Paul Escudier, fin lettré et ami des plus grands artistes de son temps, qui en 1903 avait suscité le premier rapport consacré à la question automobile et constatait avec joie que ce nouveau moyen de transport « régnait » dans la capitale, le débat pourrait peut-être se situer dans une perspective plus riche et moins manichéenne. En effet, comme le constate l'historien Mathieu Flonneau, « considérée sous l'angle de ses usages, dès ses premiers tours de roue l'auto révèle un champ d'investigation fertile. À la confluence d'une histoire des techniques et d'une histoire économique, d'une histoire sociale et d'une histoire de l'urbanisme, elle permet de suivre les mutations culturelles de la nation française toute entière. »²

Utiliser le passé comme base de réflexion sur l'actualité de façon à déterminer les lignes d'action préparant l'avenir est le propre d'une démarche authentiquement culturelle. Dans cette perspective, le musée a un rôle primordial à jouer. Or de ce point de vue les musées automobiles français ont un indéniable retard sur leurs homologues européens. Le cas du Musée de la voiture et du tourisme de Compiègne, sur lequel nous reviendrons, est à cet égard symptomatique. Le monde officiel de la culture et celui du patrimoine automobile ne se fréquentent guère, alors que les signes d'éveil au patrimoine automobile se multiplient, comme le montrent les expositions récentes consacrées à ce sujet dans des musées d'art, débordant le cadre du public spécialisé d'amateurs : celle du Guggenheim à New York et Bilbao en 1998-1999, ou *Future Retro : Drawings from the Great Age of American Automobiles* réalisée en 2005 par le Museum of Fine Arts de Boston et présentée à Nagoya³, ou encore la remarquable exploration de l'univers esthétique automobile *Mitomacchina*, présentée en 2006-2007 au Museo di arte moderna e contemporanea de Trente et Rovereto⁴. On notera également que les designers automobiles actuels ont de plus en plus recours à la citation de modèles du passé et à une perception historiciste de la marque pour laquelle ils sont amenés à créer, comme en témoignent d'ailleurs les commentaires de la presse spécialisée, où l'on a parfois le bonheur de trouver des analyses de style dignes de l'histoire de l'art⁵. Le patrimoine stylistique fait désormais partie de l'histoire des firmes automobiles, qui le revendent avec fierté, dans une démarche où designers et carrossiers sont considérés comme artistes à part entière, et où les filiations de maître à élève commencent à être revendiquées. Le monde universitaire donne également des signes d'intérêt pour l'histoire automobile, qui sort ainsi peu à peu de l'univers exclusif des collectionneurs, comme en témoigne la création à Eindhoven en 2003 d'une association internationale d'histoire des transports, du trafic et de la mobilité regroupant plusieurs universités européennes et à laquelle on doit déjà l'organisation de plusieurs séminaires.

Pourquoi cependant dissocier la problématique du musée automobile de celle, plus large, des musées de sciences et techniques pris dans leur ensemble ? Il y a à cela plusieurs raisons, que nous développerons en détail dans cette étude. Tout d'abord, la spécificité technique des collections

¹ Voir Guillaume Malaurie, Ève Roger et Maël Thierry, « L'homme qui a déclaré la guerre aux voitures. Denis Baupin », *Le Nouvel Obs Paris Île-de-France*, n° 2207, 22 février 2007, p. 14.

² Mathieu Flonneau, « Paris : la fin de l'automobile ? », *L'Histoire*, n° 297, avril 2005, p. 62.

³ Cette exposition d'abord présentée à Boston du 21 avril au 18 juillet 2005 a été ensuite présentée dans les locaux de l'antenne du musée de Boston construite à Nagoya.

⁴ *Mitomacchina. Storia, tecnologia e futuro del design dell'automobile*, Trente et Rovereto, Museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto, 2 décembre 2006 – 1^{er} mai 2007.

⁵ Voir par exemple Philippe Doucet, « Opel GT : le roadster bourgeois », *Le Figaro*, 2 février 2007, p. 32, article dont nous extrayons les lignes suivantes : « Car les magnifiques lignes de l'Opel GT de 1968 venaient d'Outre-Rhin. Elles étaient signées par Ehrard Schnell, dont le dernier coup de crayon donnera naissance à la séduisante Calibra en 1991. Âgé aujourd'hui de 80 ans, il se retrouve sans doute dans Bryan Nesbitt, 36 ans, directeur exécutif de GM Europe depuis 2004 et coordinateur du projet GT de 2007. Lignes pures mêlant tensions et rondeurs, proportions harmonieuses, agressivité affirmée mais contenue, l'actuelle Opel GT possède un pouvoir de séduction digne de son aînée. »

automobiles fait que leur avenir, à long terme, est préoccupant en ce qui concerne leur conservation. Sans une politique de restauration préventive efficace, les collections automobiles s'acheminent lentement vers une consomption certaine. Or il n'existe pas à l'heure actuelle de prescriptions et de guides précis et universels en la matière. D'autre part, l'augmentation considérable des prix du marché de l'automobile ancienne a produit depuis plus de vingt ans une véritable hémorragie de spécimens patrimoniaux hors du territoire français. Enfin, comme en témoigne la série d'émissions consacrées au sujet récemment diffusée sur TF1¹, il existe un réel engouement public pour ces véhicules, source d'un véritable développement économique. La récente enquête réalisée à l'initiative de la Fédération française des véhicules d'époque montre en effet qu'en France le mouvement des véhicules anciens correspond à un chiffre d'affaire annuel qui avoisine les trois milliards d'euros et génère plus de 14.300 emplois rémunérés (équivalent temps plein), parmi lesquels certains correspondent à d'authentiques métiers d'art². Soulignons d'autre part que l'ensemble des véhicules anciens ne compte que pour moins de 0,9 pour mille de la distance parcourue par l'ensemble du parc français des véhicules, et que par conséquent leur rôle dans la pollution de l'atmosphère est dérisoire.

Le présent rapport nous a été confié par Francine Mariani-Ducray, directrice des Musées de France, que nous tenons à remercier pour sa confiance, dans un contexte où la presse spécialisée s'est à plusieurs reprises fait l'écho des difficultés que connaissent dans notre pays les musées automobiles³. La mobilisation autour du sujet de l'automobile ancienne est actuellement importante. Elle est le fait de citoyens qui participent activement, à titre professionnel ou privé, à la conservation de biens faisant partie du patrimoine national. En septembre 2007, date anniversaire des quarante ans de la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE), plus de trois mille voitures sont attendues au Futuroscope de Poitiers dans le cadre des Journées du Patrimoine. Il s'agira du rassemblement le plus important jamais organisé dans notre pays. Les pouvoirs publics, et le Ministère de la Culture en particulier, ne peuvent ignorer un mouvement de cette ampleur. Comme le disaient deux responsables de musées automobiles, « [les] passionnés [...] ont réussi à sauvegarder notre patrimoine technologique et à éveiller des vocations qui ont permis le développement de l'automobile ancienne. [...] Ce patrimoine ne mérite-t-il pas quelques aides ou encouragements ? Les pouvoirs publics n'hésitant pas à aider à la restauration de monuments, demeures anciennes ou œuvres architecturales, pourquoi n'en feraient-ils pas de même pour les œuvres d'art que sont certaines automobiles ? »⁴

¹ Entre le 7 et le 16 février 2007, TF1 a diffusé onze émissions autour du salon Rétromobile, dont six consacrées aux musées.

² Cette enquête a donné lieu à l'envoi de 103 000 questionnaires et a obtenu un taux de réponse de 17% (50% concernant les clubs et 11% concernant les propriétaires individuels).

³ Voir notamment Philippe Gutiérrez et Hugues Chausson, « Patrimoine. Comment sauver nos musées ? », *La Vie de l'auto*, 10 février 2005, p. 4.

⁴ Geneviève Keyaerts et Valy Giron, « Les difficultés des musées », *Lettre de la F.F.V.E*, n° 21, juillet 2004, p. 24.

I – Le Patrimoine automobile en France

A. Qu'est-ce que le patrimoine automobile ?

Est-il besoin de rappeler ici le rôle de la France dans l'invention et le développement de l'automobile ? Depuis maintenant plus d'un siècle, la France a continué à jouer face à ses concurrents européens, américains puis asiatiques un rôle prépondérant dans l'industrie automobile mondiale. Elle a vu naître et disparaître des centaines de marques d'importance variable, dont la trace subsiste sous des formes diverses : bâtiments, véhicules, publications, photographies, archives. Elle a également été le lieu d'inventions qui ont façonné l'automobile, des origines à nos jours, du marquis de Dion, surnommé « l'homme aux sept cents brevets », à la suspension hydractive. Elle a enfin vu des milliers de compétitions de toutes sortes, où se sont illustrés constructeurs et pilotes célèbres ou inconnus, venus de tous les pays. C'est dire qu'elle a été et demeure un gisement patrimonial d'une extrême richesse dans ce domaine.

Ce patrimoine est divisé en plusieurs catégories de biens :

les immeubles (usines, ateliers, garages, et d'une façon générale tout édifice dont la construction a été motivée par l'usage de l'automobile)

les véhicules

les objets divers auxquels fait appel l'usage de l'automobile (pièces détachées, outils, dispositifs de fabrication, accessoires spéciaux)

les archives

Le patrimoine immobilier n'entre pas dans le cadre de cette étude, puisqu'il est du ressort de la Direction de l'Architecture et du Patrimoine et non de celui de la Direction des Musées de France. Nous signalerons toutefois, dans la mesure où ce constat corrobore les observations que nous serons amenés à formuler par ailleurs, le très petit nombre de bâtiments industriels liés à l'histoire de l'automobile à être inscrits sur l'inventaire des monuments historiques - ils ne sont que cinq sur plus de cent immeubles dignes d'intérêt - et le caractère tardif de ces inscriptions, dont la première a eu lieu en 1986¹. Une rapide comparaison avec le nombre de bâtiments inscrits relevant du patrimoine ferroviaire (environ une centaine) montre que l'automobile est le parent pauvre en ce domaine. À titre d'exemple, la disparition de la Nationale 7, qui a fait couler beaucoup d'encre, pourrait aisément s'accompagner du classement de quelques bâtiments à l'architecture représentative des années 50 et 60 (stations-service notamment), qui ont échappé à la destruction et témoignent de tout un pan de l'histoire de la société française². Mentionnons également le triste sort de l'autodrome de Montlhéry, l'un des premiers anneaux de vitesse construits au monde, qui est appelé à disparaître définitivement dans les prochaines années.

¹ Il s'agit des bâtiments suivants :

- Garage 6 à 10 rue de la Cavalerie à Paris, construit en 1925 par R. Farradèche pour la société « La Motte Piquet Garage » (inscription en 1986)
- Garage hélicoïdal 6 rue de Bressieux à Grenoble, construit de 1928 à 1932 par L. Fumet et L. Noiray (inscription en 1987)
- Immeuble dit « Le Lion de Peugeot » 37 rue Cuvier à Montbéliard, construit par Jean Walter pour la société Fils de Peugeot Frères (inscription en 1992)
- Garage Citroën 35 rue de Marseille à Lyon, construit de 1930 à 1932 par M.-J. Ravazé (inscription en 1992)
- Gare routière de Gray, construite de 1950 à 1953 par H. Chazal (inscription en 1994).

² Signalons notamment l'ancienne station-service à la sortie du Coteau, près de Roanne, l'ancienne station BP « Relais St James » à la sortie sud de Montélimar, ainsi que l'ancienne station Azur, à l'entrée de Montélimar.

Véhicules

On englobe sous ce terme l'ensemble des véhicules motorisés utilisés pour la locomotion terrestre sur route : cyclomoteurs, vélomoteurs, motocyclettes, tricycles, voitures, camionnettes, camions, véhicules utilitaires et militaires. Le contenu des musées automobiles comprend des spécimens représentatifs de ces différents engins, ainsi que parfois des accessoires isolés qui en proviennent, lorsque les véhicules n'ont pu être conservés intégralement, et toutes sortes d'objets en rapport avec l'utilisation de l'automobile, sa réparation ou son équipement.

Comme le remarque Marie Cornu, « le terme de patrimoine entre véritablement dans le vocabulaire administratif du ministère de la Culture au tournant des années 1970, période marquée par l'évolution de la notion de patrimoine, qui intègre une approche plus ethnologique. La protection était à l'origine réservée aux chefs d'œuvre, édifices et sites remarquables. Elle s'ouvre à d'autres formes de patrimoine, on s'intéresse aux multiples traces qui témoignent de l'activité humaine. À côté des formes classiques du patrimoine qui continuent d'être protégées, l'attention se porte vers des objets ou sites plus modestes davantage considérés dans leur fonction de témoignage que dans leur valeur propre. »¹ Bien que cette analyse soit juste dans l'ensemble, du moins quant à la culture du ministère, nous allons voir qu'en ce qui concerne le patrimoine automobile, les dispositifs légaux mis en place ne traduisent que faiblement cette évolution.

Comment apprécier la valeur patrimoniale d'un véhicule ? Si l'on s'en tient à ce qu'a prévu le législateur, c'est la notion de « bien culturel » telle qu'elle apparaît dans les textes répondant au souci de protection du patrimoine, et notamment dans la loi n° 92-1477 du 31 décembre 1992², qui doit nous servir de guide. Le critère essentiel d'appréciation de la qualité du bien sur lequel se fondent les divers dispositifs légaux de protection est l'intérêt historique ou artistique. Cette notion est présente dès la loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques, qui fait référence à l' « intérêt public » « au point de vue de l'histoire ou de l'art. »³ Le patrimoine automobile est visé en tant que tel dans un seul texte : l'annexe au décret n° 93-124 du 29 janvier 1993 relatif aux biens culturels soumis à certaines restrictions de circulation⁴. On y trouve en effet parmi les catégories de biens protégés les « Moyens de transport ayant plus de 75 ans d'âge » en dessus d'un seuil de valeur de 50.000 euros. Eu égard aux critères actuels du marché des véhicules de collection, c'est là une catégorie qui apparaît quelque peu décalée, puisque la grande majorité des voitures ayant récemment atteint des prix record en vente publique sont plus récentes : comme nous le verrons, la convoitise des acheteurs se porte en priorité sur les véhicules des années 50-60. D'ailleurs, à peu près les deux tiers des véhicules se trouvant aujourd'hui dans des musées automobiles n'entrent pas dans la catégorie visée par le décret du 29 janvier 1993.

On notera que la Cour européenne de justice⁵ a retenu en matière douanière une définition plus conforme à la réalité du marché des véhicules de collection, à l'occasion d'un litige opposant un

¹ Marie Cornu, *Droit des biens culturels et des archives*, article en ligne sur www.educnet.education.fr, novembre 2003.

² Loi relative aux produits soumis à certaines restrictions de circulation et à la complémentarité entre les services de police, de gendarmerie et de douane. *Journal officiel* du 5 janvier 1993. Loi codifiée au code du patrimoine, art. L.111-1 et suivants.

³ Chapitre Ier. Article 1^{er}. *Journal officiel* du 4 janvier 1914. Loi codifiée au Code du patrimoine, art. L.621-1 et suivants

⁴ *Journal officiel* du 30 janvier 1993.

⁵ Arrêt de la Cour (quatrième chambre) du 3 décembre 1998, Uwe Clees contre Hauptzollamt Wuppertal.

ressortissant allemand à la direction des douanes de Wuppertal. Cet arrêt fait référence au règlement (CEE) N° 3911/92 du Conseil du 9 décembre 1992 concernant l'exportation de biens culturels, qui s'appuie lui-même (note 2 *in fine*) sur l'arrêt 252/84 de la Cour de justice portant définition des objets pour collection au sens de la position 9705 du tarif douanier commun, dont nous extrayons le passage suivant : « Les objets pour collection au sens de la position 9705 du tarif douanier commun sont ceux qui présentent les qualités requises pour être admis au sein d'une collection, c'est-à-dire les objets qui sont relativement rares, ne sont pas normalement utilisés conformément à leur destination initiale, font l'objet de transactions spéciales en dehors du commerce habituel des objets similaires utilisables et ont une valeur élevée. » Il s'agissait en l'espèce de la contestation par la direction des douanes de Wuppertal du caractère d' « objet pour collections » d'une Mercedes 300 SL déclarée comme telle par son importateur. La Cour a dans son arrêt donné une définition assez complète du véhicule de collection, en précisant que :

« sont présumés présenter un intérêt historique ou ethnographique les véhicules automobiles qui se trouvent dans leur état d'origine, sans changement substantiel des châssis, système de direction ou de freinage, moteur, etc.

sont âgés d'au moins trente ans et

correspondent à un modèle ou un type dont la production a cessé

Toutefois, les véhicules automobiles qui remplissent ces conditions ne présentent pas un intérêt historique ou ethnographique lorsque l'autorité compétente démontre qu'ils ne sont pas susceptibles de marquer un pas caractéristique de l'évolution des réalisations humaines ou d'illustrer une période de cette évolution. »

On notera que, bien que la fourchette chronologique retenue soit ici plus large, le critère de rareté reste essentiel. Bien qu'il s'agisse d'une décision en matière douanière, que nous ne mentionnons par conséquent qu'à titre indicatif, la définition retenue ici est suffisamment fine pour traduire une double réalité, patrimoniale et commerciale. C'est pourquoi nous la considérons comme satisfaisante.

Les exemples choisis pour le classement des véhicules en tant que monuments historiques pourraient également nous fournir une orientation, puisque cette procédure n'est en théorie soumise qu'au critère d'appréciation d'intérêt historique ou artistique, sans être conditionnée par des seuils de valeur ou d'ancienneté. Toutefois, si l'on excepte le classement en bloc de la collection Schlumpf opéré en 1978 dans des circonstances particulières¹, il apparaît que seuls ont été classés à titre individuel des véhicules qui correspondent à un critère d'ancienneté d'environ trois quarts de siècle². Bien que le classement récent de la berline Salmson 2300 GT de 1955 ayant appartenu à l'écrivain Daniel-Rops³ laisse entrevoir une pratique reposant sur des critères moins rigides, il ressort de ces quelques observations que la définition du patrimoine automobile telle qu'on peut la déduire des textes de loi et de la pratique du ministère est extrêmement restrictive. De plus, il apparaît évident que le classement des véhicules automobiles reflète moins une politique délibérée qu'il n'est le fruit du hasard, ce que confirme le petit nombre de voitures concernées, une dizaine à peine hormis la collection Schlumpf, alors qu'environ 500 exemples de matériel ferroviaire et une centaine de bateaux sont classés aujourd'hui.

Le type de propriété des biens concernés conditionne bien évidemment ces résultats. Si le patrimoine ferroviaire ou maritime est souvent la propriété d'associations, les véhicules appartiennent en revanche plus fréquemment à des propriétaires individuels qui entendent garder

¹ Voir infra.

² Voir en annexe la liste des véhicules classés Monuments historiques.

³ Arrêté OM 2006-77 N° 036 du 6 avril 2006.

l'entière maîtrise de leur bien. Les demandes de classement sont donc rares en la matière et il ressort des contacts entre la Direction de l'architecture et du patrimoine et la Fédération française des véhicules d'époque que cette dernière ne souhaite pas faire de la question du classement une priorité. Il est possible que l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 8 septembre 2005¹, dont le décret d'application est en cours d'instruction, modifie quelque peu la donne, dans la mesure où elle étendra aux objets mobiliers privés la procédure de l'inscription, jusque là réservée aux biens immobiliers. Moins contraignante que le classement, elle pourrait par conséquent intéresser les collectionneurs. Cependant, on ne saurait tout attendre des seuls dispositifs légaux : le goût de la liberté, peut-être assorti d'une certaine méfiance vis-à-vis de l'État, caractérise le milieu de l'automobile ancienne. Il y aurait pourtant matière à réflexion, sans porter préjudice aux collectionneurs, si l'on se penchait sur la question du classement conjointement avec la FFVE en ce qui concerne le patrimoine des marques et celui de certains musées, sans qu'il soit question d'ailleurs de classement d'office. Plus généralement, il pourrait être intéressant pour l'État de disposer d'un recensement, même sommaire, des richesses qui dans ce domaine se trouvent sur son territoire, ne serait-ce que pour évaluer l'attrait que peut à cet égard exercer la France auprès du commerce spécialisé, dont les opérateurs les plus importants se trouvent tous à l'étranger.

On l'aura compris, il existe un certain écart entre la réalité de la vie des véhicules de collection et de leurs musées et la conception que l'on peut déduire des pratiques du Ministère de la Culture ou des textes de loi. Pour la grande majorité d'entre eux, les propriétaires des 660.000 véhicules anciens (plus de 25 ans d'âge) immatriculés en France n'ont cure des questions de classement et de la manière dont peut se définir la notion de patrimoine automobile. Ils sont pourtant convaincus que le ou les véhicules qu'ils possèdent, si modeste soient-ils, font partie du patrimoine de leur pays, au même titre que les monuments de renommée universelle qui y attirent les touristes du monde entier. Ce patrimoine automobile français se caractérise par son exceptionnelle diversité. Non seulement la France a été dès l'origine parmi les plus grands pays producteurs d'automobiles, mais les Français ont de tout temps été friands de machines étrangères. Plus que celui de nos voisins, notre patrimoine reflète l'ensemble de la production européenne et, dans une certaine mesure, américaine. Ce patrimoine est également disponible, au sens où la pratique des collectionneurs et du milieu automobile est volontiers orientée vers le prêt des véhicules aux manifestations ou expositions automobiles. Il alimente directement ou indirectement une activité économique importante. Il est enfin garant du maintien de nombreux métiers d'art, domaine dans lequel la France conserve encore un certain savoir-faire.

Il est essentiel de noter que, relativement à ce patrimoine, les musées n'ont pas le rôle prescripteur qu'ils peuvent avoir dans d'autres domaines. N'étant pas véritablement organisés en réseau, ils n'ont pu encore produire la doctrine qu'on pourrait attendre d'eux, notamment dans le domaine des publications historiques ou encore des recommandations en matière de conservation, de restauration et d'utilisation des véhicules. La faible proportion de musées automobiles labellisés « Musée de France » empêche l'État de jouer aucun rôle à cet égard.

Archives

Si le territoire français compte de nombreux musées automobiles, il n'existe aujourd'hui aucune source publique d'information où il soit possible de se documenter sur les différents aspects de ce

¹ Ordonnance n° 2005-1128 du 8 septembre 2005 relative aux monuments historiques et aux espaces protégés. *Journal officiel* du 9 septembre 2005.

thème, à l'exception des bibliothèques des quelques musées dépendant de collectivités publiques, dont on ne peut dire cependant que par leur ampleur et leur équipement elles correspondent à l'enjeu que représente pour la France l'histoire de l'automobile. Le chercheur qui entreprend la rédaction d'un ouvrage dans ce domaine aura donc principalement recours à des sources documentaires privées, dont celles des marques. Toutefois, le Centre des Archives du monde du travail, créé à Roubaix par le Ministère de la Culture et de la Communication en 1993 et dépendant de la Direction des Archives de France, a vocation à recueillir les archives privées provenant d'entreprises. Un certain nombre de fonds intéressant l'histoire de l'automobile y sont conservés¹. Signalons également la démarche archivistique exemplaire de la Fondation de l'automobile Marius Berliet à Lyon, sur laquelle nous reviendrons. Toutefois, les investigations que nous avons menées révèlent qu'il n'existe à l'heure actuelle en France aucun centre documentaire consacré à l'histoire de l'automobile dont le contenu et l'équipement correspondraient à une démarche raisonnée visant à fournir au chercheur les bases essentielles pour la réalisation d'un ouvrage historique. Les divers équipements publics existant dans ce domaine sont fragmentaires. Ainsi, par exemple, la bibliothèque du Conservatoire national des Arts et Métiers, satisfaisante sur le plan de l'histoire de la technologie, ne dispose que d'un nombre relativement réduit d'ouvrages sur la compétition automobile.

À cette situation correspond un certain retard de l'édition française dans le domaine de l'histoire automobile, qui se cantonne volontiers au *coffee table book* destiné à une clientèle de marginaux sympathiques, à l'inverse des publications anglo-saxonnes, qui font référence depuis maintenant de nombreuses années. En France, les ouvrages sérieux et documentés résultent souvent de l'exploitation de fonds privés, parfois constitués au fil de plusieurs décennies par les collectionneurs, ou dont la découverte détermine le sujet d'une publication. Pourtant, l'édition d'ouvrages sur l'automobile ancienne est un secteur en plein développement. Les fonds photographiques en particulier, qu'ils émanent des agences spécialisées ou des revues, constituent une ressource extrêmement recherchée, sans pour autant faire, à notre connaissance, l'objet d'une exploitation systématique à travers une base de données qui fournirait l'accès à des documents en ligne susceptibles d'être commercialisés². La prise de conscience par les marques de leur patrimoine archivistique est récente. Elle a donné lieu à la mise en place de structures de gestion et d'exploitation qui assurent depuis peu la communication aux lecteurs, situation qui succède à une indifférence ayant généré de nombreuses destructions.

La situation des archives automobiles est à ce point paradoxale que, parallèlement à la conjoncture que nous décrivons, ce secteur a connu durant les vingt dernières années un développement marchand spectaculaire. Des documents naguère sans valeur se négocient aujourd'hui à des prix considérables auprès de libraires spécialisés. Indépendamment de la librairie ancienne, le négoce porte sur tous les éléments documentaires liés à l'histoire de l'automobile, de sa conception à son utilisation : dessins originaux d'ingénieurs, designers ou carrossiers, maquettes, documents émanant de constructeurs ou de pilotes, autographes, prospectus publicitaires, catalogues, photographies, affiches, œuvres d'art inspirées par l'automobile. Les dessins originaux, y compris les dessins techniques, sont aujourd'hui recherchés par une clientèle d'amateurs comme de véritables œuvres d'art. Leur prix a augmenté en conséquence.

¹ On en trouvera la liste en annexe.

² L'historien de l'automobile Maurice Louche est en train de constituer une documentation photographique regroupant plusieurs fonds. Elle compterait à l'heure actuelle plus d'un million de clichés.

B. Le patrimoine automobile et son marché

La question du marché de l'automobile ancienne est relativement difficile à appréhender dans son ensemble, faute de données chiffrées suffisantes. Le volume des ventes en France de véhicules anciens (plus de 25 ans) entre particuliers, hors enchères et ventes par professionnels, est évalué à 74 millions d'euros par an. En revanche, le volume des ventes du commerce n'est pas connu. Les tendances générales du marché sont cependant assez claires pour que l'on puisse en dégager les grandes lignes. Celles-ci font ressortir pour certains types de véhicules une augmentation spectaculaire durant les vingt dernières années, augmentation qui traduit la prise de conscience à l'échelle mondiale de l'accès de l'automobile à un statut patrimonial, et par conséquent de valeur refuge. Le bilan pour l'année 2006 des ventes aux enchères publiques en France élaboré à la demande du Conseil des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques fait apparaître que le secteur de l'automobile de collection est celui qui a connu entre 2005 et 2006 la plus forte variation (+ 408 %), devançant largement l'art primitif (+ 241 %) et l'art nouveau - art déco (+ 121 %)¹. L'absence de réaction des pouvoirs publics face à ce phénomène, notamment en ce qui concerne les spécimens les plus intéressants de marque française appelés à sortir du territoire, apparaît incompréhensible à l'ensemble des acteurs du milieu de l'automobile.

Des prix équivalents à ceux du marché de l'art

L'organisation du marché de l'automobile ancienne est comparable à celle du marché de l'art, à cette différence près que le nombre d'acteurs y est plus réduit. On y retrouve les mêmes protagonistes : collectionneurs, maisons de vente aux enchères réparties dans l'ensemble du monde occidental, marchands spécialisés, organisateurs de foires et salons. Les grandes maisons de vente, comme Christie's, ont créé un département automobile ancienne. Chez Bonham's, il s'agit même d'une des principales activités de la firme. Le volume de ce négoce n'a bien sûr rien en commun avec celui du marché de l'art : il s'agit d'un secteur dit « de niche », dans lequel subsiste, malgré le phénomène d'engouement qui s'en est emparé, la possibilité de découvertes fortement rémunératrices. L'internationalisation du marché a eu pour conséquence une augmentation des prix sans précédent et peut-être sans équivalent en pourcentage dans le négoce des objets de collection durant les vingt dernières années. Rappelons qu'en 2003, l'enchère la plus élevée enregistrée en France (3.082.488 euros frais inclus) fut atteinte par une automobile, lors de la dispersion par Artcurial de la collection Rolf Meyer. Il s'agissait d'une Mercedes SSK 1928 de compétition ayant appartenu au pilote argentin Carlos Zatuszek, pièce rarissime en raison de son authenticité, de son état de conservation et de son palmarès. Le seul véhicule comparable est en effet la Mercedes SSK d'usine que pilota Rudi Caracciola, aujourd'hui conservée au Musée Mercedes de Stuttgart. Ce cas exceptionnel n'est cependant pas isolé et les prix élevés atteints début 2007 par quelques véhicules confirment cette tendance². Même les véhicules qui n'entrent pas dans la catégorie de prestige sont concernés par cette envolée des prix, comme en témoigne l'enchère de 36.000 euros atteinte en 2002 par une Citroën 2 CV, certes fort rare, puisqu'il s'agissait d'une « Sahara » à quatre roues motrices, construite à 694 exemplaires entre 1960 et 1967. Ces prix très élevés ne représentent que la part visible de l'iceberg correspondant à la totalité d'un marché qui en France reste relativement

¹ Voir en annexe le tableau analytique complet.

² 830.000 euros hors frais pour une Peugeot 905 de compétition de 1991 lors de la vente organisée par Artcurial au Palais des congrès le 19 février 2007, ce qui montre que même des véhicules relativement récents peuvent être considérés comme valeur-refuge. Voir Claude Bohère, « La course au sommet... », *La Vie de l'auto*, 15 mars 2007, p. 4.

accessible. Entre décembre 2002 et juin 2005, par exemple, Artcurial n'a réalisé que neuf ventes de voitures à plus de 150.000 euros, contre 63 chez la maison britannique Bonham's durant la même période.

Un élément important a contribué à modifier peu à peu la physionomie du marché ces dernières années. Il s'agit de la sensibilité des acheteurs et du milieu professionnel à la notion d'authenticité, celle-ci portant sur l'état de conservation et sur l'historique du véhicule, ainsi que sur son palmarès lorsqu'il s'agit d'une voiture de course. La proportion plus ou moins importante d'éléments strictement d'origine dans un véhicule conditionne fortement sa valeur. Bien que les descriptions des experts soient encore à cet égard très empiriques, dans la mesure où il n'existe pas de véritable code de la restauration automobile, on observe une évolution des descriptifs techniques vers plus d'objectivité et d'honnêteté. Il est évident qu'une voiture âgée de plus d'un demi-siècle n'a pu parvenir jusqu'à nous sans de nombreuses interventions de maintenance ou de restauration : autant les décrire dans la mesure où elles sont connues. Dans certains cas, un acheteur averti préférera un véhicule en état non restauré à une restauration dont on ignore le périmètre d'intervention.

Un marché international

Cet exemple montre que nous sommes en présence en ce qui concerne l'automobile ancienne d'un phénomène analogue à ce qui se produit pour le reste du marché des objets de collection : les ventes aux enchères importantes sont plus rares en France qu'en Grande-Bretagne ou aux États-Unis. Toutefois, on ne saurait considérer comme négligeable la part des véhicules anciens dans le chiffre d'affaires des maisons de ventes françaises qui comportent cette spécialité : en 2003, Artcurial a vendu pour 37,2 millions d'euros d'œuvres d'art et objets de collection, sur lesquels la branche « automobiles » représente 11,7 millions d'euros. L'internationalisation du marché est d'autant plus sensible que nombre de négociants les plus solidement établis sont étrangers et que les maisons de vente britanniques et américaines se montrent particulièrement actives. Aux États-Unis, chaque année à la mi-août, la péninsule de Monterey au sud de San Francisco est le théâtre de ventes aux enchères où peuvent être dispersées jusqu'à cinq cents voitures de qualité¹. Ces ventes sont organisées conjointement par Bonham's & Butterfields (San Francisco, Californie), Christie's (Beverly Hills, Californie), Gooding & Co. (Santa Monica, Californie), Kruse (Auburn, Indiana), RM Auctions (Blenheim, Ontario), Russo and Steele (Phoenix, Arizona). Une quantité très importante de véhicules européens y sont proposés, parmi lesquels un petit nombre d'« ancêtres » antérieurs à 1914. La voiture française la plus chère au monde à ce jour, une Talbot Lago T 150 C SS Teardrop coupé de 1938, s'est vendue pour 3.905.000 dollars (frais inclus) à Monterey en 2005. Ce n'est pas là un cas isolé. Il est évident que de tels événements mobilisent les amateurs du monde entier. Les négociants en sont conscients, qui se montrent en la matière de plus en plus combattifs. Une société de vente aux enchères comme RM auctions, spécialisée depuis vingt cinq ans dans l'automobile ancienne et basée dans l'Ontario, organise chaque mois une vente dans une grande ville américaine ou canadienne. Présente à Paris lors du salon Rétromobile de 2007, où elle avait un stand, elle assurera en Italie le 20 mai de cette année une vente prestigieuse en collaboration avec Sotheby's, dédiée exclusivement à Ferrari et qui aura lieu à l'usine de Maranello.

¹ Voir Claude Bohère, « En Californie du 18 au 21 août. Cinq cent voitures d'exception », *La Vie de l'auto*, 15 septembre 2005, p. 22.

La conjoncture française

Deux sociétés de ventes aux enchères françaises sont à signaler pour leur importance : Artcurial (Briest-Le Fur-Poulain-F. Tajan) à Paris, et Osenat à Fontainebleau. Il s'agit de maisons généralistes comportant un département dédié aux automobiles de collection. Quelques commissaires-priseurs exerçant hors de la région parisienne ont également fait de l'automobile ancienne une de leurs spécialités, mais leur activité demeure d'importance locale ou nationale. Devant la forte demande étrangère, le marché français apparaît comme un vivier d'où peuvent encore être extraits quelques trésors. La fermeture récente de plusieurs musées privés français alimente le marché en y injectant des quantités importantes de véhicules. Ce fut notamment le cas l'année dernière avec la vente du contenu intégral d'un musée privé situé à La Réole (Gironde), collection où se trouvaient quelques pièces intéressantes parmi les véhicules militaires et quelque trois cents voitures dispersées pour un chiffre d'affaire total de 2,7 millions d'euros¹.

Cette situation est, là encore, comparable au phénomène que l'on observe avec le marché de l'art. Comme le rappelle Pierre Rosenberg : « [La France] fait partie [...] du groupe des trois pays qui, pour des raisons très différentes, disposent d'un patrimoine privé considérable. Les deux autres sont l'Italie et la Grande-Bretagne. Un point est commun à ces trois pays. Ils sont soumis, depuis longtemps déjà, à forte pression de la part des nations les plus riches, et plus particulièrement de la part des États-Unis, depuis un siècle au moins. Qu'on songe aux brillantes collections, constituées avec ou sans l'aide de Berenson, par Isabelle Stewart-Gardner à Boston ou les Mellon à Washington, pour ne citer que deux exemples. Elles constituent aujourd'hui l'épine dorsale de deux magnifiques musées. »² Pour être complet, il faudrait ajouter que les États-Unis ne sont plus les seuls. En ce qui concerne notre sujet, les Japonais, par exemple, comptent maintenant au nombre des acheteurs les plus assidus de voitures françaises des années 50 et 60. Il y a cependant une différence considérable par rapport au marché des objets d'art : les véhicules anciens sont, sauf pour une très faible proportion (ceux qui ont plus de 75 ans d'âge) libres de franchir les frontières de notre pays. Nous sommes donc en présence d'un marché ouvert à tous les vents et où, dans la pratique, la vigilance de l'État ne s'exerce qu'avec une grande modération. En effet, les exemples ne manquent pas où l'on observe que des véhicules de prix relativement abordable, mais ayant marqué l'histoire de l'automobile française quittent notre pays sans même être remarqués. Ce fut le cas il y a peu en ce qui concerne une Matra-Ford MS 9 de 1968, modèle unique piloté par Jackie Stewart au grand prix de Kyalami en Afrique du sud et marquant un moment historique, celui du retour de la France en formule 1. Adjugé le 20 juin 2005 par Artcurial 281.478 euros (frais inclus), soit 35.000 euros en dessous de l'estimation basse, ce véhicule qui était dans un excellent état de conservation serait entré dans une collection étrangère.

Le marché de l'automobile de collection est subdivisé en quatre catégories : avant 1914, entre deux guerres, de 1945 aux années 60 (vintage), années 70 (post-vintage). Aujourd'hui, les prix les plus élevés sont généralement atteints par les « vintage », catégorie qui durant les trente dernières années a augmenté de façon considérable, tandis que les autres ont suivi le cours général du marché. À titre d'exemple, une Ferrari 250 GTO (1962), qui vers 1975 n'aurait pas trouvé preneur à 200.000 FF, est estimée aujourd'hui, à condition d'être authentique et en parfait état de conservation, aux environs de 10 millions de dollars. Il y a à cela plusieurs raisons. La première, en laquelle réside la seule différence sur le plan du marché entre l'automobile et les œuvres d'art, est que si le progrès en

¹ Voir Claude Bohère, « La Réole (Gironde), les 30 septembre et 1^{er} octobre. Liquidation totale du musée », *La Vie de l'auto*, 12 octobre 2006, p. 22.

² Jean Pierrard, « France, ton patrimoine fout le camp ! », *Le Point*, n° 1489, 30 mars 2001, p. 110.

art n'existe pas, il correspond en revanche à une réalité dans le domaine de la technologie. Le collectionneur trouvera en principe plus de plaisir à utiliser une voiture des années 50 ou 60, dont le comportement routier est à bien des égards proche de celui d'un véhicule moderne, qu'un modèle plus ancien, souvent difficile à manier et aux performances aléatoires. D'autre part, la prise de conscience que les années 50-60 représentent un véritable âge d'or du design et de la conception mécanique a été lente à se faire, mais est aujourd'hui bien établie. Enfin, les voitures de cette époque correspondent aux rêves d'enfants d'une génération qui a maintenant les moyens de se les offrir. Face à cette situation qui a amené une explosion du marché dans ce secteur, nous allons voir que la France peut difficilement agir pour sauvegarder son patrimoine.

C. Les systèmes de protection du patrimoine appliqués à l'automobile de collection

Il nous faut aborder ici à nouveau, mais sous un éclairage différent, les textes légaux destinés à la protection du patrimoine, que nous avons déjà utilisés dans notre tentative de définition du patrimoine automobile. Comme les autres biens mobiliers, l'automobile est protégée par deux dispositifs : d'une part classement ou, si elle appartient à une collectivité publique, inscription, d'autre part restriction de circulation.

Le classement

L'article L. 622-1 du Code du patrimoine prévoit que « Les objets mobiliers, soit meubles proprement dits, soit immeubles par destination, dont la conservation présente, au point de vue de l'histoire, de l'art, de la science ou de la technique, un intérêt public peuvent être classés au titre des monuments historiques par décision de l'autorité administrative. » Il n'y a par conséquent aucune ambiguïté en ce qui concerne le classement de véhicules automobiles qui présentent généralement du triple point de vue de l'histoire, de la science et de la technique, un intérêt certain. Rappelons qu'en ce qui concerne les biens mobiliers, l'inscription, procédure moins contraignante que le classement, est réservée aux objets appartenant à l'État, aux collectivités territoriales, aux établissements publics ou aux associations cultuelles (Art. L. 622-20 du Code du patrimoine). Les véhicules en mains privées en sont donc provisoirement exclus, jusqu'à ce que de nouvelles dispositions entrent en vigueur.

Comme nous l'avons dit plus haut, cette possibilité a été, après l'acte courageux du classement en bloc de la collection Schlumpf, utilisée avec une relative timidité par l'État. Est-ce parce que la nature même d'un véhicule motorisé, par définition mobile, s'accorde mal avec l'idée d'un classement visant à maintenir l'objet sur le territoire national ? Il semble plutôt que le classement massif opéré à Mulhouse en 1978 ait été considéré comme suffisant, dans la mesure où il concernait un ensemble historiquement représentatif. Les classements subséquents correspondent en fait au hasard des rencontres entre tel conservateur des monuments historiques et tel propriétaire de véhicule, empreint de bonne volonté. Il n'y a aujourd'hui aucune politique systématique dans ce domaine. De même, le ministère de la Culture ne dispose pas en ce qui concerne le patrimoine automobile d'une connaissance des biens conservés en mains privées qui soit comparable à celle dont il dispose dans le domaine artistique, et qui est le fruit du travail accumulé par plusieurs générations de conservateurs. Il n'existe relativement à ce patrimoine aucun recensement des objets considérés comme les plus remarquables, ni d'ailleurs une mémoire portant sur ce sujet relativement récent, puisque les premières campagnes de classement du patrimoine technique français remontent au début des années 1980.

À supposer que l'on souhaite modifier cette situation en se lançant dans une campagne de classement raisonné, il est évident que la solution du classement d'office serait à bannir, puisqu'elle ouvre droit à indemnisation (Art. L. 622-4 du code du patrimoine), sachant que la valeur des véhicules classés sera immanquablement élevée. Dès lors, il semble nécessaire d'envisager une réflexion conjointe avec la FFVE portant dans un premier temps sur la création d'un répertoire des principaux véhicules patrimoniaux conservés sur le territoire, et dans un second temps sur une opération de communication dirigée vers leurs propriétaires à qui le classement serait proposé. Les principales pistes sont celles pouvant conduire à la protection d'ensembles complets : collections

particulières (notamment celles des anciens pilotes privés dotées de leur documentation personnelle), musées non labellisés « Musée de France », ainsi que collections des marques. En effet, sauf exception, ces ensembles n'ont en principe pas vocation à être vendus en bloc, le souci de leur propriétaire étant souvent plutôt celui de la pérennisation, bien que l'emballage du marché et les difficultés que connaissent certains musées aient pu conduire à des cessions massives. Ceci supposerait également d'adopter vis-à-vis du classement une philosophie un peu différente de celle qui s'applique aux objets artistiques et où, selon toute logique, prime le critère de qualité exceptionnelle. En effet, les collections d'automobiles ne comportent pas toujours que des véhicules de haut de gamme. Mais, si les Bugatti, Hispano-Suiza, Voisin et autres Lorraine-Dietrich ont été collectionnées depuis longtemps et, en raison de leur valeur, sont généralement bien conservées, la voiture de grande série n'est peut-être pas l'objet de la même attention. Fabriquée en un nombre important d'exemplaires, elle n'est ni rare, ni chère. Pourtant, certains modèles s'avèrent rétrospectivement des chaînons déterminants de l'histoire industrielle française. Il en est ainsi, par exemple, de la Panhard Dyna X, conçue à partir des plans de l'ingénieur Grégoire, qui durant la guerre avait élaboré une voiture de petites dimensions utilisant l'aluminium pour sa carrosserie et visant aux économies de carburant, préoccupations tout à fait actuelles, ou encore de la Renault R16, première familiale à hayon arrière « lift back ». Autres domaines de prospection : la voiture d'artisan carrossier, activité qui entrera progressivement en sommeil au lendemain du second conflit mondial, ou encore les prototypes, dont beaucoup sont conservés dans les collections des firmes, mais qui furent par le passé souvent détruits en quantités importantes.

La restriction de circulation

Nous avons déjà mentionné le décret n° 93-124 du 29 janvier 1993 modifié, qui soumet l'exportation de certains biens culturels à la délivrance d'un certificat. Le décret n° 2001-894 du 26 septembre 2001 mentionne en son article 13 les catégories de biens visées : les automobiles entrent dans la catégorie des « moyens de transport de plus de 75 ans d'âge », qui doivent pour se voir appliquer une restriction à la sortie du territoire se situer au dessus d'un seuil de 50.000 euros. On mesurera l'efficacité de cette mesure au nombre de certificats demandés depuis 1993 : seulement 23, qui d'ailleurs ont tous été accordés. Autant dire, compte tenu de ce que nous avons vu plus haut de la situation actuelle du marché, que la définition du périmètre du patrimoine protégé ne tient pas compte de sa réalité historique. En 2007, ne prendre en compte que les véhicules antérieurs à 1932 révèle une conception du patrimoine automobile qui était celle des collectionneurs français des années 1950 et 60, pour qui l'âge d'or était celui des Darracq, Bucciali ou Rolland-Pilain. Dès lors, on peut s'interroger sur une révision du seuil d'ancienneté figurant au décret, qui permettrait un contrôle effectif des sorties du territoire et du même coup, il ne faut pas se le dissimuler, ne manquerait pas de provoquer un tollé des négociants spécialisés. Il ne faut bien sûr se faire aucune illusion sur les chances qu'une telle tentative aurait de réussir. Pour être efficace, et dans un souci de cohérence patrimoniale, le seuil devrait être porté dans ce cas à quarante ans. La situation actuelle aboutit à ce que dans la pratique il n'existe aucune observation systématique des mouvements de véhicules anciens sortant du territoire français. Cependant, la solution protectionniste, si elle a ses avantages, ne se conçoit que dans la mesure où elle s'accompagnerait d'une attitude dynamique de prospection et d'acquisition.

En fait, l'absence de collection automobile d'État a amené, dans la logique de fonctionnement qui est celle de notre administration, une relative désaffection de la politique patrimoniale publique. Les crédits importants qui seraient à mobiliser pour des acquisitions de pièces exceptionnelles dépassent

les capacités des collectivités territoriales responsables de musées, y compris celles regroupées autour de la Cité de l'automobile de Mulhouse, comme elles dépassent les capacités financières des propriétaires de musées privés, dont les collections se sont constituées en d'autres temps et dans un contexte moins concurrentiel. Les divers dispositifs d'acquisition qui se mettent en place lorsqu'il s'agit de faire entrer une peinture dans les collections du Louvre ou du Musée d'Orsay ne sont pas utilisés, alors que la qualité patrimoniale des biens qui sont en jeu le nécessiterait. Ce qui se produit depuis déjà une quinzaine d'années pour le patrimoine automobile est comparable au phénomène d'érosion des collections privées françaises de peintures impressionnistes et post-impressionnistes entre les années 30 et les années 60. De nombreuses collections se sont constituées aux Etats-Unis, en Allemagne, en Grande-Bretagne ou en Suisse, à partir d'acquisitions en France à des prix élevés mais sans comparaison avec ceux du marché d'aujourd'hui, et qui en tout cas ne mettaient pas ces œuvres hors de portée des musées français. Dans le même temps, la France, persuadée que ses musées étaient suffisamment pourvus, non seulement laissait sortir quelques chefs d'œuvre de son territoire, mais surtout, ce qui est plus grave, n'avait pas de politique d'acquisition dynamique dans ce domaine.

D. Les organismes favorisant la protection du patrimoine automobile

Dans le monde de l'automobile ancienne, la vie associative joue un rôle extrêmement important. Il est en effet naturel que les amateurs aient été depuis longtemps amenés à se regrouper dans des « clubs », afin de partager leur passion ou, plus simplement, de s'entraider face aux difficultés que peut présenter l'entretien et la conduite des véhicules anciens. En France, c'est la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE), association de type « loi de 1901 », qui regroupe la majeure partie de ces associations. Créée en février 1967 sous le nom de Fédération Française des Automobiles d'Époque, elle a pour objet la promotion et la sauvegarde des véhicules anciens. Son activité principale est la représentation des propriétaires de véhicules anciens, notamment auprès des pouvoirs publics. Le Ministère des transports lui délègue une compétence administrative, puisqu'elle délivre les attestations de datation préalables à l'immatriculation des véhicules en carte grise « de collection ». Elle a également un rôle central dans l'organisation de manifestations. C'est ainsi que la FFVE a été à l'initiative de la participation des clubs d'automobiles anciennes aux « Journées du patrimoine », partenariat noué avec le ministère de la Culture et de la Communication en 2000 et qui depuis a été à l'origine de nombreuses présentations de véhicules anciens dans des monuments historiques. Il existe dans les autres pays européens des organismes comparables. Citons par exemple en Italie l'Automotoclub Storico Italiano, fondé en 1966, qui fédère 225 clubs et a été reconnu personne morale de droit privé par décret du Président de la République en 1980. Ces organismes sont à leur tour affiliés à la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA), qui représente environ 800.000 adhérents, répartis dans 51 pays.

La FFVE

Présidée depuis treize ans par Claude Delagneau, la FFVE est le principal organisme représentatif de l'automobile ancienne en France. Avec environ 132.000 membres, il s'agit de la deuxième fédération européenne après la fédération britannique (environ 220.000 membres). 957 clubs et musées sont à ce jour adhérents de la FFVE, nombre en constante progression, puisqu'il n'était que de 559 fin 2004 et de 851 fin 2005. L'essentiel des revenus de la fédération provient non des cotisations, mais de la délivrance des attestations préalables aux immatriculations (6713 en 2006) et des partenariats publicitaires. La FFVE s'oriente vers l'obtention de la reconnaissance d'utilité publique et s'est dotée en 2006 d'un conseil de surveillance.

La FFVE est organisée en neuf commissions correspondant aux thématiques principales de son action :

- Commission technique
- Commission communication
- Commission manifestations
- Commission patrimoine
- Commission motocyclettes
- Commission véhicules utilitaires
- Commission véhicules militaires
- Commission légale, juridique et fiscale
- Commission musées

Les principales compétences de ces différentes commissions portent sur :

- Le maintien de la libre circulation sur route des véhicules anciens en fonction de l'évolution de la réglementation routière
- La responsabilité d'identification, d'authentification, de datation et de classification des véhicules anciens, notamment dans le cadre des attributions administratives de la fédération relatives aux cartes grises « de collection »
- Le recrutement des commissaires techniques chargés de délivrer les cartes d'identité FIVA nécessaires à la participation aux rallyes internationaux
- L'examen des règlements établis par les organisateurs de rallyes et la réflexion sur leur éventuelle évolution relativement à des normes de sécurité accrues
- Les relations avec les compagnies d'assurance
- La coordination et la diffusion du calendrier des manifestations de véhicules anciens

Dès l'origine, la FFVE s'est donné pour principale mission la défense des intérêts des propriétaires de véhicules anciens, qui entendent avant tout pouvoir circuler aussi librement que possible à bord de ceux-ci, et pour qui l'évolution de la législation peut constituer une menace. Elle est devenue au fil du temps une assez forte puissance de lobbying, notamment auprès des ministères concernés par ses activités. Sous l'impulsion de Claude Delagneau, la FFVE a cependant accru son activité en ce qui concerne l'intégrité des véhicules et les préconisations en matière de restauration, comme en témoigne le titre de la revue qu'elle a créée en 2005 : *L'Authentique*. Ainsi, elle a participé en novembre 2004 au forum sur l'authenticité organisé à Turin par la FIVA. Par ailleurs, elle a été un des moteurs de l'enquête lancée en 2004 par la FIVA et portant sur l'impact économique, social et culturel du mouvement des véhicules anciens dans onze pays européens, enquête dont les résultats viennent d'être publiés. L'action menée désormais par la FFVE est manifestement tournée vers l'inscription de l'automobile ancienne dans une démarche patrimoniale, d'une part en direction de ses adhérents, en ce qui concerne la notion de conformité des véhicules à leur état d'origine, et d'autre part en direction des pouvoirs publics, afin de faire en sorte que les véhicules anciens soient progressivement reconnus comme partie intégrante du patrimoine. La création en 2004 d'une commission dédiée aux musées, sur laquelle nous reviendrons, correspond à ce souci. Prise dans son ensemble, l'action de la FFVE, marquée par un grand dynamisme, est bénéfique au patrimoine automobile français.

L'AMAF

L'Association des Musées automobiles de France (AMAF) a été créée en 1986 à l'initiative de Jean Panhard. Le président actuel en est Dominique Dubarry. Elle est devenue depuis son assemblée générale du 17 février 2007 « Association des Musées automobiles de France et de la locomotion ». Elle décerne chaque année un prix du meilleur article ou ouvrage concernant l'histoire de l'automobile. Cette association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 est après la FFVE l'organisme français le plus important en ce qui concerne le patrimoine automobile. Regroupant 18 musées ou fondations répartis sur l'ensemble du territoire¹ et d'autre part « des membres individuels éclairés qui constituent d'importantes collections ou rassemblent documents et objets essentiels pour l'histoire automobile »², elle a notamment pour objet :

¹ Voir la liste en annexe.

² Extrait d'un document de présentation réalisé à l'occasion de l'assemblée générale du 17 février 2007.

« D'établir et développer une meilleure concertation entre les différents responsables de sites muséographiques et autres établissements pour faire face à leurs préoccupations communes

Contribuer au rayonnement de l'œuvre de ceux qui s'impliquent dans la conservation et la restauration des véhicules terrestres d'époque ainsi que dans la sauvegarde de documents et objets connexes essentiel pour l'histoire (patrimoine technique et audiovisuel)

Diffuser le savoir-faire et promouvoir les bonnes pratiques pour la conservation et la sauvegarde de l'ensemble des patrimoines

Faire reconnaître explicitement les musées de véhicules historiques comme organismes à vocation culturelle et pédagogique et assurer un rôle de représentation auprès des différents ministères et administrations (culture, tourisme, transports...)

Proposer une offre plus variée autour d'événements ponctuels (mise en commun d'expositions)

Concourir à la mise en valeur du patrimoine accessible au public

Promouvoir la créativité, la diffusion des collections par leur mobilité

Assurer la diffusion et l'échange des résultats et meilleures pratiques obtenus par les organisateurs, connaître les liens possibles avec les autorités de tutelle ou partenaires

Contribuer à la mise en valeur d'un espace culturel commun et favoriser l'accès aux fonds documentaires

Favoriser la constitution de réseaux géographiques, scientifiques ou culturels pouvant faciliter le montage de coopérations transfrontalières avec des musées ou organismes des autres pays poursuivant un but analogue, entre autres apporter un soutien à l'édition de documents multilingues s'adressant au grand public et mener en Europe toutes les activités correspondant à la réalisation de son objet social, notamment participer avec le concours d'autres associations à la constitution d'une association ou fondation européenne. »¹.

L'action de l'AMAF est organisée autour de quatre commissions :

Commission des relations avec les pouvoirs publics
Commission d'animation et de promotion
Commission technique et de recherche historique
Commission juridique

Comme on le voit, ce programme très ambitieux recoupe en grande partie celui de la FFVE, alors que l'AMAF est loin de disposer de moyens comparables. D'une façon générale, ces associations revendiquent un rôle prescripteur en matière de conservation et de restauration, rôle qu'elles assument en partie par l'importante communication réalisée sur ce sujet auprès de leurs membres, surtout d'ailleurs en ce qui concerne la FFVE. Cependant, cette orientation est relativement récente dans leur culture, et il s'avère qu'elles éprouvent une certaine difficulté à élaborer la méthode pouvant conduire aux principes généraux et aux règles sur lesquels se fonderait un code spécifique. Il est évident que le Ministère de la culture doit jouer un rôle central dans cette élaboration qui concerne directement le patrimoine national et qui correspond à une préoccupation majeure des protagonistes de l'automobile ancienne, qu'ils soient collectionneurs ou conservateurs de musées.

Quelques autres associations poursuivent des buts analogues à ceux que nous venons de mentionner. Les Amis des musées automobiles, de la moto, du jouet automobile et de la locomotion, association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, créée en 2004 à Montjalin, siège du Musée des voitures de chefs d'État, poursuit pour objectif la dynamisation d'un réseau de 72

¹ Extrait d'un document dactylographié préparatoire à la réunion du conseil d'administration du 17 février 2007.

musées « à travers un certain nombre d'actions collectives destinées à les faire mieux connaître du public »¹. Son action la plus originale est la réalisation d'une carte qui pour le prix de 10 euros donne accès pendant deux ans à 39 des musées membres de l'association, dont quelques uns sont à l'étranger (Belgique, Luxembourg, Allemagne, Suisse, Italie, Grande-Bretagne, États-Unis).

Organismes à l'étranger : l'exemple de la Fondation belge pour le Patrimoine Automobile et Moto

Il nous paraît intéressant de signaler que la Fondation Roi Baudouin abrite en son sein la Fondation Belge pour le Patrimoine Automobile et Moto. Sa création a été motivée par le constat que, contrairement à tous les pays voisins, la Belgique ne compte aucune institution d'intérêt public susceptible de recueillir des legs dans le domaine du patrimoine automobile, et que par conséquent le risque de dispersion du patrimoine belge est important. Elle peut notamment :

« acquérir des véhicules et pièces d' « automobilia » par dons, legs, prêts à long terme, achats, viager, location-vente ou toute autre forme jugée adéquate
gérer ce patrimoine (restauration, maintenance, vente, etc.)
obtenir des lieux et assurer les modalités de conservation du patrimoine
organiser des expositions et autres manifestations susceptibles de mettre en valeur des collections
mettre sur pied des réunions, colloques et tout événement susceptible de servir la notoriété et l'objet de la fondation
créer et gérer une bibliothèque accessible au public
organiser avec d'autres institutions toute collaboration favorable à ses objectifs »²

Cette fondation a reçu le don des archives historiques de la Belgian Shell, a acquis plusieurs fonds d'archives et de documentation liés à l'histoire de l'automobile, a restauré et digitalisé des films et a installé une bibliothèque automobile dans les locaux de la bibliothèque de l'Université Libre de Bruxelles. Le président du conseil des fondateurs est Herman De Croo, ministre d'État.

¹ Document diffusé par l'association préalablement à l'assemblée générale ordinaire du 10 février 2006.

² Document diffusé sur Internet (www.kbs-frb.be).

E. Les métiers du patrimoine automobile

Depuis quelques années déjà, les professionnels de la réparation automobile ont alerté les pouvoirs publics et les assureurs, dont ils dépendent étroitement, de la dégradation de leurs résultats d'exploitation¹. Ce n'est pas l'objectif de ce rapport de dresser un bilan des problèmes que rencontre ce secteur professionnel. Néanmoins, il nous paraît utile de signaler que l'automobile ancienne est susceptible d'offrir des débouchés nouveaux à des artisans dont la qualification professionnelle correspondrait aux critères requis en matière de restauration. La France dispose en ce domaine d'une immense richesse en compétences, encore sous-exploitée, mais qui peut véritablement être considérée comme un « patrimoine immatériel ». Les métiers en relation avec la restauration des véhicules anciens sont en effet nombreux et variés, puisqu'ils supposent afin de satisfaire aux exigences spécifiques en ce domaine une véritable spécialisation. Ces métiers touchent bien sûr à tous les composants du véhicule : la mécanique, qui à côté de la mécanique générale comprend de nombreuses spécialités (carburation, allumage, rectification, échappement, freinage, trains roulants...), la carrosserie (menuisier automobile, tôlier-formeur, carrossier, peintre...), l'électricité, la sellerie, l'ébénisterie et la marquerie. Ces métiers peuvent dans certains cas se doubler d'une seconde spécialité, liée à la connaissance d'un terrain particulier : époque, pays, marque ou groupe de marques, procédé technique spécifique. Ainsi, le collectionneur ou le musée qui désirent entreprendre la restauration d'un moteur n'aura pas forcément recours au même mécanicien selon le modèle concerné. Pour la peinture, il pourront dans certains cas avoir recours à un spécialiste du réchampissage, activité historiquement liée au décor des véhicules hippomobiles, puis automobiles. Ce ne sont là que des exemples, que l'on pourrait multiplier à l'infini.

Une partie de la problématique réside bien sûr dans la transmission du savoir. Nous sommes en effet à une époque charnière où ne subsiste qu'un très petit nombre d'artisans dépositaires d'un savoir-faire reflétant des pratiques tombées en désuétude, pratiques nécessaires dans l'optique de la restauration. Les spécialistes que nous avons consultés à ce sujet évaluent à environ une décennie le laps de temps dont nous disposons pour recueillir le témoignage et l'expérience de ces personnes. Il en est de même en ce qui concerne la documentation technique qui, si elle n'est a priori pas appelée à disparaître, doit néanmoins être sauvegardée afin de servir de guide pour la restauration. Signalons que la FFVE a entrepris auprès des clubs affiliés une collecte de la documentation technique dont ils disposent, sous forme de copies. En dehors de cette tentative, il n'y a à notre connaissance aucune politique d'ensemble dans ce domaine, dont dépend pourtant l'intégrité et la sauvegarde d'une part de notre patrimoine. Des initiatives individuelles existent, dont les répercussions, faute d'organisation et de moyens, restent limitées. Il convient de souligner qu'en la matière, une grande partie du savoir demeure oral, les traités de mécanique ou manuels d'entretien d'époque ne donnant qu'une vue partielle des problèmes, dans la mesure où ils passent précisément sous silence maint aspect pratique couramment enseigné autrefois mais aujourd'hui tombé dans l'oubli. Comme nous l'a dit Laurent Rondoni, mécanicien chargé de la restauration de certains véhicules classés, la part de la rationalité dans une restauration n'est pas aussi importante qu'on pourrait le croire. Plus la mécanique est ancienne, plus l'empirisme des concepteurs apparaît important relativement à nos critères d'aujourd'hui. Un facteur de sensibilité doit donc intervenir, qui tempère les données objectives dont on dispose soit parce qu'elles figurent dans les documents d'archives, soit parce qu'elles ont pu être déduites de mesures. Lorsqu'il n'existe plus de documentation concernant une

¹ Voir notamment « Assurance automobile. Les inquiétudes des professionnels de la réparation automobile », *Assurer*, n° 46, 23 mars 2005, p. 4. *Assurer* est la lettre d'information bimestrielle éditée par la Fédération française des sociétés d'assurances.

marque donnée, le mécanicien doit parfois réinterpréter des points de détail en fonction de l'esprit de l'époque et du pays concernés, pratique d'ailleurs courante en ce qui concerne les monuments historiques. On comprendra qu'une telle démarche ne peut reposer que sur une authentique culture technologique, glanée dans la consultation assidue des publications anciennes et des dépositaires du savoir qui sont encore parmi nous. Voilà pourquoi la démarche spécifique correspondant à la restauration ne peut se satisfaire des formations techniques couramment pratiquées dans l'enseignement professionnel.

L'enseignement technique constitue donc l'autre volet de cette problématique. L'évolution de la technologie a rendu caduc l'apprentissage de certains aspects de la technique automobile qui constituaient naguère la base même de la discipline. Les carrossiers formés à l'ancienne se plaignent régulièrement de l'inaptitude des apprentis qu'ils accueillent à utiliser certains instruments pourtant indispensables dans les opérations de restauration. En 1995, l'Association Nationale pour la formation Automobile a lancé une enquête nationale sur l'utilité d'une formation à la restauration automobile pouvant aboutir à la création d'un certificat de qualification professionnelle spécifique. La conclusion de cette enquête ayant été négative, un certain nombre de disciplines ont été progressivement supprimées dans les enseignements. La formation nécessaire à la restauration des véhicules anciens se fait donc marginalement, au hasard des stages. En liaison avec le Musée de l'automobile de Mulhouse, Maurice Rueff a lancé il y a deux ans des stages de formation en mécanique et carrosserie sur voitures de collection. Ouverts à tous, ces stages connaissent un succès réel, attirant non seulement les amateurs désireux de restaurer leur propre automobile, mais aussi des jeunes, futurs professionnels à la recherche d'une spécialisation. Les débouchés, qui sont réels, n'existent cependant qu'au compte-goutte, mais les meilleurs éléments parviennent à une situation intéressante et lucrative. Les spécialistes ayant pignon sur rue puisent bien sûr dans le vivier des centres de formations. Sélectionnés au fil des stages, ces apprentis sont les restaurateurs de demain.

L'amélioration de la situation des métiers d'art liés à l'automobile dépasse les seules compétences du Ministère de la Culture. Toutefois, elle ne peut en bonne logique se produire sans son concours. Il y a en effet deux aspects dans la problématique de la restauration : un aspect pratique touchant très étroitement aux problèmes de l'enseignement, que nous venons d'évoquer sommairement, et un aspect théorique, qui consiste essentiellement à déterminer les critères devant présider au maintien des véhicules dans leur état d'origine, et par conséquent à édicter les normes en matière de restauration et de conservation. Les professionnels des musées sont les mieux placés afin d'élaborer l'ensemble des documents directeurs qui à l'heure actuelle font défaut dans ce domaine. Le 17 février 2007 une rencontre informelle de spécialistes de l'automobile ancienne a eu lieu en marge du salon Rétromobile¹. Parmi les suggestions qui ont été faites lors de cette réunion figurent notamment l'élaboration d'une liste des métiers automobiles en voie de disparition (ou plus exactement dont la mémoire est en train de se perdre), la rédaction de formulaires standardisés à utiliser en cas de restauration et comportant une grille descriptive du véhicule aux étapes essentielles de sa restauration, ainsi que l'instauration d'un prix annuel doté par la FFVE et destiné à récompenser le meilleur apprenti dans l'un des domaines de la restauration. Il est curieux de constater que si le concept de « métier d'art » résultant de la démarche initiée en 1975 par le Ministère de la culture n'exclut nullement dans son principe les activités issues de la culture technologique, les métiers liés à l'automobile ancienne ne sont pris en compte dans aucune des instances du ministère relatives aux métiers d'art. Outre les activités étroitement liées aux arts

¹ Jean-Michel Cérède, Claude Delagneau, Richard Keller, Rodolphe Rapetti, Laurent Rondoni, Jacques Rousseau, Maurice Rueff, Bernard Vaireaux.

plastiques (fonderie, gravure...), les domaines reconnus dans la culture du ministère se définissent par rapport à cinq axes : arts décoratifs, design, mode, facture instrumentale, arts de la scène. Cette définition se traduit dans la nomenclature officielle suivante : arts de la terre et du feu, arts du bâtiment et de la pierre, arts du bois et du meuble, arts du livre de l'estampe et du graphisme, arts du métal, arts du spectacle, arts textiles et mode, bijouterie, orfèvrerie et horlogerie, facture instrumentale. On pourrait s'interroger sur cette conception qui dessine en creux une certaine vision du patrimoine. Il semble urgent de la faire évoluer.

II – Les Musées automobiles en France

A. Description générale

Nous nous bornerons ici à dessiner les contours généraux de l'ensemble hétéroclite de l'entité « musée automobile » en France. On trouvera une analyse plus détaillée de leurs divers aspects dans les chapitres suivants.

Une extrême variété sous une apparente uniformité

L'expression « musée automobile » recouvre des réalités extrêmement variées. D'une façon générale, on peut dire que ce terme englobe tout musée dont tout ou partie de la collection est consacrée à la locomotion terrestre faisant appel aux véhicules à moteur, à l'exclusion toutefois des musées consacrés aux transports ferroviaires.

La famille des musées automobiles comprend des institutions dont les collections sont orientées vers des objets de nature diverse. On pourra y rencontrer, en fonction de la thématique de la collection, non seulement des automobiles, mais des cyclomoteurs ou des vélomoteurs, des side-cars, des triporteurs, des camions, des autocars, la gamme complète des véhicules utilitaires, des machines agricoles ou des engins militaires, ainsi que l'ensemble des accessoires nécessaires à l'utilisation de ces véhicules (du jerrycan jusqu'à la combinaison portée lors d'un grand prix par un pilote célèbre) et parfois la documentation témoignant de tous les aspects liés à l'histoire de l'automobile (projets, autographes, imprimés, photographies, témoignages sonores, films, modèles réduits, dioramas). Le musée automobile a ceci en commun avec le musée d'« arts et traditions populaires » qu'il peut associer dans une même salle des objets dont la valeur marchande respective n'a rien de comparable. En fonction de l'histoire de leur collection et de l'existence ou de l'absence d'un axe thématique ayant servi à définir celle-ci, certains musées peuvent présenter une grande variété d'objets, ou au contraire être constitués par des séries d'objets relativement similaires. D'où, sur le plan du contenu matériel des collections, l'absence d'une véritable typologie propre au musée automobile, contrairement à ce qu'on observe, par exemple, pour le secteur des Beaux-Arts.

Des musées de toutes tailles répartis sur l'ensemble du territoire

La France compte de très nombreux musées automobiles, répartis sur l'ensemble du territoire de façon relativement uniforme. La dernière enquête de presse consacrée à ce sujet¹ en dénombre 92. L'édition 2007 du *Guide du collectionneur auto*, publié par le magazine *La Vie de l'auto*, en recense 130², mais la liste fournie ne comporte que 70 établissements. Il va de soi que selon les critères retenus (musée exclusivement dévolu à l'automobile ou collection comportant une section sur l'automobile, musée ouvert de façon permanente ou collection présentée à titre exceptionnel, typologies plus ou moins accueillantes), ces données peuvent varier considérablement. D'autre part, les difficultés que connaissent depuis quelques années les musées automobiles ont conduit récemment à quelques fermetures spectaculaires, s'accompagnant parfois de la vente de l'intégralité

¹ « 92 musées dédiés à l'auto ! », *L'Argus*, 21 juillet 2005.

² p.178.

des collections (Musée de La Réole, Gironde). Par conséquent, ces données sont à considérer comme bien plus mouvantes qu'on ne s'y attendrait dans un univers censé incarner une forme de permanence. Nous faisons figurer en annexe une liste des musées pris en compte pour cette étude, sans prétendre à l'exhaustivité. Ces musées sont d'importance variable, allant d'une dizaine de véhicules (Musée de Montcalm dans le Gard) aux 424 voitures exposées au Musée national de l'automobile – Collection Schlumpf à Mulhouse. Le nombre de visiteurs est à l'avenant, de quelques milliers pour les plus petits établissements à plus de 200.000 pour le musée de Mulhouse.

Un coup d'œil à la carte de France des musées automobiles fait d'emblée apparaître un vide étonnant : celui qui entoure Paris. La ville où naquit l'automobile n'est en effet dotée d'aucun équipement muséographique évoquant ce phénomène capital de l'histoire, à l'exception toutefois du Conservatoire national des Arts et Métiers, qui comporte une section d'une quinzaine de véhicules. Paris est en cela la seule ville européenne marquée dans son passé par l'industrie automobile à n'être dotée d'aucun musée sur ce thème. À proximité de la capitale, on ne trouvera que deux musées actuellement ouverts : le Musée national de la voiture et du tourisme, sis au Château de Compiègne, et le Musée départemental des Sapeurs-Pompiers du Val d'Oise à Osny, la collection Autocars Tourisme Patrimoine, à Croissy Beaubourg, n'étant visible que sur rendez-vous. Le Musée des transports urbains, autrefois à Saint-Mandé, est en cours de transfert à Chelles¹. Encore convient-il d'observer que sur ces trois musées, deux sont dédiés à des secteurs bien particuliers de la locomotion, et que la collection de Compiègne est largement orientée vers les véhicules hippomobiles et ne comporte que de rares exemples de véhicules automobiles, tous antérieurs à 1914. Rappelons enfin qu'il y a une quinzaine d'années, le conseil général des Hauts-de-Seine, à l'initiative de Charles Pasqua, a créé une collection automobile didactique, un moment présentée au sein du complexe commercial de La Défense. Ce « Musée de la Colline » mêlait les véhicules acquis par le conseil général (25 voitures) et des prêts de particuliers, l'ensemble illustrant l'évolution de l'automobile en un panorama relativement réduit mais cohérent. Le projet, jugé trop dispendieux, a été finalement abandonné et la totalité de la collection vendue aux enchères en 2004².

Une grande diversité de statuts

À la diversité historique de la constitution des collections correspond une grande variété du statut légal des établissements.

Une immense majorité d'entre eux sont privés. Cette situation n'a rien de surprenant, puisque le phénomène des musées automobiles est relativement récent et que bon nombre de musées sont propriété de leurs fondateurs, qui en assurent la gestion et l'exploitation. La question de la pérennité de ces structures à travers l'adoption d'un mode de gestion adapté (comme par exemple la création d'une fondation) ne se pose encore que marginalement. D'autres relèvent d'associations du type « loi de 1901 ». Les collections de ces musées sont gérées le plus souvent avec une flexibilité qu'ignorent les collections publiques. La revente de certains objets appartenant aux collections est relativement fréquente. En fait, ces musées s'apparentent plutôt, du point de vue de la gestion, à des collections privées ouvertes au public. La pratique du dépôt en provenance de diverses collections privées y est elle aussi beaucoup plus fréquente que dans les structures auxquelles le Ministère de la

¹ Voir Amtuir Infos, n° 271, janvier 2007, p. 1, ainsi que la note de Jean-François de Canchy, directeur régional des affaires culturelles d'Île-de-France, à la directrice des musées de France, 25 janvier 2007.

² Voir « Le 7 novembre à Sceaux. Collection 92 », *La Vie de l'auto*, 25 novembre 2004, p. 24.

culture est accoutumé. Ces musées privés vont du simple hangar dont les portes s'ouvrent aux visiteurs le dimanche jusqu'aux structures permanentes abritant plusieurs centaines de véhicules et dont le nombre de visiteurs annuels frise les 100.000 (Manoir de l'automobile à Lohéac).

Seuls deux établissements dépendent exclusivement de l'État : le Conservatoire national des Arts et Métiers et le Musée national de la voiture et du tourisme de Compiègne, créé en 1927. Parmi les musées dépendant de collectivités territoriales, citons le Musée dit « national » de l'automobile – Collection Schlumpf de Mulhouse, régi par deux associations (l'une propriétaire et l'autre gestionnaire) regroupant notamment ville, département et région ou le Musée Henri Malartre de Rochetaillée-sur-Saône, qui dépend de la Ville de Lyon.

Projets scientifiques et muséographie

Du 30 septembre au 15 octobre 2006, le Mondial de l'automobile, l'un des salons les plus importants au monde dans ce domaine, a accueilli dans le hall 8 du Parc des expositions de la Porte de Versailles une exposition de 8000 m² dédiée aux musées automobiles français. Le propos de cette manifestation, intitulée *L'Incroyable Collection. Les trésors des musées et conservatoires français de l'automobile*, était très simple et cependant inédit : il consistait à inviter 25 musées ou collections à présenter dans un espace dédié à chaque institution quelques uns de leurs plus beaux véhicules. On estime entre 600.000 et 800.000 le nombre de personnes ayant visité cette exposition, ce qui montre un réel intérêt du public pour le patrimoine automobile en soi, indépendamment de l'attrait qu'aurait pu présenter une thématique spécifique liée à l'automobile¹.

Or, si l'intérêt et la curiosité du public ne font pas de doute, il n'est pas certain que les musées automobiles français y répondent de manière satisfaisante, quelle que soit par ailleurs la qualité de leurs collections. Comme on le verra dans la suite de ce rapport, force est de constater qu'en ce qui concerne la muséographie, il n'existe malheureusement en France aucun musée pouvant soutenir la comparaison avec les grandes institutions créées par les principales marques étrangères. Au-delà de ce constat, il apparaît également qu'une certaine disparité existe dans ce domaine entre les différents musées automobiles français. Celle-ci est bien sûr fonction de la plus ou moins grande capacité à financer des aménagements muséographiques qui, afin d'assurer une mise en valeur satisfaisante des collections, peuvent s'avérer coûteux : il va de soi que le collectionneur privé dispose rarement de moyens comparables à ceux d'un constructeur. Cependant, l'essentiel de cette problématique est selon nous d'origine culturelle. Il y a une véritable étanchéité entre le monde officiel des musées et du patrimoine, en grande partie régi par l'État, et celui de l'automobile, y compris sous son aspect patrimonial. L'absence de musée de marque en France est allée de pair avec l'absence de tradition muséographique majeure dans le domaine automobile. Non seulement nous ne disposons pas, contrairement à ce que l'on peut observer en Italie ou en Allemagne, de musée bâti d'après les plans d'un architecte de renom, mais la muséographie française, à quelques exceptions près, est dans ce domaine encore largement tributaire d'un mode de présentation issu de la tradition du garage et de l'agencement caractéristique des premières collections privées, où les véhicules se trouvent sagement parqués les uns à côté des autres. Le « soclage » et l'éclairage, bref la mise en scène de l'automobile, objet qui est pourtant parmi ceux offrant au conservateur le plus grand potentiel en matière de présentation (ouvert, fermé, éclairé de l'intérieur ou de l'extérieur, statique, dynamique), restent le plus souvent, sinon rudimentaires, du moins très en deçà de la

¹ Le thème choisi pour l'exposition accompagnant l'édition précédente du Mondial, en 2004, était *L'automobile et la bande dessinée*.

beauté atteinte par le crayon des grands carrossiers. L'objet automobile n'est que très rarement exploité selon les possibilités esthétiques qu'il offre. Même le musée de Mulhouse, figure de proue des musées automobiles français, n'est pas exempt de critiques à cet égard, dans la mesure où sa présentation reflète encore en grande partie le schéma mis en place par les frères Schlumpf, et correspondant plus à l'idée d'une accumulation de véhicules qu'au souci d'une mise en valeur esthétique et pédagogique. Cette tradition issue du garage et de la collection privée n'est pas absente, loin s'en faut, hors de France. Cependant, elle n'a pas été chez nous contrebalancée par quelques exemples muséographiques majeurs et d'ampleur suffisante. Il est significatif à cet égard que la rénovation du musée de Mulhouse, dans sa première tranche de 2006, se soit pour le moment limitée à une entrée monumentale, tandis que la muséographie maintenant très datée demeure inchangée, sans que l'on dispose d'une réelle perspective sur son évolution future. Les quelques musées où l'on se trouve en présence d'une muséographie moderne et relativement sophistiquée sont d'échelle assez réduite. C'est le cas du Musée automobile de la Sarthe, rénové en 1991, qui présente sur une surface d'environ 5000 m² moins de 200 voitures, dont 40 véhicules de compétition.

On retrouve ce fossé entre les musées automobiles et le reste du paysage muséal français en ce qui concerne la conception de l'appareil didactique. En effet, il est exceptionnel que le visiteur d'un musée automobile se trouve en présence d'un parcours raisonné. Si dans la plupart des musées la présentation des collections correspond à l'évolution chronologique, il est assez rare que celle-ci fasse l'objet d'un exposé d'ensemble mettant à la disposition du public les clés nécessaires à la compréhension du phénomène automobile. Bien souvent, l'appareil pédagogique, y compris dans des musées disposant de moyens relativement importants, est limité aux cartels figurant devant chaque véhicule, et ne présente aucune solution de continuité. Là encore, quelles que puissent être les disparités existant entre eux, les musées automobiles français traduisent dans leur situation actuelle la prégnance d'une tradition venue de la collection privée. En France, le musée automobile est souvent conçu comme un ensemble de joyaux réunis pour le plaisir de l'amateur, ou, lorsqu'il associe aux raretés quelques modèles populaires, pour provoquer chez le spectateur un sentiment nostalgique. À l'heure actuelle, aucun musée français ne fournit les éléments nécessaires à une compréhension d'ensemble du phénomène que représente l'automobile, non seulement eu égard à l'évolution du design et de la technologie, mais aussi en ce qui concerne ses aspects historiques, économiques et sociaux. Or, il apparaît à tout observateur attentif que le développement de l'industrie automobile est un excellent fil conducteur pour une lecture originale du XXe siècle¹, de même qu'une présentation de l'automobile ancienne constitue un support à l'évocation de l'automobile du futur et des problèmes que celle-ci pose à notre société.

¹ C'est le parti qui a été pris pour le nouveau musée construit par Mercedes à Stuttgart.

B – Spécificité de la collection automobile

A priori, la thématique automobile semble se fondre dans celle des sciences et techniques. Pourquoi donc faire un sort distinct aux musées automobiles ? Les réponses que l'on peut apporter ont respectivement trait à la conservation et à la restauration, et d'autre part à l'usage des collections. De ces constatations découlent les critères à utiliser (ou plutôt à élaborer) afin de définir ce qu'est l'intégrité d'un véhicule ancien.

Conservation et restauration : le problème de l'authenticité

Les musées techniques sont ceux qui posent sur le plan de la conservation des collections les problèmes les plus complexes. La diversité des matériaux mis en œuvre dans la réalisation de l'objet technique est extrême ; les systèmes ayant présidé à sa fabrication font souvent appel à une ingénierie multiple, relevant de domaines de spécialisation distincts et de procédés dont la trace historique est parfois perdue. Dans la pratique, la compétence y sera par conséquent partielle et la restauration d'un objet fera appel à un nombre relativement important d'intervenants, un peu comme dans le cas d'un bâtiment ancien. La question de la restauration d'une automobile pose des problèmes bien distincts de celle d'un tableau, pour laquelle, sur le plan théorique, deux restaurateurs sont suffisants, l'un spécialisé dans le support et l'autre dans la couche picturale. C'est en effet à une kyrielle de spécialistes qu'il faut faire appel lorsqu'il s'agit de restaurer un véhicule. Ces spécialistes seront d'ailleurs plutôt des praticiens ayant conservé l'héritage technique propre à un métier que des restaurateurs formés spécifiquement à la discipline de la restauration dans tel ou tel domaine. Carrossier (tôlier-formeur), menuisier en automobile, peintre, sellier, mécanicien, électricien automobile, intervennent quotidiennement afin de sauvegarder les collections et de les maintenir dans un état de présentation satisfaisant pour le public. Outre leur spécialisation technique, ces artisans sont généralement spécialisés par marque ou groupe de marques. Contrairement aux professionnels du même domaine travaillant dans l'automobile moderne, l'orientation de leur pratique vers la restauration de véhicules anciens les assimile à ce que nous appelons les « métiers d'art ». La discipline de la restauration appliquée à l'automobile repose par conséquent sur une connaissance théorique et pratique de l'automobile ancienne autorisant à décider des opérations à entreprendre et à les confier aux praticiens idoines. C'est, entre autres, la tâche du conservateur, ou d'un responsable spécifique.

De là découlent d'ailleurs des divergences d'interprétation de la notion de restauration appliquée à l'automobile. Si l'on considère une voiture comme une œuvre originale, il est évident qu'une intervention comportant la reconstitution de parties manquantes ou détériorées, même à titre très partiel et de façon totalement conforme à la technique et aux matériaux d'origine, est assimilable à une dénaturation du caractère d'authenticité du véhicule. Par conséquent, certains responsables de collections peuvent se montrer partisans d'une non-intervention en la matière, la conservation préventive se limitant à un entretien minimal. C'est parfois la ligne adoptée par certains représentants du ministère, à tort selon nous. S'il s'agit là en effet d'un postulat soutenable sur le plan théorique, il apparaît cependant qu'appliqué à une collection automobile, il ne peut aboutir, à long terme, qu'à la présentation de véhicules de plus en plus détériorés par l'action du temps. Outre qu'appliquer à des objets techniques un raisonnement qui vaut pour l'œuvre autographe correspond à une logique des plus discutables, il s'avère que dans la pratique, les collections automobiles, comme on le verra plus loin, ont été et sont restaurées en permanence. Autant ne pas se dissimuler

la réalité : il serait préférable de faire en sorte que ces restaurations soient réalisées selon les règles de l'art et bénéficient des techniques les plus évoluées que de prôner un statu quo dommageable pour les collections. Cependant, il est nécessaire que toute intervention impliquant reconstitution partielle soit faite en conformité intégrale avec l'origine. La documentation historique, l'analyse des matériaux, puis la recherche des techniciens dépositaires du savoir nécessaire, sont les étapes préalables à la réalisation du travail proprement dit. Celui-ci devra être documenté, de façon à pouvoir déterminer avec précision le périmètre et la nature de la restauration. On peut d'ailleurs imaginer que soit élaborée une grille référentielle composée d'indices permettant de chiffrer un « pourcentage » de restauration appliqué aux différentes parties d'un véhicule, le cumul de ces indices permettant de déterminer un pourcentage global de restauration, indicateur du niveau d'authenticité du véhicule par rapport à un état initial théorique évalué à 100 %. Nous avons pu vérifier que certains musées (Musée Henri Malartre) documentent intégralement toute restauration par la photographie et apposent une marque spécifique sur les pièces manquantes reconstituées par l'atelier du musée.

On l'aura compris, la question de la conservation préventive revêt dans le domaine de l'automobile un caractère crucial, dans la mesure où, faute d'un entretien régulier, les collections sont amenées à s'autodétruire lentement. Même conservé dans des conditions optimales de température et d'hygrométrie (ce qui est d'ailleurs rarement le cas dans les musées, qu'ils soient publics ou privés), un véhicule se détériore de lui-même. Contrairement à la plupart des objets que l'on trouve dans les musées, l'objet industriel a généralement été conçu pour une durée de vie limitée. Certains matériaux (caoutchouc, cuir, matériaux électriques, matières synthétiques, fluides) se détériorent assez rapidement, les métaux s'oxydent, les peintures ne résistent guère plus que quelques décennies, la mécanique se grippe lorsqu'elle reste inutilisée. Par conséquent, les musées sont confrontés à d'énormes problèmes de conservation préventive. Bien peu d'entre eux disposent réellement à demeure des équipes qui seraient nécessaires pour satisfaire aux exigences minimales dans ce domaine. Par ailleurs, les techniques d'investigation couramment appliquées en restauration (radiographie, analyse chimique de pigments, ...) n'ont pas encore réellement fait leur chemin en ce qui concerne l'automobile, où elles pourraient peut-être trouver des applications intéressantes. Alors que le milieu automobile dans son ensemble évolue vers une réelle prise en compte de la notion d'authenticité, la restauration de l'automobile ancienne reste un domaine strictement artisanal, ce qui est louable en ce qui concerne les travaux de restauration proprement dits, mais non en ce qui concerne les investigations préalables à ceux-ci. Nombre de véhicules réputés en état « d'origine » gagneraient à bénéficier de ce type de recherche : nul ne peut vraiment affirmer aujourd'hui par exemple que l'état dit « d'origine » des véhicules du musée de Compiègne ne correspond pas à un état de restauration ancien, dont la mémoire s'est effacée.

Mais jusqu'où doit aller la conservation préventive d'un véhicule ? Doit-on considérer qu'il est digne d'un musée à partir du moment où il est complet et où son aspect visuel est conforme à l'origine, ou doit-il de surcroît être susceptible de se comporter comme à son origine, c'est-à-dire de rouler ? Là encore, il peut y avoir une divergence entre la pratique muséale issue de la culture du ministère, et celle du milieu de l'automobile ancienne, où l'on considère en général qu'un véhicule restauré dans un état d'absolue conformité à l'origine doit être susceptible de se comporter comme à l'origine, c'est-à-dire de rouler, avec des performances et un comportement routier analogue à ce que la documentation et les témoignages historiques nous permettent de connaître. C'est selon nous ce dernier point de vue qui doit prévaloir, sachant que là encore un corpus de normes reste à établir. En effet, la nécessité qu'il y a à faire en sorte que les véhicules anciens puissent fonctionner peut

conduire à nombre d'approximations dans la restauration. Il n'en reste pas moins qu'un véhicule parfaitement conservé est un véhicule en état de marche.

L'utilisation des véhicules en démonstration et en compétition

Autre particularité contribuant à situer le musée automobile dans une sorte de marginalité suspecte à l'égard du milieu des musées, les véhicules anciens, en particulier les voitures de compétition, sont souvent amenés à participer à des événements, parfois à des courses qui les replacent dans une situation pouvant s'avérer préjudiciable à leur conservation, voire même aboutir à leur destruction. À notre connaissance, ceci n'a jamais été le cas en ce qui concerne une voiture conservée dans un musée, mais on ne peut évidemment passer sous silence l'existence d'un risque réel. Signalons tout de même que les seuils de valeur importants atteints depuis une décennie par ces véhicules les protègent. Les collections de marques, qui sont les plus assidues de cette pratique, n'utilisent leurs véhicules pour ce type d'événement qu'avec une certaine parcimonie : il s'agit le plus souvent d'une fraction de la collection spécialement dévolue à cet usage. En outre, ce sont des pilotes de notoriété internationale, souvent ceux-là mêmes ayant couru au volant de ces voitures par le passé, qui se les voient confier à nouveau. Les épreuves correspondent à des durées plus réduites que dans les véritables championnats et évidemment à des enjeux qui n'ont rien de comparable. Les différents témoignages de pilotes que nous avons pu recueillir¹ montrent que la notion de patrimoine automobile vivant est bien présente à leur esprit lorsqu'ils sont amenés à conduire ces véhicules dans des épreuves qui s'apparentent plus à des démonstrations qu'à d'authentiques compétitions. Il serait excessif de rendre incompatible l'appartenance d'un véhicule à un musée et son utilisation sur route ou sur circuit. Il s'agit là en fait d'une pratique comparable à celle qu'on observe dans les musées instrumentaux, lorsqu'un soliste réputé ou un spécialiste de la technique musicale utilise un instrument dans le cadre d'un concert public. Bien que ceci puisse paraître paradoxal, nous irons jusqu'à dire que cette pratique correspond au contraire à une bonne gestion de la conservation de ces objets. Tout comme un instrument à cordes qui n'est pas joué perd progressivement ses propriétés sonores, une voiture de course a besoin d'évoluer périodiquement dans le cadre pour lequel elle a été conçue afin d'être contrôlée et maintenue en état. De plus, comme nous avons pu le vérifier par nous-même, c'est à l'occasion de ces manifestations que se concentrent les témoignages de ceux qui ont par le passé contribué à la conception, à la préparation, à l'entretien ou à la réparation de ces véhicules, témoignages précieux pour préserver leur authenticité ou revenir sur les modifications fâcheuses qu'ils ont pu subir au fil du temps, à l'époque où la question de leur intégrité par rapport à un état original ne se posait pas.

Nécessité d'un débat

L'ensemble des questions posées par la conservation, la restauration et l'utilisation du patrimoine des musées automobile pose le problème de la frontière entre rigueur et rigorisme. À l'heure actuelle, et en l'absence de points de repère auxquels pourraient souscrire l'ensemble des acteurs intéressés, ces questions sont résolues au coup par coup. Il est urgent qu'un débat soit organisé sur ce sujet. Le ministère de la culture est le cadre naturel de ce débat, qui devra être conduit en collaboration avec les principaux intervenants du milieu de l'automobile ancienne, et notamment les conservateurs des principaux musées. Une forte demande existe pour la création de normes en matière de conservation et de restauration. Celles-ci ne pourront être établies que par une

¹ Jean-Pierre Beltoise, Jean Ragnotti.

coopération étroite entre les professionnels de l'automobile ancienne et les conservateurs. Si l'automobile est considérée comme partie intégrante du patrimoine, cette élaboration doit évidemment se faire sous l'égide du ministère (D.M.F. et D.A.P.A.), en prenant en compte le fait que ce patrimoine ne doit pas être considéré comme figé.

La FIVA délivre des cartes permettant aux propriétaires de véhicules anciens de participer aux compétitions internationales. Celles-ci ne sont pas à considérer comme des certificats d'authenticité, mais plutôt comme une garantie d'uniformité du niveau de préparation des véhicules par rapport à l'origine : « Pour être éligibles à la FIVA, ces véhicules de plus de vingt-cinq ans [...] doivent être dans un état historiquement correct et en mesure de rouler. Il n'est toutefois pas souhaitable qu'ils soient essentiellement utilisés à des fins utilitaires ou commerciales, ce qui obligerait en général à remplacer des pièces originales ou à introduire des modifications techniques ou technologiques les éloignant de leur état historiquement correct. Le « cœur » du véhicule qu'il convient d'identifier de la manière la plus précise possible est constitué de son châssis roulant ou de sa coque dont il doit forcément subsister une partie originale aujourd'hui. La carte d'identité FIVA doit donner l'identification de son origine, décrire éventuellement son histoire technique et, si nécessaire, sportive et lui attribuer une classification parmi les seize catégories FIVA.¹ » Il est donc évident que nous ne sommes pas là en présence d'une démarche à visée patrimoniale. La FIVA envisage cependant de pouvoir délivrer dans un avenir proche des certificats d'une autre catégorie qui, eux, devraient présenter les qualités nécessaires afin de pouvoir être considérés comme certificats d'authenticité au sens légal du terme.

¹ Il ne s'agit pas là de catégories établies par rapport à la notion d'authenticité, mais relatives aux caractéristiques techniques des véhicules (cylindrée notamment) en vue de l'utilisation en course. Voir « Forum FIVA à Turin. L'authenticité dans tous ses états », *L'Authentique*, n° 1, printemps 2005, p. 42.

C – Les musées automobiles et l'appellation « Musée de France »

L'ensemble formé par les musées automobiles titulaires de l'appellation « Musée de France » au sens de la loi n° 2002-5 du 4 janvier 2002 codifiée au code du patrimoine n'est nullement représentatif, puisqu'il ne compte que huit établissements sur la petite centaine recensés en France. Sur ces huit établissements, trois seulement ont les véhicules automobiles comme principal centre d'intérêt. Ces quelques musées, dont on trouvera ci-après un descriptif sommaire, forment un ensemble disparate, dont la constitution est le résultat du hasard. En effet, la création de musées automobiles étant un phénomène récent, ce secteur d'activité n'est pas encore réellement intégré dans la culture de notre administration. Nombre de collections de grande qualité ne bénéficient pas de l'appellation. Par conséquent, l'inspection générale des musées n'exerce ses compétences que sur un segment très réduit du domaine, où elle est en fait moins présente que les organismes associatifs (AMAF ou FFVE). Cette situation fait que le Ministère de la culture est absent d'un domaine qui relève pourtant de la notion de patrimoine.

Les musées automobiles « musées de France » sont, par ordre chronologique de création :

- Le Musée des arts et métiers (Paris)
- Le Musée national de la voiture et du tourisme (Compiègne)
- Le Musée Henri Malartre (Rochetaillée-sur-Saône)
- Le Musée des Sapeurs Pompiers du Grand Lyon (Lyon)
- Le Musée national Cité de l'automobile – Collection Schlumpf (Mulhouse)
- Le Musée du Sapeur Pompier (Mulhouse)
- Le Musée des Sapeurs Pompiers de France (Montville)
- Le Musée Auto Moto Vélo (Châtellerault)

Paris : Musée des arts et métiers

Le Musée des arts et métiers est sous sa véritable dénomination « Musée national des techniques ». Il dépend du Conservatoire national des arts et métiers, établissement public de l'État à caractère scientifique, culturel et professionnel placé sous la tutelle du ministre chargé de l'enseignement supérieur. Il ne s'agit nullement d'un musée automobile au sens strict, bien que ses collections comprennent quelques objets relatifs à l'automobile, qui ne représentent qu'une part infime des quelque 80.000 objets des collections. Toutefois, des pièces capitales de l'histoire automobile y sont conservées, dont notamment *L'Obéissante* d'Amédée Bollée (1873, actuellement en dépôt au Musée de la Sarthe), le tricycle à vapeur Serpollet de 1888, ou encore *L'Héllica*, voiture à hélice construite en 1921 par l'ingénieur Leyat. Comme le souligne Jacques Maigret, conservateur en chef du musée, « depuis plusieurs dizaines d'années, avec l'apparition des musées spécialisés, l'enrichissement des collections dans le domaine automobile est très réduit »¹.

L'inventaire compte 142 objets se rapportant à l'automobile : véhicules, mais aussi pièces mécaniques diverses, photographies, etc. Ces objets sont généralement entrés dans les collections par des dons. Dans la mesure où il n'existe pas de musée national dévolu exclusivement à l'automobile, c'est le Conservatoire national des arts et métiers qui a bénéficié de ces libéralités. Voilà pourquoi, comme d'ailleurs dans d'autres domaines, le Musée des arts et métiers possède aujourd'hui des pièces d'une extrême importance, surtout en ce qui concerne les débuts de

¹ Lettre de Jacques Maigret à l'auteur, 28 décembre 2005.

l'automobile. Celles-ci sont présentées dans la section « Transports » du musée, où elles bénéficient d'une muséographie à la fois esthétique et efficace.

Compiègne : Musée national de la voiture et du tourisme

Installé depuis son inauguration en 1927 dans une aile et dans une cour du château de Compiègne, qui fut couverte d'une verrière pour l'occasion, ce musée national a pour thème « l'histoire de la locomotion routière, depuis les origines de l'attelage jusqu'aux débuts de l'automobile »¹. On trouve à son origine un groupe d'amateurs réunis autour du Touring Club de France : Léon Auscher, qui en était vice-président, André Citroën, le marquis de Dion, Georges Kellner et ses fils, Louis Renault, les familles Bollée et Jenatzy, pour ne citer que les plus célèbres. C'est le plus ancien musée de France ayant ouvert ses collections à l'automobile, par conséquent l'un des plus anciens au monde, et l'on voit que quelques pionniers de l'aventure automobile se sont penchés sur son berceau. Sa collection est surtout composée d'attelages et compte parmi les plus importantes d'Europe dans ce domaine. Une trentaine d'automobiles la complètent, en illustrant le passage du transport hippomobile à l'automobile. Ce musée conserve quelques uns des fleurons de l'histoire automobile, dont *La Mancelle*, voiture à vapeur conçue par Amédée Bollée (1878), la diligence à vapeur du marquis de Broc (1885), *La Jamais contente* de Camille Jenatzy (1899), animée par deux moteurs électriques et premier véhicule à avoir dépassé les 100 km/h, ou encore la célèbre Hotchkiss Type V (1910). Orienté vers la thématique du tourisme, ce musée fait également une large place aux accessoires de voyage.

On pourrait dire qu'à certains égards ce musée est parfaitement représentatif de la situation française relativement au patrimoine automobile. À la richesse exceptionnelle de sa collection, l'une des plus réputées au monde, correspond hélas une muséographie surannée et une présentation qui rend perceptible le manque de moyens : éclairage déficient, cartels difficilement lisibles, scénographie rudimentaire, accompagnement pédagogique quasi inexistant, absence d'événements temporaires. Théoriquement ouvert au public aux heures d'ouverture du château, le musée n'est en fait que partiellement visible, puisque privé depuis fin 2000 de son principal espace d'exposition (environ 900 m²), dans l'attente des travaux de réfection de la verrière de la « cour des cuisines ». Cible régulière de la presse spécialisée qui y voit l'illustration de l'indifférence des pouvoirs publics en matière de patrimoine automobile, il est pourtant un des lieux les mieux aimés du milieu des amateurs et des spécialistes, et pourrait constituer à l'avenir l'un des sites où se manifesterait une politique ambitieuse du ministère de la culture dans le domaine du patrimoine automobile². Soulignons enfin que les collections, réputées en « état d'origine » sont en fait pour partie, sur le plan de la conservation, dans une situation critique. Ceci n'a rien d'étonnant puisqu'elles ont été conservées depuis plus de soixante quinze ans dans un local dont la température et l'hygrométrie ne sont pas efficacement contrôlées et où les chocs thermiques sont importants.

Il est essentiel de souligner que la compétence du conservateur de cet établissement, M. Jean-Denys Devauges, n'est pas en cause, ni d'ailleurs l'implication des directeurs successifs du Château de Compiègne, qui se sont employés à trouver une solution aux nombreux problèmes que posent la conservation et la présentation de cette collection. Force est de constater cependant que les

¹ Voir catalogue d'exposition *L'Incroyable collection. Les trésors des musées et conservatoires français de l'automobile*, Paris, 2006, p. 64.

² Voir Francis Tailledet, « Le mot du président », *La Berline. Bulletin de liaison et d'information de la Société des Amis du Musée national de la voiture et du tourisme*, n° 14, année 2005, p. 3.

directeurs du château, depuis un certain nombre d'années, ayant à faire face à un manque chronique de moyens, n'ont guère pu se soucier du Musée de la voiture, considéré tout au mieux comme un appendice de l'établissement alors qu'il pourrait constituer, à condition d'être convenablement exploité, l'appel principal en termes de fréquentation et de diversification du public.

À cet égard, une constatation s'impose : la relative exiguité des locaux de la « cour des cuisines » ne permet pas de déployer la collection de façon satisfaisante. Une présentation par rotation d'une partie de la collection tous les deux à trois ans permettrait :

- d'assurer une vie événementielle à cet ensemble réputé figé et de renouveler ainsi la motivation de visite régulièrement en réalisant des présentations thématiques du même type qu'une exposition temporaire
- d'entreprendre petit à petit la restauration des collections, dont la partie non présentée au public serait conservée dans des locaux appropriés

Un tel dispositif serait doublement satisfaisant, puisqu'il permettrait de s'attaquer à la question épiqueuse de la conservation de ce patrimoine tout en assurant enfin sa présentation de manière attractive. La réfection de la verrière, qui seule permettra la réouverture effective du musée, est programmée, l'étude préalable étant financée sur les crédits de l'établissement en 2007. La Direction des Musées de France est intervenue afin que cette réfection ne corresponde pas seulement à une restauration à l'identique, mais soit assortie d'un dispositif de traitement climatique conforme à ce qu'on attend d'un musée moderne, tout particulièrement lorsqu'il s'agit de préserver une collection insigne et d'une extrême fragilité.

Rochetaillée-sur-Saône : Musée Henri Malartre

Fils d'un constructeur en métallurgie, Henri Malartre (1905-2005) crée en 1929 à Lyon une entreprise de démolition d'automobiles. Il commença sa collection en 1931, par l'achat d'une Rochet-Schneider de 1898 qui lui avait été livrée pour la ferraille. La région lyonnaise avait été au début du XXe siècle l'un des principaux foyers de production des pionniers de l'automobile¹ et constituait par conséquent à cette époque un véritable gisement de véhicules rares. En 1959, Henri Malartre fit l'acquisition du château de Rochetaillée, place forte du XIIe siècle transformée au fil du temps et restaurée à partir de 1892 dans un esprit néo-médiéval, située à 15 kilomètres au nord de Lyon. Dès l'année suivante, il y ouvrait au public le premier musée automobile de France, qui abritait quelques uns des plus beaux témoignages des origines de l'automobile. Les salles du château ne suffisant pas à abriter la collection, on construisit peu après dans le parc une extension, dénommée « Hall Gordini » en hommage au constructeur et champion français, où sont notamment présentés les véhicules plus récents et de compétition, dont la Gordini type 16 de 1952, voiture de grand-prix offerte par Amédée Gordini à Henri Malartre. En 1972, l'établissement devint musée de la ville de Lyon, suite à l'achat contre rente viagère de l'entièvre collection, du parc et de l'ensemble des bâtiments par la commune² sous l'impulsion du maire de l'époque, Louis Pradel. Malartre étant resté jusqu'à sa mort très fortement impliqué dans la direction du musée, où il avait conservé deux pièces d'habitation, celui-ci constitue aujourd'hui encore un témoignage unique sur le goût d'un des premiers collectionneurs d'automobiles, reconnu dans le monde entier comme un pionnier dans ce domaine, et sur une personnalité par ailleurs exceptionnelle, puisque, héros de la résistance, Henri Malartre fut déporté à Buchenwald.

¹ Lyon était au début du XXe siècle la deuxième ville de France par son importance comme productrice d'automobiles. On y dénombrait avant la première guerre mondiale une centaine de constructeurs.

² Délibération du conseil municipal de la Ville de Lyon, 29 mai 1972.

Situé dans un parc de trois hectares, ce musée se distingue moins par le nombre des véhicules exposés (environ 50 cycles, 60 motos, 100 automobiles, des autocars lyonnais, répartis sur 2500 m²), que par la rareté et la qualité exceptionnelle d'un grand nombre d'entre eux et par l'écrin dans lequel ils sont présentés. Le château de Rochetaillée confère en effet à cet ensemble un caractère insolite, tout à l'opposé des sites industriels qui accueillent habituellement les musées automobiles. Le Hall Gordini, construit peu après l'ouverture du musée, est loin d'occuper une place négligeable dans l'architecture muséographique des années 60. En effet, c'est un bâtiment lumineux et moderne, dont on perçoit immédiatement qu'il a été mûrement réfléchi en vue d'une présentation optimale des véhicules. En cela, il n'est nullement redéivable à la tradition qui a prévalu durant la seconde moitié du XXe siècle et selon laquelle le musée automobile s'apparenterait dans son architecture à un lieu de stockage du type hangar ou garage. À cet égard, il demeure unique en France, puisqu'il s'agit à notre connaissance du premier bâtiment au monde construit en fonction d'une destination muséographique spécifiquement dédiée à l'automobile. Les collections figurent parmi les mieux entretenues des musées français. La majeure partie des véhicules est en état de marche, faisant parfois l'objet de démonstrations dans le parc du château. Un atelier de restauration occupant trois personnes à demeure est à même d'intervenir de façon très satisfaisante, seuls les travaux de peinture étant sous-traités.

On y enregistrait 69.000 visiteurs en 1996, contre des résultats dépassant parfois les 150.000 dans les années 70. Une étude réalisée en 2002 sur la base des années 2000 et 2001 par l'Observatoire départemental du tourisme et portant sur la fréquentation des musées et sites patrimoniaux du département du Rhône plaçait le Musée Malartre au 8^e rang sur la quarantaine d'établissements recensés, avec 54.826 visiteurs, derrière le Musée des Beaux-Arts ou le Musée de la civilisation gallo-romaine de Saint-Romain-en-Gal, mais devant le Planétarium ou l'Institut Lumière¹. En 2005, il avait reculé au 13^e rang, avec 43.240 visiteurs². Face à cette situation, la municipalité de Francisque Collomb avait entrepris une réflexion portant sur une éventuelle privatisation de la gestion du musée, solution qui finalement n'a pas été retenue. D'après nos informations, la ville envisage maintenant une délocalisation dans un site plus proche de Lyon. Il est évident que cette solution ne serait pas sans poser problème par rapport à l'entité réunissant un site, des bâtiments dont nous avons signalé l'intérêt, et la collection qui y fut implantée par le fondateur. De plus, il n'est pas certain qu'une nouvelle localisation aboutisse à une solution meilleure en ce qui concerne les services rendus au public et l'augmentation du nombre de visiteurs. Il est en effet peu probable de trouver à l'immédiate proximité de Lyon un site d'une qualité équivalente. Certes, Rochetaillée-sur-Saône, bien qu'à un quart d'heure de Lyon en autobus, n'est pas d'un accès facile à partir du centre-ville. Ce lieu semble pourtant offrir tous les éléments pour être repensé selon des modalités de visite différentes de celles d'aujourd'hui (absence de boutique, de lieu de repos et de restaurant). Il offre des atouts certains, et notamment un parc surplombant la vallée de la Saône, idéal semble-t-il à la fois pour les sorties familiales et les rassemblements automobiles. Peut-être pourrait-on réfléchir à une desserte spécifique de l'établissement par les transports en commun. Il est évident que le site actuel, malgré l'organisation d'une manifestation automobile mensuelle, est sous-exploité et que ni les services au visiteur, ni l'animation pédagogique, les expositions et les publications, ni d'ailleurs la communication n'ont suivi le rythme, dans une période où la rénovation du Musée des Beaux-Arts de Lyon a mobilisé les énergies vers d'autres chantiers. Le Musée Henri Malartre est également sous-exploité dans le domaine de la location d'espaces et de

¹ Département du Rhône, Observatoire départemental du tourisme, *Étude touristique. Fréquentation des musées et sites patrimoniaux*, Lyon, 2002.

² Observatoire départemental du tourisme du Rhône, *Bilan touristique annuel*, 2005, Lyon, 2006.

l'organisation d'événements accompagnant un mécénat, ce pour quoi il offre de très grandes possibilités. L'histoire des musées fluctue parfois bien plus qu'on n'est porté à le croire. Rappelons à cet égard qu'au début des années 60, le Musée Henri Malartre recevait à lui seul plus de visiteurs que tous les musées de Lyon réunis.

Lyon : Musée des Sapeurs Pompiers du Grand Lyon

En 1971 Louis Pradel, maire de Lyon et passionné d'automobile, qui allait l'année suivante « municipaliser » le Musée Henri Malartre, inaugurerait le Musée des Sapeurs Pompiers de Lyon, réalisé par des pompiers et des sympathisants à partir d'ensembles récupérés dans différentes implantations du corps des sapeurs pompiers de la ville. Ce n'est cependant qu'en 1985 qu'une structure associative dédiée à l'exploitation de cette collection fut créée. Cette association est appelée à se fondre d'ici peu dans le Comité d'Action Sociale et Culturelle, fédération d'associations largement soutenue par le Conseil général du Rhône, qui deviendrait propriétaire. Le transfert de la propriété des collections vers le Conseil général est également à l'étude. Le recrutement d'un attaché de conservation est en cours.

Ce musée associatif dont les collections comportent une centaine de véhicules présente l'évolution historique de la lutte contre le feu. Le matériel roulant n'est qu'une partie de cet ensemble qui figure parmi les plus importants d'Europe. Il est situé au sein d'un centre d'intervention, à la Duchère, dans un local difficile d'accès et peu propice à la présentation des collections. Seule une partie des véhicules est actuellement visible et un projet de restructuration du musée est en cours. Ce musée gratuit est ouvert en permanence au public.

Mulhouse : Musée du Sapeur Pompier

Inauguré en 1978 dans l'enceinte du Musée Français du chemin de fer, ce musée associatif est fermé depuis 2003, ses collections se trouvant intégralement stockées en caisses. La majeure partie des collections provient de dons de différents corps de sapeurs pompiers français et étrangers.

Mulhouse : Musée national Cité de l'automobile - Collection Schlumpf

L'histoire de la création de cette entité est célèbre, aussi nous nous bornerons à en retracer les grandes lignes, sans entrer dans l'aspect judiciaire ni financier d'une affaire extrêmement complexe, qui aboutira en 1983 à la condamnation de Hans et Fritz Schlumpf, notamment pour abus de biens sociaux. À l'origine de ce musée, se trouve la collection d'automobiles réunie par les frères Schlumpf, industriels qui en 1957 avaient racheté une importante firme de filature mulhousienne. En 1965, l'arrêt de l'exploitation de l'usine entraîna 350 licenciements et marqua le début de mouvements sociaux qui atteindront leur point culminant au milieu des années 70. Parallèlement, les frères Schlumpf avaient commencé à réunir de façon méthodique les éléments de ce qui devait être une collection automobile exemplaire, et pour laquelle ils dépensaient sans compter, au point de compromettre leur situation financière, pourtant très confortable au départ. À partir de 1966, ils entamèrent des travaux dans l'un des bâtiments de la filature (l'actuel musée) afin d'assurer la présentation des véhicules au public. Ceci aboutira à l'actuel hall de 17.000 m², qui est demeuré quasiment inchangé. Dès 1965, la presse locale s'était fait l'écho de l'existence relativement

confidentielle de cette collection fabuleuse. Les mouvements sociaux iront en s'amplifiant, jusqu'à aboutir le 7 mars 1977 à l'occupation des locaux du « Musée Schlumpf » par les syndicats. L'« affaire Schlumpf » allait alimenter la presse nationale pendant plusieurs années. Afin d'éviter que la collection ne soit vendue par le propriétaire pour combler ses dettes, un décret en Conseil d'État classa en totalité les 426 voitures monument historique en 1978¹. Tout élément de la collection était ainsi interdit de sortie du territoire français, et par conséquent les velléités de vente découragées. En 1979, la cour d'appel de Colmar confirma l'extension de la liquidation des biens aux biens personnels des frères Schlumpf, y compris à leur collection d'automobiles. Fin 1980, la Cour de cassation autorisa la vente de la collection, qui sera rachetée le 8 avril 1981 par l'Association du Musée national de l'automobile. Le musée ouvrit au public le 10 juillet 1982.

Deux associations ont la responsabilité de ce musée : l'Association propriétaire du Musée national de l'automobile, qui a fait l'acquisition de la collection Schlumpf en 1981, et l'Association pour la gestion du Musée national de l'automobile. La première, présidée par le président du Conseil général du Haut-Rhin, regroupait en 1981 de la Ville de Mulhouse (aujourd'hui la Communauté d'agglomération de Mulhouse-Sud Alsace), le Département du Haut-Rhin, la Région Alsace, la Chambre de commerce et d'industrie de Mulhouse, l'Automobile Club de France, la Société Panhard et le Comité du Salon de l'automobile. L'Association pour la gestion du Musée automobile en est une émanation, et fut créée en 1981 afin d'assurer l'ouverture du musée au public et son fonctionnement. Présidée par le maire de Mulhouse, elle regroupait en 1981 la Ville de Mulhouse (aujourd'hui la Communauté d'agglomération Mulhouse-Sud Alsace), le Conseil général du Haut-Rhin, la Chambre de commerce et d'industrie de Mulhouse-Sud Alsace, l'Association départementale du tourisme, le Comité d'action pour le progrès économique et social du Haut-Rhin, l'Office du tourisme de Mulhouse et l'Association des musées des arts et techniques de Mulhouse. Bien que de statut privé, cette association veille au respect des règles appliquées dans les musées publics. C'est elle qui accueille les dépôts, notamment l'important dépôt de véhicules et d'archives Panhard et Levassor, propriété de la Société Panhard.

Depuis 1999, l'exploitation du musée a été confiée à une société privée, Culturespaces S.A., filiale de la Lyonnaise des Eaux. À partir de 2000, dans le cadre du contrat de plan État-Région 2000-2006, une restructuration de l'ensemble du site est commencée. Le maître d'œuvre (Studio Milou, Paris) a été sélectionné suite à un concours organisé en 1998, sur la base d'un programme général élaboré en 1996. Le coût total des travaux de restructuration est d'environ 20 millions d'euros hors taxes, dont un tiers a été engagé selon la procédure des marchés publics. Un conservateur du patrimoine, Richard Keller, antérieurement en poste à l'Écomusée d'Ungersheim, a été recruté en 2000, la maîtrise d'ouvrage déléguée étant assurée par la Société d'économie mixte de Haute-Alsace. Les travaux, qui ont débuté en mai 2004, ont abouti à une ouverture des nouveaux espaces en juillet 2006.

Fritz Schlumpf commença à faire l'acquisition de voitures anciennes en 1957. L'essentiel de ses achats furent réalisés entre cette date et le milieu des années 60, à une époque où le marché n'était pas encore raréfié, et où les prix atteints par les véhicules, même de très haute qualité, n'avaient rien en commun avec ce que l'on observe aujourd'hui. Ce n'est pas ici le lieu de détailler l'ensemble exceptionnel que constitue le musée de Mulhouse. Signalons cependant que son caractère unique, au-delà de la qualité intrinsèque des pièces formant la collection, résulte de la démarche systématique de Fritz Schlumpf qui, au lieu de bâtir sa collection en fonction des opportunités qui se présentaient à lui, avait conçu un véritable plan d'acquisitions, visant à illustrer sa conception de

¹ Arrêté de protection du 14 avril 1978.

l'histoire automobile. Pour certaines marques (Bugatti, Gordini, Benz-Daimler-Mercedes), les séries formées ainsi illustrent de façon sinon exhaustive, du moins extrêmement complète l'évolution historique. Les modèles prestigieux, les prototypes de compétition, sont foison dans cet ensemble constitué grâce à l'appui de centaines de relations réparties dans le monde entier. Rappelons, à titre d'exemple, que Fritz Schlumpf acheta aux États-Unis 59 Bugatti. Au bout du compte, et quelle que soit l'opinion que l'on puisse avoir sur la gestion catastrophique des frères Schlumpf à l'égard de l'usine dont ils avaient la responsabilité, force est de constater que le caractère visionnaire de Fritz Schlumpf a conduit à sauvegarder un patrimoine que la collectivité publique serait aujourd'hui tout à fait incapable d'acquérir tant sa valeur a augmenté. Ainsi, la seule Bugatti Royale carrossée par Park Ward, incluse dans un lot de 30 Bugatti acheté aux Etats-Unis pour 75.000 dollars, se négocierait de nos jours à un prix environ cent fois supérieur à celui payé à l'époque pour cet ensemble.

Ce musée a accueilli plus de sept millions de visiteurs depuis son ouverture en 1982. Cependant, le caractère majeur de sa collection ne le met pas à l'abri du fléchissement de la fréquentation que l'on observe par ailleurs dans l'hexagone. Alors que l'équilibre financier se situerait aux alentours de 250.000 visiteurs annuels, le musée plafonne à 210.000 depuis plusieurs années. Des difficultés financières apparues à partir du milieu des années 1990 suite à la baisse de fréquentation ont motivé une délégation de gestion à la société Culturespace, qui a investi en peu de temps 15 millions de francs dans une rénovation relativement superficielle des espaces ouverts au public. Depuis 1999, l'action de Culturespace s'est traduite par la mise en place d'une nouvelle scénographie reposant notamment sur l'utilisation d'équipements audiovisuels et multimédia, la création d'un audioguide en cinq langues, la création d'ateliers pédagogiques, l'intensification de la politique de promotion et de communication, mais surtout l'ouverture effective du musée toute l'année.

Certains aspects de la collection, notamment la partie documentaire, ne peuvent être correctement traités faute de personnel, le conservateur étant pris avant tout par la gestion au quotidien des collections. Les archives ne font pas actuellement l'objet d'un traitement adapté faisant appel aux technologies modernes. Le travail accompli par Richard Keller sur quelques sections du parcours (la course automobile) est satisfaisant, même si l'on reste en attente de la définition d'une politique scientifique et culturelle concernant le musée dans son ensemble. La rénovation qui a pris corps en juillet 2006 se présente en effet plutôt comme une extension concernant l'entrée de l'édifice et l'accueil du public. Après un hall monumental, le visiteur accède par une rampe à des espaces intérieurs inchangés, à l'exception de deux galeries pédagogiques nouvelles consacrées respectivement à la Bugatti Atalante et à la technique du moteur à explosion, cette dernière faisant appel aux solutions les plus novatrices en matière d'interactivité. Force est de constater que c'est pour le moment bien peu par rapport à l'enjeu que présente un tel musée, ce que la presse spécialisée et généraliste n'a pas manqué de faire remarquer, comme par exemple Emmanuel de Roux, qui écrivait peu après l'ouverture : « Le conservateur du musée, Richard Keller, et son directeur, Emmanuel Bacquet, de la société privée Culture Espace, ne semblent pas bien mesurer l'enjeu d'un tel établissement »¹. Il est à espérer que la tranche de travaux prévue pour 2007 permettra de présenter au public le début d'une réelle programmation, celle qui est contenue dans le projet scientifique et culturel fort satisfaisant élaboré par Richard Keller, adopté lors du conseil artistique des musées de France de décembre 2000, et dont on se demande pourquoi elle n'a pas fait l'objet d'une communication plus importante lors de l'inauguration de juillet 2006. Ce projet prend en effet en compte tous les aspects de la civilisation automobile, ainsi que les questions relatives à la conservation de la collection. Ce projet très ambitieux auquel il faut espérer que les efforts

¹ Emmanuel de Roux, « Le Musée de l'automobile de Mulhouse rénové », *Le Monde*, 23-24 juillet 2006, p. 18.

actuels donneront chair, comportera, à côté d'une présentation renouvelée des voitures, à la fois un centre documentaire et un circuit d'essai construit sur l'emplacement d'un terrain de sport contigu à l'édifice, dotant ainsi enfin la plus belle collection automobile du monde d'une structure digne d'elle. Il s'agit là indubitablement d'un travail de longue haleine.

Enfin, il faut souligner que l'ampleur de la collection génère une problématique spécifique dans le domaine de la conservation. Quels que soient les efforts accomplis jusqu'à présent, le maintien en état d'un si grand nombre de véhicules suppose des moyens sans comparaison avec ceux dont dispose actuellement le musée. Avec environ cinq voitures restaurées chaque année, ce qui correspond au cas de figure actuel, c'est vers une très lente consomption de ses collections que s'achemine le musée. D'où la tentation, très présente à l'esprit de certains des responsables de l'établissement, de céder certaines pièces afin de financer la restauration des plus prestigieuses, écueil à éviter, du moins en ce qui concerne l'ensemble constitué par Fritz Schlumpf. Signalons que seulement 209 véhicules de cet ensemble sont considérés comme inaliénables au terme du projet scientifique et culturel, approuvé il est vrai avant la loi de 2002 sur les musées¹. Signalons d'autre part qu'une étude systématique sur la conformité à l'origine des véhicules de la collection est souhaitable. Elle pourrait avoir comme point de départ les fiches réalisées à l'époque du classement et conservées dans les archives du musée.

Montville : Musée des Sapeurs Pompiers de France

Inauguré en 1993, ce musée a pour origine l'action d'une association créée en 1977 afin de sauvegarder des véhicules qui, devenus obsolètes, étaient voués à la destruction ou à l'abandon. La création d'une deuxième association en 1982, puis à partir de 1990 la volonté de M. André Martin, maire de Montville et vice-président du conseil général de Seine-Maritime, aboutirent à la création d'un musée où les collections rassemblées par les structures associatives sont présentées dans un bâtiment municipal construit à cet effet. Le musée a été musée contrôlé dès l'année de son inauguration. Sa gestion est assurée statutairement par un conservateur des musées départementaux, mis à disposition, « en étroite collaboration avec l'association »². L'association dont dépend le musée a notamment pour but « d'assurer la présentation des collections et le suivi muséographique, de gérer suivant les normes des musées et tenir à jour les inventaires et le marquage des objets, de constituer un centre national de documentation rassemblant tous supports, écrit, parlé, filmé, ... sur les sapeurs pompiers et la sécurité civile ». Les statuts précisent également que « l'association est propriétaire ou dépositaire des véhicules, objets ou documents. Dans le cas où elle est propriétaire, tous les objets lui appartenant sont inaliénables. Cette close d'inaliénabilité est irrévocable. Dans le cas où elle est dépositaire elle garantit une conservation sous la responsabilité du conservateur du patrimoine attaché au musée »³. Nous sommes donc ici en présence d'un « musée de France » dont les statuts reconnaissent la pratique à titre non exceptionnel du dépôt de collection privée.

Sur une surface d'exposition d'environ 2000 m², sont présentés 80 véhicules, ainsi que des accessoires utilisés dans la lutte contre le feu. La présentation chronologique retrace trois siècles d'histoire des sapeurs pompiers. La moyenne annuelle de visiteurs est d'environ 10.000. La commune de Montville est située dans un environnement touristique attrayant, à 15 kilomètres de

¹ La position du musée est aujourd'hui de considérer comme inscrits sur l'inventaire les 209 véhicules déclarés inaliénables en 2000, les autres étant assimilés à des « collections d'étude » (Lettre de Richard Keller, conservateur du musée, à l'auteur, 21 février 2007).

² Statuts de l'Association « Les Amis du Musée des Sapeurs Pompiers de France », préambule.

³ Ibid., But et composition de l'association, article premier.

Rouen, à proximité du Musée de la Corderie Valois et du Parc zoologique de Clères. Tous les deux à trois mois, le musée présente une exposition de format relativement modeste ou participe à une manifestation extérieure pour laquelle des véhicules des collections peuvent être amenés à circuler.

Diverses publications émanant du musée mettent en évidence que la politique actuelle est demeurée en grande partie fidèle à l'esprit ayant à l'origine présidé à la création de l'association : l'absence de politique nationale en matière de patrimoine du sapeur pompier conduit le musée à récupérer systématiquement tout objet ou témoignage, en se laissant le temps du tri. La collection comprend aujourd'hui 150 véhicules, 60 motopompes, 30 pompes à bras (de 1721 à 1913), matériels divers (échelles, sauvetage et réanimation, éclairage, déblai, extincteurs, outils), effets d'habillement, documents, objets évoquant l'activité des sapeurs pompiers (jouets, trophées, ...). Les réserves du musée occupent différents bâtiments, dont notamment deux hangars mis à disposition par convention avec le Port autonome de Rouen. Il existe un inventaire, sur registre et sur la base Micromusée.

Châtellerault : Musée Auto Moto Vélo

Situé dans une partie de l'atelier de montage et de finition (1885) de l'ancienne Manufacture d'armes de Châtellerault, il s'agit d'un musée généraliste consacré à la locomotion routière, qui a la particularité de faire une large place aux véhicules populaires. La collection est présentée de manière didactique et la muséographie fait un usage assez important des dispositifs interactifs. C'est, du point de vue de la pédagogie et de la muséographie, l'un des musées automobiles les plus satisfaisants en France, malgré quelques insuffisances qui pourraient trouver facilement des solutions (panneaux didactiques mal éclairés, bornes interactives souvent défaillantes). Les objets divers associés à l'histoire de la locomotion (moteurs, accessoires, affiches, ...) sont répartis sur l'ensemble du parcours et mêlés aux véhicules, comme c'est le cas le plus fréquemment dans les musées de ce type. La présentation chronologique fait une large place à l'évocation, du vélocipède jusqu'à nos jours, des techniques artisanales puis industrielles à travers des exemples concrets (pneumatiques, ...) et ne néglige pas l'automobile en tant que fait de civilisation (vêtements, publicité, ...).

Ce musée trouve à son origine la collection de Bernard de Lassée, acquise pour partie à sa mort par la ville de Châtellerault, en 1991. Les locaux de l'actuel musée, inscrits en 1989 à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, abritaient déjà cette collection à la fin des années 1970, époque où elle fut ouverte au public. Il s'agit donc ici du cas d'une collectivité territoriale ayant repris à son compte le choix d'un collectionneur. Inauguré en 1998, le nouveau musée municipal devint musée contrôlé. Le reste des bâtiments de l'ancienne manufacture abrite un pôle supérieur de formation, le Centre des archives de l'armement, l'École nationale du cirque, l'Institut technologique européen, un centre de formation professionnelle pour adultes et une patinoire.

Le musée a déjà à son actif plusieurs publications, et notamment le guide *Sur les routes du siècle* (2001). Deux expositions temporaires y sont généralement présentées chaque année. Une bibliothèque – centre de documentation, une salle de projection et une boutique (moyennement fournie) sont à disposition du public. La signalétique est en quatre langues (français, anglais, espagnol, allemand). L'ensemble des espaces est accessible aux handicapés. Le musée propose un dispositif régulièrement renouvelé d'actions pédagogiques.

L'inventaire des collections est en cours. Le nombre de véhicules est d'environ 310 (60 voitures, 150 motos, 100 vélos). Celui des autres objets est pour le moment inconnu. Certaines pièces incluses dans la présentation (Ford T) sont des prêts renouvelables de collections privées.

Un rapport d'inspection relativement récent (15 décembre 2005) rédigé par M. Patrick Léon, conservateur en chef du patrimoine à l'Inspection générale des musées, met en évidence certains problèmes que connaît le Musée Auto Moto Vélo :

- L'état du bâtiment qui abrite le musée n'est pas satisfaisant. Il est confronté à des variations de température considérables (entre 15 et 40°) et l'installation électrique n'est pas aux normes.
- Les réserves du bâtiment dit « Thiriet », qui abritent une trentaine de voitures anciennes, bien que vastes, propres et sans ouvertures, ne disposent d'aucun chauffage.

D – Les musées automobiles ne disposant pas de l'appellation « Musée de France »

Un ensemble hétéroclite

Dans ce qui représente l'immense majorité des musées automobiles français, coexistent des réalités fort disparates. Cet ensemble hétéroclite demeure avant tout difficile à connaître, puisqu'il n'existe à l'heure actuelle aucun recensement ou guide des musées automobiles pouvant être considéré comme un point de départ fiable. L'ensemble sur lequel nous nous penchons est en majorité formé de structures privées ou parfois semi-privées dans le cas des musées associatifs. On trouvera en annexe une liste non exhaustive de ces musées. Signalons toutefois que le rattachement d'un musée automobile à une collectivité publique ne signifie pas qu'il soit nécessairement « musée de France ». Plusieurs musées importants sont dans ce cas, comme par exemple le Musée automobile de la Sarthe, créé en 1961 par l'Automobile Club de l'Ouest, et qui dépend également aujourd'hui du Conseil général de la Sarthe, propriétaire du nouveau bâtiment construit en 1991 afin d'abriter ses collections près du circuit du Mans. Ce musée est géré par une société d'économie mixte regroupant partenaires publics (Conseil régional, Conseil général) et privés (dont l'Automobile Club de l'Ouest)¹. De même, le Musée de la moto à Marseille est un équipement municipal indépendant de la Direction des Musées de Marseille. Géré par la Direction générale des affaires sociales et de la solidarité urbaine, il n'est pas « musée de France ».

Le personnage du collectionneur

À de rares exceptions près, tout musée automobile a à son origine un collectionneur, dont l'histoire est ou a été souvent liée à l'automobile (constructeur, concessionnaire, ingénieur, mécanicien, pilote, ...). Plusieurs établissements remarquables par la qualité et la quantité des collections qu'ils abritent sont entièrement privés et ont à leur tête le fondateur de la collection ou ses descendants. C'est par exemple le cas du Musée automobile de Vendée, ouvert en 1976 à Talmont-Saint-Hilaire, qui présente sur 3300 m² 160 véhicules. Le point de départ en est la collection réunie à partir de 1939 par Gaston Giron, garagiste puis concessionnaire Mathis. À sa disparition en 1991, son fils, Valentin Giron, a repris le flambeau. La troisième génération est d'ores et déjà impliquée dans la gestion de cet établissement familial, organisé sous la forme d'une société par actions simplifiée.

Ces musées s'apparentent à la fois à une collection privée ouverte au public et à une entreprise où les droits d'entrée, les produits des ventes de la boutique ou des locations d'espaces génèrent les ressources nécessaires à la vie de la structure. Il peut arriver que telle pièce de la collection soit revendue afin de permettre l'acquisition d'un autre véhicule complétant une série, voire même de financer une restauration ou l'extension du bâtiment. Dans ce cas, la collection ne correspond évidemment pas aux critères de la loi de 2002 sur les musées, selon laquelle l'éventuelle radiation d'un objet figurant sur l'inventaire, loin d'être soumise à la seule décision du propriétaire de la collection, est encadrée par une procédure définie. Ce dispositif incarne dans la pratique le principe de non aliénation des collections, qui représente l'un des fondements éthiques des musées. Il convient toutefois de bien marquer la différence entre les collections où la vente demeure exceptionnelle et est motivée par un souci de pérenniser la structure, et les assez nombreux

¹ Ce musée est d'ailleurs actuellement dans une phase de redéfinition de sa muséographie, de son animation pédagogique, de sa politique d'exposition et d'aménagement des réserves. Voir Jacques Guichard, « Nouvelles mises en scène au Musée de l'automobile », *Le Maine libre*, 1^{er} mars 2006.

« musées » automobiles qui cachent en fait une activité de dépôt-vente. Bien qu'il soit relativement aisé pour le spécialiste de séparer le bon grain de l'ivraie, le public ne fait pas toujours la différence, d'autant que certains de ces établissements ont une entrée payante et offrent, superficiellement, l'aspect d'un « musée » : les véhicules y sont parfois mis en scène, des cartels donnent une description et un historique, les prix ne sont pas affichés. Les objets composant la « collection » et ceux destinés à la vente peuvent être mêlés, afin d'introduire une certaine confusion dans l'esprit de l'acquéreur, qui a ainsi le sentiment de devenir propriétaire d'une « pièce de musée ». Le jeu peut également être plus subtil, le « musée » servant d'appel pour un négoce pratiqué dans le cadre d'une structure parallèle, ou en sous-main.

Des musées en difficulté

Les structures privées sont souvent fragiles du point de vue de leur équilibre financier. Depuis plusieurs années, la presse spécialisée a signalé les problèmes que rencontrent certaines d'entre elles, les propriétaires de musées et les organismes associatifs incriminant parfois les pouvoirs publics, accusés de ne pas prendre en considération le patrimoine automobile. La baisse de la fréquentation que l'on observe depuis un certain temps dans les musées a pu entraîner la fermeture de certains établissements, provoquant un climat de morosité dans le milieu, et plusieurs fermetures spectaculaires en 2006, dont notamment celle du musée « Le Patrimoine du Sapeur Pompier » à Savigny-les-Beaune. Créé par Jean-Claude Picot, fils d'un capitaine des pompiers de Beaune et lui-même ancien pompier devenu fabricant de matériel de lutte contre l'incendie, ce musée privé était signalé par la presse spécialisée comme une des plus riches collections dans ce domaine¹. Dépendant d'une société civile immobilière (S.C.I. de l'Espérance), il était déficitaire depuis quatre ans². Bien qu'aucune structure ne soit aujourd'hui capable d'absorber les quelques quatre-vingt véhicules appartenant à Jean-Claude Picot, il semble que des rapprochements avec d'autres musées par voie de dépôt temporaire de certaines pièces de la collection aient été envisagés. Le Conseil général de la Côte-d'Or aurait également étudié des possibilités de partenariat entre le musée et la collectivité départementale³, sans aboutir puisque l'intégralité de la collection a été mise en vente le 4 mars 2007 par Me Osenat au Palais des congrès de Beaune⁴.

La situation difficile des musées automobiles a conduit la FFVE, dans son assemblée générale extraordinaire du 13 février 2005, à modifier ses statuts afin de créer en son sein un collège des musées, comprenant six administrateurs. Présidé par Valentin Giron (Musée automobile de Vendée, Talmont-Saint-Hilaire), ce collège est composé des administrateurs suivants :

- Emmanuel Bacquet (Directeur, Musée national Cité de l'automobile-Collection Schlumpf, Mulhouse et société Culturespaces)
- Yves Bellessort (Vice-président, Club Hotchkiss France)
- Lt-Col. J.P. Collinet (Président, Association du Musée des Sapeurs Pompiers de France, Montville)
- Michel Hommell (Manoir de l'automobile, Lohéac)
- Geneviève Keyaerts (Musée Robert Keyaerts-Cadillac, Saint-Michel-sur-Loire)

¹ Voir Jean-Paul Decker, « Musée du patrimoine du sapeur-pompier. Le feu sacré ! », *La Vie de l'auto*, 16 décembre 2004, p. 36.

² Lettre de Jean-Claude Picot au Président de la FFVE, 17 avril 2006, annonçant la fermeture du musée pour le mois de novembre.

³ Lettre de Louis de Broissia, sénateur de la Côte-d'Or, président du Conseil général, au président de la FFVE, 10 juillet 2006.

⁴ Voir Jacques Chevalier, « Un camion de pompiers, sinon une grande échelle », *Le Figaro*, 2 mars 2007, p. 32.

- Bernard Vaireaux (Directeur, Musée Henri Malartre, Rochetaillée-sur-Saône)

L'objectif de ce collège est d'apporter un soutien effectif aux musées, celui-ci reposant notamment sur « l'encouragement aux collectivités (municipalités, conseils généraux, conseils régionaux) pour aider les musées en facilitant, par exemple, la programmation de leur visite dans les voyages scolaires, les programmes touristiques du troisième âge et auprès des comités d'entreprise », ainsi que « le soutien de tous les clubs, adhérents ou non à la Fédération, pour qu'ils s'associent pleinement à la vie des musées [...] »¹. Il s'agit donc d'une approche se situant sur le plan strictement technique et logistique, qui répond d'ailleurs à la difficulté souvent signalée par les musées automobiles d'être ignorés ou « mal placés » dans les différents supports de communication touristique ou culturelle.

¹ « Des statuts modifiés pour aider les musées », *L'Authentique.*, printemps 2005, p. 7.

E – Le patrimoine des marques françaises d’automobile

Y a-t-il une spécificité française dans ce domaine ?

La conscience du rôle joué par la France dans l’invention et le développement de l’automobile a toujours été une des composantes essentielles dans la culture des marques de l’hexagone. Toutefois, si nous devons rechercher une spécificité française à cet égard, force sera de constater qu’elle s’inscrit plutôt dans la discréption avec laquelle, jusqu’à une époque relativement récente, les firmes automobiles ont organisé la présentation de leur patrimoine au public. Comparativement à ce que l’on observe dans les autres pays d’Europe et aux États-Unis, ce paradoxe se traduit sur deux plans : d’une part dans le retard avec lequel les marques françaises ont mis en valeur leur patrimoine, d’autre part dans la modestie relative des moyens consacrés à cet effort.

À la question « De quand date la prise de conscience du patrimoine automobile ? », on serait tenté de répondre que celle-ci a existé quasiment dès l’apparition de l’automobile dans l’histoire. Dès l’époque des pionniers, dès celle des premiers « romans automobiles »¹, il y eut des hommes conscients de ce que les machines exceptionnelles qu’ils conduisaient ou inventaient allaient apporter un bouleversement sans précédent dans la civilisation occidentale, alors même qu’ils se trouvaient en bute à une réprobation universelle. En d’autres termes, l’industrie automobile a produit quasi simultanément des créateurs et des historiens, parfois d’ailleurs confondus en une seule et même personne. Dès les années 30, André Citroën commença ainsi à porter sur la production de sa marque un regard rétrospectif et à conserver certains modèles. À la fin de sa vie, dans les années 1960, Germain Lambert, ingénieur de talent demeuré obscur, faisait visiter un petit musée où étaient rassemblés les quelques véhicules marquants qu’il avait construits et dont il avait toujours refusé de se séparer. Cependant, y compris en ce qui concerne les marques les plus importantes, la conservation du patrimoine automobile français ne s’est pas accompagnée de la création de véritables musées. Chez Citroën, les recensements auprès des concessionnaires opérés entre 1958 et le début des années 80 par Jacques Wolgensinger aboutirent à des acquisitions qui étaient stockées dans des lieux divers, notamment au centre d’essais de La Ferté-Vidame. On observe de la part des autres grands constructeurs un comportement analogue. La situation du patrimoine était en quelque sorte marginale, et, dans une large mesure, elle le demeure aujourd’hui. Il est significatif que les témoignages recueillis pour cette enquête auprès des responsables patrimoniaux des marques françaises fassent tous état, bien sûr à mots couverts et avec la plus grande prudence, d’une activité « tolérée », parfois discrètement encouragée, mais rarement prise en compte comme ayant droit de cité auprès des instances dirigeantes, qui la jugent parfois inutilement onéreuse.

Les causes « culturelles » de cette attitude française à l’égard de l’automobile ont été parfaitement mises en lumière par Mathieu Flonneau², et ce n’est pas ici le lieu où les analyser. Nous nous bornerons à signaler qu’il s’agit là d’une exception française. Si dans l’ensemble le phénomène des musées de marques est relativement récent, on observe en effet que les principales marques européennes disposent toutes d’un véritable musée, tandis qu’en France seul Peugeot s’est doté d’un tel équipement, en 1991. L’éveil des marques françaises à leur patrimoine est récent et demeure fragile.

¹ Octave Mirbeau, *La 628-E 8*, Paris, 1907 ; Gaston de Pawłowski, *Ma voiture de course*, Paris, 1923.

² Voir bibliographie.

Musées de marques en Europe

Ces musées sont autant de « vitrines » du savoir faire des firmes et ont été élaborés avec grand soin sur le plan de la muséographie, du contenu didactique et des services au visiteur. Leur architecture témoigne toujours d'une volonté d'innovation. Même un musée relativement ancien, comme le Museo Storico Alfa Romeo, inchangé depuis sa création en 1976 à Arese, au cœur du complexe industriel Alfa Romeo dans la banlieue de Milan, reste aujourd'hui, avec ses 5000 m² répartis sur six niveaux, une référence. Ces musées sont généralement ouverts au public de manière permanente, à l'exception du Centro Storico Fiat (dans l'édifice construit par l'ingénieur Premoli en 1907) et de la Collezione Vincenzo Lancia, tous deux situés à Turin et qui, bien qu'abritant les collections des marques, n'ouvrent leurs portes qu'à l'occasion d'expositions ou de manifestations exceptionnelles. C'est le cas par exemple de l'exposition *Forza motrice. Protagonisti del design e della tecnologia automobilistica italiana* qui a eu lieu du 13 janvier au 26 mars 2006 au Centro Storico Fiat, avec un retentissement comparable à celui d'une grande exposition dans le secteur artistique. Le Jaguar Daimler Heritage Trust Museum à Coventry, d'abord ouvert en 1983 dans le hall d'entrée de l'usine de Browns Lane, a été installé dans un bâtiment séparé et approprié à la conservation des véhicules en 2003. Ce musée n'est ouvert qu'un dimanche par mois. La présentation correspond à un parti pris particulier, les voitures n'étant aucunement isolées du public par les habituels dispositifs de mise à distance. Moins d'un tiers des 140 véhicules composant la collection y sont présentés. Certaines marques préfèrent en effet, tout en créant un espace permanent dédié au patrimoine, animer celui-ci en assurant un renouvellement assez fréquent des modèles exposés. Il s'agit donc d'une logique un peu différente de celle du musée proprement dit. C'est notamment le cas avec Audi, qui dans ses deux « Forums » (Audiforen) d'Ingolstadt et de Neckarsulm, conçus comme lieux de démonstration et de promotion, a fait une place significative à des expositions constituées à partir de ses collections patrimoniales. De même, le Porsche Museum de Stuttgart ne présente actuellement par rotation qu'une quarantaine de voitures, exposées dans une muséographie impeccable. Mais en 2007, Porsche ouvrira un tout nouveau musée de 5000 m² présentant l'évolution complète de la marque depuis 1948.

Les musées que nous évoquons plus bas disposent souvent d'une superficie visitable importante, dans laquelle est visible l'essentiel des collections de la marque. Le concept ayant présidé à la création de ces institutions est souvent beaucoup plus élaboré que celui des musées de collectionneurs. Il témoigne bien sûr toujours d'une volonté de promotion vis-à-vis du public : le musée est en général rattaché au département communication de la firme et il est dirigé non par un historien de l'automobile, mais plutôt par un spécialiste de communication ayant acquis au fil du temps la « fibre » de l'automobile ancienne. Cependant, l'organisation du parcours correspond réellement à ce que nous appelons dans le jargon du métier un « projet scientifique et culturel », fondé sur des objectifs précis et mobilisant un arsenal muséographique et pédagogique qui n'a rien à envier à ce que l'on trouve de mieux dans les musées relevant de collectivités publiques. Des « panneaux didactiques » du musée Alfa Romeo aux « bornes interactives » du tout récent Mercedes Benz Museum de Stuttgart, les musées automobiles de marques ne sont pas en reste dans le domaine de la médiation culturelle. Ils attirent un public important, dans des proportions supérieures à la moyenne des musées de sciences et techniques. La Galleria Ferrari, inaugurée en 1990 et agrandie en 2004, résulte d'une collaboration entre la marque et la commune de Maranello¹, où la célèbre usine et son circuit d'essais sont implantés. Ce musée de dimensions relativement modestes accueille environ 180.000 visiteurs par an. En 2001, a été aménagé à Drayton St Leonard

¹ La commune de Maranello est propriétaire du terrain et des bâtiments, la collection appartient à la marque qui depuis 1995 assure la gestion du musée.

(Oxfordshire) un bâtiment destiné à abriter les collections de l'Aston Martin Heritage Trust nouvellement fondé avec la bénédiction de la marque : automobiles, memorabilia, archives. Cet ensemble architectural de bonne qualité englobe une grange du XIV^e siècle. Ces exemples ont sans doute encouragé Maserati, qui ouvrira son musée à Modène en 2009. On voit donc que les marques de prestige, pour lesquelles il est vrai la notion de patrimoine a toujours joué un rôle important, incluent désormais le musée dans leur démarche de communication.

Le BMW Museum de Munich, ouvert en 1972 peu avant les Jeux olympiques, accueille environ 250.000 visiteurs chaque année¹. Le concept sur lequel repose la présentation des collections, baptisé « Zeithorizont(e) », est très nettement orienté sur le rôle de la marque dans l'évolution technique de l'automobile, des origines jusqu'à l'actualité, avec cette particularité d'accorder une large place à l'automobile du futur, ainsi qu'aux recherches, parfois sans lendemain, qui ont émaillé l'histoire de la locomotion sur le plan technique et esthétique. Le dispositif didactique évoquant les différents principes de la mécanique automobile, faisant appel à de petites unités d'exposition autonomes, l'intégration au dernier étage du musée d'une salle de projection, sont bien dans la tradition des musées allemands de technologie et, tant par le soin apporté à leur réalisation que par leur intégration au parcours du visiteur, sont particulièrement réussis. La dernière section du parcours évolue régulièrement par l'intégration progressive des productions du bureau d'étude BMW. Le bâtiment, surnommé par les Munichois « le saladier », a été conçu par l'architecte viennois Karl Schwanzer. Circulaire, il mesure 20 mètres à la base et s'évase en forme de coupe jusqu'à un toit en terrasse de 40 mètres de diamètre où apparaît en version géante le célèbre logo de la firme. Il est aujourd'hui devenu un des sites emblématiques de la ville, comme la tour de l'administration BMW voisine, due au même architecte². On voit bien ce qui distingue une telle conception de l'attitude française : il s'agit là d'un projet ambitieux, mobilisant un architecte d'envergure internationale et un budget important, appelé à marquer durablement l'histoire de la ville où il s'insère, dans une affirmation forte des liens existants entre BMW et Munich et, au-delà, à servir l'image de la marque dans le monde.

Ce sont des principes analogues qui ont conduit à la réalisation d'un des musées les plus remarquables récemment ouverts au public, le Mercedes Benz Museum de Stuttgart. Situé au cœur du vaste territoire occupé par les usines Mercedes à Untertürckheim, tout près de l'endroit où Gottlieb Daimler et Reinhold Maybach inventèrent le moteur à explosion, ce musée inauguré le 19 mai 2006 avait déjà comptabilisé plus de 600.000 visiteurs après six mois d'ouverture. Il constitue l'aboutissement d'une politique patrimoniale très ancienne de la marque, puisque le premier Daimler Benz Museum remonte à 1961³. Dessiné par le bureau d'architecture UN studio van Berkel & Bos d'Amsterdam⁴, en collaboration avec H.G. Merz, de Stuttgart, en tant qu'architecte muséographe⁵, ce bâtiment offre au public une surface d'exposition de 16.500 m². Comme pour le

¹ Le musée a fermé ses portes en 2004 pour une rénovation complète. Sa réouverture est prévue en 2007.

² Karl Schwanzer (Vienne, 1918-1975) est notamment l'auteur du pavillon autrichien de l'exposition universelle de Bruxelles (1958), bâtiment célèbre qui, démonté et réinstallé à Vienne est devenu le Museum für die Kunst des 20en Jahrhunderts (20er Haus).

³ Ce musée était situé dans l'enceinte même des bâtiments industriels et ne correspondait plus aux exigences liées au nombre croissant de visiteurs. Une première rénovation avait été réalisée en 1985.

⁴ Ben van Berkel et Caroline Bos ont créé United Network en 1988. Leur réalisation la plus célèbre est le pont Érasme à Rotterdam (1990-1996). Ils ont également participé à la rénovation du Musée juif d'Amsterdam. C'est un concours mettant en concurrence dix architectes qui a abouti à leur désignation pour le projet du Mercedes Benz Museum en 2001-2002.

⁵ H.G. Merz est associé aux réalisations du groupe Mercedes Benz depuis plus de vingt ans. Il a participé à nombre de projets architecturaux dans les plus importants musées d'Allemagne, notamment à la rénovation de la Alte Nationalgalerie de Berlin (1993-2001).

BMW Museum, le modèle architectural revendiqué est le Guggenheim Museum de New York. L'insertion du bâtiment dans ce paysage de la vallée du Neckar où les usines Mercedes font face aux coteaux plantés de vignes a fait l'objet d'une réflexion approfondie et a rendu nécessaire la construction d'une colline artificielle. La conception du musée telle que la décrit Ben van Berkel s'apparente à la construction automobile, dans la mesure où elle repose sur la mise en œuvre d'une multiplicité d'intervenants spécialisés dans différentes disciplines technologiques. Dessiné suivant un plan en double hélice, le parcours fait se croiser deux cheminements qui s'interpénètrent en plusieurs paliers du musée : l'un retrace l'évolution chronologique de la marque, l'autre correspond à des développements thématiques (le voyage, les véhicules utilitaires, ...) qui associent aux véhicules des objets et des documents. Les techniques les plus récentes ont été utilisées, tant en ce qui concerne la partie didactique que pour la réalisation de la muséographie proprement dite. Les vitrines, les systèmes d'éclairage et la signalétique sont d'une qualité exceptionnelle, tout comme les matériaux utilisés (bois, cuirs, métaux, verre), qui par leur nature et leur diversité évoquent la variété des composants d'une automobile. L'ensemble du parcours est truffé de dispositifs technologiques sophistiqués. Le budget global de cette opération a été de 150 millions d'euros. L'aménagement intérieur et la muséographie représentent environ un tiers de cette somme. Le pari audacieux de voir le musée automobile « en grand » en lui accordant un statut comparable à celui du musée d'art par la qualité de la présentation et de l'architecture (et d'ailleurs d'investir ainsi dans une promotion durable de la marque) semble porter ses fruits, puisque le succès public ne se dément pas.

Le Volkswagen Automuseum, inauguré à Wolfsburg en 1985 et régi par le régime juridique des fondations depuis 1992, complète le paysage allemand des musées automobiles de marques, qui est le plus riche d'Europe. Opel travaille actuellement à la conception d'un nouveau musée à Bochum. Cette situation dénote une confiance des constructeurs dans leur avenir, et surtout la prise en compte et la reconnaissance du patrimoine technique dans la culture propre à chaque marque. Les autres constructeurs européens ont une politique comparable. Le Saab Museum de Trollhättan en Suède, le Volvo Museum de Göteborg, créé en 1995, le Skoda Museum de Mladá Boleslav en République tchèque, ouvert la même année, témoignent d'un véritable envol européen des musées automobiles de marque, dont on ne perçoit pas encore les signes en France.

Peugeot à Sochaux : l'unique musée de marque français

Le Musée de l'Aventure Peugeot a ouvert à Sochaux, berceau de la firme, en 1988. Bien que largement inspiré par l'initiative de Pierre Peugeot, il n'est qu'indirectement rattaché à la marque, puisqu'il dépend de « L'Aventure Peugeot », association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, créée en 1982 à l'instigation de plusieurs anciens dirigeants de la marque avec l'approbation de la famille Peugeot. La naissance de cette association correspond au souci de préserver un ensemble patrimonial important (véhicules et archives) dans des circonstances particulières, puisque des menaces de nationalisation pesaient alors sur Peugeot qui se trouvait dans une situation économique difficile. Les statuts de l'association lui donnent notamment pour but de « rassembler tous documents, études, produits manufacturés, modèles, prototypes ou pièces de collection se rattachant à l'implantation par la famille Peugeot d'une industrie mécanique dans la région du Doubs, ainsi qu'aux développements auxquels cette industrie a donné lieu, notamment dans le domaine de l'automobile »¹. Il est à noter que les statuts de l'association confèrent à celle-ci des moyens d'action très variés, notamment « l'offre à la vente [...] de pièces de rechange pour véhicules de

¹ Statuts de l'association « L'Aventure Peugeot », article 2.

collection », « la vente occasionnelle de véhicules de collection » et « l'acquisition auprès de tiers de documentation et de pièces de collection de marque Peugeot »¹. Cette association propose à ses membres de les guider dans la restauration de leur véhicule de collection en leur fournissant la documentation nécessaire, ainsi qu'une « liste de professionnels spécialisés en pièces détachées ou services particuliers pour véhicules anciens »².

Principalement orienté vers l'automobile, le Musée de l'Aventure Peugeot évoque cependant tous les aspects de la production industrielle de la marque fondée en 1810, qui, comme on le sait, sont extrêmement variés. Rappelons que les premières Peugeot construites en série (« Type 3 » produite à partir de 1892) le furent dans des usines situées en Franche-Comté. Installé dans un ancien bâtiment industriel, le musée a été triplé de surface en 2000 à la suite d'une campagne de travaux correspondant à un investissement de 70 millions de francs, qui l'a porté à 6000 m². Sans être doté d'une atmosphère contrôlée de type muséographique, l'espace est cependant entièrement climatisé. Environ 150 véhicules, 30 vélos, 20 motos et plusieurs centaines d'outils et d'objets y sont présentés en permanence, soit pratiquement le tiers du patrimoine relevant de l'association. Un « théâtre holographique » présentant de façon très efficace et attrayante l'histoire de la firme et un centre de documentation y sont à la disposition des visiteurs et chercheurs. Le collectionneur peut également s'y procurer des pièces de rechange pour les modèles postérieurs à 1948 (Peugeot 203). Cet établissement est ouvert tous les jours. Payant³, il accueille environ 100.000 visiteurs par an depuis 2000.

L'association assure par ailleurs la présentation de véhicules historiques de la marque au siège parisien de l'avenue de la Grande Armée, ainsi que dans différentes manifestations ou salons, en France et à l'étranger. Les collections présentées au musée sont d'origines diverses. Une partie appartient à l'association, qui peut recevoir des dons ou réaliser des acquisitions. Ainsi, Peugeot peut déposer au musée des véhicules que l'association a la faculté d'acquérir progressivement, principalement par voie de donation. Ces acquisitions sont examinées lors des réunions mensuelles du bureau de l'association. Nombre de pièces importantes sont déposées par des collectionneurs privés, dont notamment la famille Peugeot. L'association a par ailleurs créé un dispositif original de « dépôt contre restauration » assorti d'une convention avec le propriétaire. Destiné à faciliter la sauvegarde de véhicules exceptionnels, il consiste à assurer la restauration du véhicule dans les ateliers dépendant du musée selon les normes les plus exigeantes en échange de son prêt pendant une durée déterminée. Ce système a été notamment appliqué pour l'une des cinq 402 réalisées en 1936 à partir des études aérodynamiques de l'ingénieur Andreau et demeurée en mains privées.

Ce musée se signale avant tout par la qualité des restaurations réalisées sous son contrôle. Comme on le voit, la gestion des collections comporte un certain nombre de pratiques originales, dont le développement aboutit à la préservation de l'authenticité des véhicules concernés. Toutefois, si le choix du statut associatif permet une relative indépendance vis-à-vis de la marque, il représente un handicap par rapport aux moyens financiers dont disposent ses homologues européens. Il n'y a en effet rien de comparable entre le Musée de l'Aventure Peugeot et les grands musées allemands que nous évoquions précédemment sur le plan de la présentation des véhicules et de la muséographie. La prise de conscience par la marque de l'intérêt patrimonial de ses archives est relativement récente, puisqu'on peut la situer d'après divers témoignages vers les années 1980. Fin 2007, devrait ouvrir à Terre-Blanche, sur le site où Jean-Pierre Peugeot créa une usine en 1833, le centre

¹ Ibid., article 3.

² Ibid., article 3.

³ Gratuit pour les visiteurs de moins de dix ans.

d'archives P.S.A., rattaché directement à la société et regroupant ses archives et celles en possession de l'association. Il sera ouvert aux chercheurs. Le fonds, qui a subi divers éparpillements et des destructions, n'est pas encore entièrement classé.

Les autres marques françaises

Renault et Citroën ont adopté une politique patrimoniale où le musée n'a pas sa place, différant en cela de tous les autres grands constructeurs historiques. La création officielle par ces deux constructeurs d'un axe patrimonial est relativement récente. Chez Renault, le service « Histoire et Collection » est rattaché à la direction de la communication du groupe. Pendant longtemps, cette activité qui reposait sur le bénévolat d'anciens cadres de la société fut « tolérée » sans être réellement organisée. C'est le centenaire de la marque, en 1998, qui a provoqué une prise de conscience et a conduit à la création d'une politique du patrimoine reposant en grande partie sur les relations avec le tissu associatif. La Société d'histoire du groupe Renault, association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, a généré la création d'autres groupements du même type, à vocation nationale ou régionale, qu'elle fédère. Cette régulation des expertises existantes, en quelque sorte de l'extérieur vers l'intérieur, place Renault Histoire et Collection à la tête d'un réseau assez informel mais très serré, s'agissant d'une marque populaire dont il subsiste de très nombreux exemplaires. En 2002, Louis Schweitzer, président directeur général, a exclu l'hypothèse de la création d'un musée, qui était encore dans l'air à cette époque, et a opté pour une organisation patrimoniale tournée vers l'événementiel. Comme les autres constructeurs, Renault coordonne des manifestations ou des expositions et participe aux principaux événements qui jalonnent la vie de l'automobile ancienne. Les véhicules de la collection font l'objet de présentations tournantes dans le show room des Champs-Élysées à Paris ou chez certains concessionnaires. Ceci suppose un dispositif technique et logistique sans faille. Six mécaniciens travaillent en permanence à la restauration et à l'entretien de la collection de la marque, dans un atelier implanté à Flins, non loin des bâtiments où sont conservés les véhicules. Les archives historiques Renault, qui participent aux relations avec chercheurs et éditeurs, complètent ce dispositif. Environ 650 voitures, 3000 mètres linéaires de documentation, 400 maquettes, un nombre considérable de miniatures et objets divers composent la collection. Celle-ci s'enrichit constamment, par le biais d'acquisitions de pièces anciennes et par le versement d'un modèle de chaque automobile sortant de production¹, ainsi que des concept cars et des voitures provenant du département compétition lorsqu'elles ne sont plus utilisées.

L'inauguration en 2001 du Conservatoire Citroën correspond à une politique tout à fait comparable. Situé en périphérie de l'usine d'Aulnay-sous-bois, dans un bâtiment de construction récente et d'une surface de 6500 m², il n'est pas ouvert au public. Toutefois, les groupes et les chercheurs peuvent y avoir accès sur rendez-vous². Il est divisé en deux zones : d'une part une réserve où sont conservés environ 350 véhicules ainsi que 1400 mètres linéaires d'archives en cours d'indexation informatique (5500 m²), d'autre part une zone réservée à la restauration et à l'entretien de la collection (1000 m²). Les véhicules font l'objet de présentations au site du 42, avenue des Champs-Élysées à Paris³ ainsi qu'àuprès de concessionnaires ou lors de manifestations. Ainsi, Citroën a été co-organisateur de l'exposition consacrée au cinquantenaire de la DS qui a eu lieu en 2005 à la Cité

¹ Pour un modèle donné, un type de chaque caisse est versé à la collection.

² Le Conservatoire Citroën accueille environ 1700 visiteurs par an.

³ Cet immeuble acquis par Citroën en 1927 est rénové sous la direction de l'architecte Manuelle Gautrand, désignée après un concours international. Sa réouverture était prévue pour fin 2006.

des sciences et de l'industrie à Paris¹. Citroën a fait par ailleurs état du désir d'acquérir ou de réhabiliter certains immeubles remarquables sur le plan architectural et liés à son histoire². Une association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 et hébergée au siège social a été créée en 2001 afin notamment d'animer le conservatoire, qui est rattaché au département communication de la marque.

Le patrimoine des marques disparues. Une démarche exemplaire : la Fondation Marius Berliet à Lyon

La prise de conscience de l'importance de leurs fonds d'archives par les grands constructeurs est un phénomène trop récent pour avoir évité que ne se produisent des pertes aujourd'hui irréparables. Il est vrai qu'il n'est pas dans la culture du monde de l'industrie, où il faut sans cesse aller de l'avant, de faire passer l'histoire et le patrimoine avant les questions portant sur la production et sa commercialisation. D'autre part, le statut de certains objets ou dessins (comme les études aérodynamiques et de design, sous forme de dessins ou de maquettes) s'est modifié relativement récemment : de documents de travail, ceux-ci sont devenus œuvres d'art à part entière, et on a pu voir certains d'entre eux figurer dans des expositions organisées par des musées consacrés à l'art moderne et contemporain. Comment expliquer cependant que là encore les grands constructeurs français accusent un certain retard par rapport à leurs homologues étrangers ? Lorsque c'était possible, nous avons pu vérifier nous même que, si les grands constructeurs français ont enfin pris conscience de la valeur de certains documents, y compris d'ailleurs de leur valeur marchande puisque celle-ci tend à rattraper les cours du secteur des Beaux-Arts, l'archivistique n'en est encore chez eux qu'à ses balbutiements.

Il nous paraît intéressant de signaler à cet égard, bien qu'il ne s'agisse pas à proprement parler d'un musée, une création entièrement fondée sur l'initiative privée et particulièrement pertinente dans le domaine patrimonial et archivistique : celle de la Fondation de l'automobile Marius Berliet. Reposant sur la volonté de Paul Berliet, il s'agit d'une démarche exemplaire, précédée d'une étude systématique des musées et fonds d'archives automobiles dans plusieurs pays du monde. Elle se signale par la cohérence d'objectifs clairement définis et le professionnalisme de sa réalisation. Créée en 1982 par les descendants du constructeur lyonnais Marius Berliet et par Renault véhicules industriels, reconnue d'utilité publique dès sa constitution, cette fondation s'est donné deux objectifs : « la sauvegarde et la valorisation du passé de l'automobile de la grande région lyonnaise » et « la sauvegarde et la valorisation de l'histoire du camion, car et bus de l'ensemble des marques françaises. »³ Cette mission s'est déclinée en deux volets : d'une part la constitution d'une collection de véhicules correspondant aux critères définis ci-dessus, d'autre part celle d'un centre d'archives. La formation et l'enrichissement de la collection correspondent à une pratique comparable à celle déjà décrite en ce qui concerne Renault et Citroën, les véhicules étant présentés exclusivement lors de manifestations. La Fondation Marius Berliet ne se définit pas comme un musée mais elle gère néanmoins une collection importante : aujourd'hui 170 véhicules restaurés et environ cent pièces à restaurer, l'ensemble représentant 27 marques françaises couvrant une période allant de 1886 à 1984. Deux espaces leur sont dédiés : l'un à Vénissieux, où sont entreposés les véhicules à restaurer, l'autre au Montellier (Ain), à 30 km au nord de Lyon, qui abrite la majeure partie des véhicules et moteurs restaurés sur une surface de 6000 m². Ils ne sont pas ouverts à la

¹ *Cinquanteenaire Citroën DS. Saga d'une voiture d'exception.* Paris, Cité des sciences et de l'industrie, 23 juin – 1^{er} novembre 2005.

² Voir le dossier de presse édité à l'occasion de l'ouverture du Conservatoire Citroën, p. 3. Citons notamment la succursale Citroën de Lyon, rue de Marseille, construite en 1930.

³ Prospectus de présentation de la fondation.

visite, sauf en des circonstances exceptionnelles pour les membres de l'association des amis de la fondation et, bien sûr, aux chercheurs.

Le centre d'archives et de documentation est abrité au siège de la fondation, la Villa Berliet à Lyon, construite en 1912 et ayant conservé son décor intérieur de Majorelle et Gruber¹. Ce centre abrite à l'heure actuelle un fonds d'archives ouvert au public sur rendez-vous et concernant 380 constructeurs français de poids lourds et de voitures lyonnaises, sur environ 800 mètres linéaires, auquel s'ajoute un fonds généraliste de documentation (1000 mètres linéaires) composé de 9500 cartes et plans, 1500 titres de périodiques (entièrement classés, dépouillés et analysés), 1100 affiches, 80.000 clichés, 800 supports images animées, 5000 ouvrages. Il est à souligner que l'intérêt de cet ensemble dépasse par son étendue l'histoire de l'automobile *stricto sensu*, puisqu'il contient une importante documentation sur les pays prospectés par Berliet en vue d'y développer son activité (Afrique notamment). Le fonds, géré par le logiciel documentaire Cindoc, s'enrichit chaque année en moyenne de 10.000 documents et reçoit environ 380 demandes émanant de chercheurs et une centaine de demandes de journalistes. Depuis sa création, ce centre documentaire a été utilisé pour la réalisation d'une quarantaine de mémoires de maîtrise ou thèses de doctorat en histoire, histoire de l'art, géographie, urbanisme, économie. Afin de le constituer et de le gérer, la fondation a recruté dès 1982 un archiviste diplômé. Aujourd'hui, trois documentalistes archivistes y travaillent, assistés par une trentaine de bénévoles. Cette structure sert également de support à la publication d'un bulletin, *La Lettre de la fondation de l'automobile Marius Berliet*, diffusé auprès des membres de l'association des amis de la fondation et des personnalités du monde de l'automobile ancienne.

¹ Bâtiment inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques en 1989.

Conclusion

Les préconisations que nous formulons en conclusion se situent à trois niveaux d'intervention distincts. Le premier concerne l'organisation d'événements permettant de rapprocher le monde de la culture et celui du patrimoine automobile. Le second comprend un ensemble de mesures pour la protection de ce patrimoine. Enfin, le troisième vise à une action pérenne et tournée vers l'avenir, la prise en compte de l'histoire conduisant à une meilleure compréhension du phénomène automobile par le public.

Des événements marquant l'intégration du patrimoine automobile au Ministère de la Culture

Une association plus étroite entre le Ministère de la Culture et le monde du patrimoine automobile apparaît très souhaitable, notamment dans l'organisation d'événements auxquels il est possible, par l'adjonction du savoir-faire propre à notre ministère, de donner plus d'écho et de substance. Nous pensons en particulier aux Journées du Patrimoine, auxquelles prennent part chaque année la FFVE et de nombreuses associations d'amateurs de véhicules anciens. Il est possible de créer sur certains sites un accompagnement didactique spécifique, en s'appuyant notamment sur les musées. Sans être systématique, cette démarche peut être initiée à partir de quelques sites pilotes, où un musée automobile et un monument seraient partenaires pour une opération exemplaire par la qualité de sa scénographie et de son apport culturel.

D'autre part, la dernière exposition d'envergure internationale consacrée en France à l'histoire de l'automobile, *Cent ans d'automobile française 1884-1984*¹ a eu lieu au Grand Palais en 1984. Elle avait d'ailleurs connu un succès considérable. Les changements de perspective historique qui se sont produits depuis bientôt vingt-cinq ans, ainsi que l'engouement actuel pour l'automobile ancienne justifient pleinement l'organisation d'un nouvel événement d'importance majeure. Celui-ci devrait être conçu sous l'égide du Ministère de la Culture comme une véritable exposition scientifique tournée vers le plus grand public et illustrant, en privilégiant la notion de design, l'histoire de l'automobile sur le plan technologique, économique et social. Le Grand Palais, inscrit dans la mémoire collective comme lieu marqué par les Salons de l'automobile, est évidemment tout indiqué pour abriter sous sa nef cet événement qui devrait être exemplaire sur le plan muséographique et didactique, et qui entre dans le cadre des préconisations formulées dans le récent rapport de la mission interministérielle sur l'avenir du Grand Palais². Un partenariat avec le Mondial de l'Automobile serait envisageable. En effet, cette société est l'héritière de celle qui réalisa les premiers Salons de l'auto.

La protection du patrimoine

Comme nous l'avons vu, le patrimoine automobile français, en raison de l'évolution récente du marché, tend à s'éroder. Par ailleurs, les pratiques liées à la conservation et à la restauration de ce patrimoine, y compris en ce qui concerne les musées, ne font pas l'objet d'une normalisation suffisante. Nous préconisons donc un ensemble de mesures visant à sa conservation :

¹ *Cent ans d'automobile française 1884-1984*, Paris, Grand Palais, 19 juin – 19 août 1984.

² Jean-Daniel Tordjman, Antonin Beurrier, Arnaud Pecker, François Braize et Marie-France Chevallier Le Guyader, *Rapport sur l'avenir du Grand Palais*, décembre 2006, p. 4 et 5.

- Mise en place d'une politique prospective en vue du classement éventuel de véhicules ou d'ensembles de véhicules significatifs. Ceci suppose un recensement qui à l'heure actuelle est inexistant et l'établissement de relations entre le ministère et les collectionneurs, encore embryonnaires.
- Mise en place d'une politique d'observation du marché des véhicules de collection visant à assurer la présence du Ministère de la Culture sur ce marché.
- Prospection systématique des fonds d'archives visant à leur sauvegarde et à leur collecte.
- Création avec la participation des musées automobiles d'un corpus de normes concernant la conservation et la restauration des véhicules anciens. Ce corpus s'appuiera sur l'organisation de plusieurs débats d'envergure internationale portant sur ces sujets et faisant appel aux meilleurs spécialistes afin de définir la notion d'authenticité en matière automobile.
- Constitution d'un fonds d'acquisition pour les musées automobiles faisant appel au mécénat des entreprises, notamment celles liées à l'industrie automobile.

L'ensemble de ces mesures pourraient être élaborées et mises en œuvre en s'appuyant sur une commission présidée par la DMF et associant la DAPA, la FFVE, des conservateurs de musées, des historiens, des restaurateurs spécialisés et des représentants du monde de l'automobile ancienne (collectionneurs et associations). Le rôle essentiel des musées automobiles en tant que sources de savoir et de compétences devrait y être affirmé.

À plus brève échéance, l'acquisition de véhicules marquants avec le soutien de l'État pour des Musées de France devrait permettre de retenir sur notre territoire certaines des pièces importantes qui apparaissent en vente publique. D'autre part, l'inspection générale des musées devrait mener une réflexion sur la possibilité d'étendre l'appellation « Musée de France » à quelques musées automobiles supplémentaires, de façon à élargir la base de cette politique d'acquisitions.

La création à Paris d'un centre d'histoire et d'interprétation de l'automobile

Ce que nous avons dit en introduction relativement à l'histoire et à l'actualité de l'automobile à Paris rend inexplicable l'absence dans la capitale française de toute structure permettant au public d'acquérir une compréhension du rôle de l'automobile dans notre société. Voilà pourquoi il nous semble primordial que soit créé dans un avenir proche, à Paris ou dans son immédiate proximité, un centre d'histoire et d'interprétation, dont les compétences concerneraient aussi bien les aspects patrimoniaux que l'actualité et le futur de l'automobile. Ce centre obéirait à une double fonction de lieu d'exposition régulièrement animé par des événements attirant le public le plus large et de centre de ressources documentaires.

Bien qu'aménagé afin d'accueillir des véhicules lors d'expositions temporaires, ainsi qu'une collection réduite en nombre faisant l'objet d'une présentation permanente et déroulant à partir de quelques exemples français une histoire de la locomotion moderne, cette structure n'aurait nullement pour vocation d'être un musée automobile de plus. Ainsi, la partie permanente de la présentation pourrait être aisément formée à partir de dépôts provenant de musées ou de collections privées.

Orienté vers le grand public par sa politique de production d'expositions temporaires faisant appel aux nouvelles technologies, ce centre serait le lieu privilégié pour l'organisation de conférences et

de débats. Il serait également destiné aux chercheurs, sa mission principale sur le plan patrimonial consistant en la collecte et l'exploitation de fonds d'archives anciens ou contemporains, domaine dans lequel une mobilisation énergique peut encore produire des résultats substantiels. Une bibliothèque-vidéothèque ouverte au public permettrait la mise à disposition de ces fonds. Ce centre jouerait un rôle majeur dans l'information des collectionneurs en matière de réglementation patrimoniale. Il serait enfin un lieu de rencontre et de formation destiné aux différents acteurs de la vie professionnelle et associative liée à l'automobile. Sa mission consisterait en une aide à la compréhension du phénomène automobile à partir de la connaissance et de l'interprétation du patrimoine. On sait que la création d'une Cité de l'air et de l'espace prenant appui sur le Musée du Bourget est envisagée. Dans la séance de l'Assemblée nationale du 28 novembre 2006, Dominique Perben, ministre des transports, a souhaité que le préfet de région intègre la création de cette structure dans le contrat de projet 2007-2013 associant l'État et les collectivités territoriales. Le musée du Bourget sera donc appelé à faire peau neuve, mais aussi à jouer le rôle d'un pôle de ressources dans le domaine du développement industriel et de la formation en aéronautique. Le projet que nous proposons, bien que plus modeste par sa taille, pourrait en être le symétrique pour la locomotion terrestre. La commission dont nous avons préconisé la création plus haut serait chargée de rédiger à l'attention du ministre de la culture un rapport dans lequel seraient notamment examinés la faisabilité de ce projet, ainsi que ses possibles implantations géographiques et ses conséquences financières. Elle assurerait également en liaison avec les compétences disponibles au ministère la recherche du mécénat qui pourrait être dégagé en relation avec cette opération, pour laquelle la participation des principaux industriels français de l'automobile serait sollicitée.

ANNEXES

Annexes

1. Bibliographie sommaire
2. Quelques musées automobiles français
3. Quelques musées automobiles à l'étranger
4. Musées ou organisations membres de l'Association des Musées automobiles de France (AMAF)
5. Voitures automobiles classées Monuments historiques
6. Conseil des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques. Bilan 2006 des ventes aux enchères publiques en France. Analyse de l'activité par catégorie : détails en variation
7. Centre des archives du monde du travail à Roubaix. Relevé des principaux fonds d'archives intéressant l'histoire automobile
8. Personnalités consultées à l'occasion de cette enquête

Annexe 1. Bibliographie sommaire

- Pasquale Angius et Aldo Farinetti, *Guida ai Musei d'Europa di automobili, moto e cicli*, Milan, Odós Edizioni, 1990
- Mathieu Flonneau, *L'Automobile à la conquête de Paris : Chroniques illustrées*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2003
- Mathieu Flonneau et Antoine Prost, *Paris et l'automobile : Un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005
- La Cote de l'automobile de collection*, s.l., Éditions LVA, 2006
- Le Guide du collectionneur auto*, s.l., Éditions LVA, 2007
- L'Incroyable Collection. Les trésors des musées et conservatoires français de l'automobile*, Paris, PG médias éditions, 2006 (Catalogue de l'exposition présentée au Mondial de l'automobile 2006)
- Jean-Louis Loubet, *Histoire de l'automobile française*, Paris, Éditions du Seuil, 2001
- Jacques Rousseau et Michel Iatca, *Les plus belles Voitures du monde*, Paris, Hachette, 1963
- Danièle Taulin-Hommel et Christian Courtel, *Musées automobiles de France. Un siècle d'histoire*, Éditions SPAL, Saint-Cloud, 2006

Annexe 2. Quelques musées automobiles français

01 Ain

Musée des sapeurs-pompiers, Gex

03 Allier

Musée automobile, Saint-Bonnet-de-Tizon

04 Alpes-de-Haute-Provence

Musée de la moto, Entrevaux

06 Alpes-Maritimes

Musée de l'automobiliste, Mougins

08 Ardennes

Musée de la Bécane à grand père. Collection André Escoffier, Rethel

10 Aube

Musée motos d'antan, Semoine

14 Calvados

Musée de la Belle époque de l'automobile, Pont-l'Évêque

16 Charente

Nos belles motos des années 1960, Gensac-La-Pallue

18 Cher

Musée du Château de Ménéto-Salon. Collection Prince Pierre d'Arenberg, Ménéto-Salon

20 Côte-d'Or

Musée du Château de Savigny. Collection Michel Pont, Savigny-les-Beaune

24 Dordogne

Musée de Sanxet, Pomport

25 Doubs

Musée de l'Aventure Peugeot, Sochaux

Musée automobile Sbarro, Pontarlier

28 Eure-et-Loir

Musée Rétro Mobile Drouais, Dreux

35 Ille-et-Vilaine

Manoir de l'automobile, Lohéac

36 Indre

Musée de l'automobile. Un siècle d'invention et d'aventure, Valençay

37 Indre-et-Loire
Musée Cadillac. Collection Robert Keyaerts, Langeais

41 Loir-et-Cher
Musée du Poids lourd, Montrichard
Espace Automobile Matra, Romorantin

49 Maine-et-Loire
Musée des Blindés, Saumur

51 Marne
Musée automobile de Reims-Champagne

54 Meurthe-et-Moselle
Musée de l'automobile de Lorraine, Velaine-en-Haye

57 Moselle
Musée de la moto et du vélo. Collection Maurice Chapleur, Amnéville-les-Thermes

58 Nièvre
Musée Ligier, Magny-Cours

60 Oise
Musée de la voiture et du tourisme, Château de Compiègne

63 Puy-de-Dôme
Conservatoire Michelin, Clermont-Ferrand
Musée André Baster, Riom

68 Haut-Rhin
Cité de l'automobile. Musée National. Collection Schlumpf, Mulhouse

69 Rhône
Fondation de l'automobile Marius Berliet, Lyon
Musée des Sapeurs-pompiers de Lyon, Lyon
Musée Henri Malartre, Rochetaillée-sur-Saône

72 Sarthe
Musée de l'automobile de la Sarthe, Circuit des 24 heures du Mans, Le Mans

75 Paris
Musée des arts et métiers

76 Seine-Maritime
Musée des sapeurs-pompiers de France, Montville

79 Deux-Sèvres
Collection de motocyclettes Monet-Goyon, Melle

84 Vaucluse
Mémoire de la Nationale 7, Piolenc

85 Vendée
Musée de l'automobile de Vendée. Collection Giron, Talmont-Saint-Hilaire

86 Vienne
Musée Auto Moto Vélo, Châtellerault

89 Yonne
Musée automobile des véhicules de chefs d'État. Collection Olivier Delafon, Sauvigny-le-Bois

95 Val-d'Oise
Musée départemental des sapeurs-pompiers du Val-d'Oise, Osny

98 Principauté de Monaco
Collection de S.A.S. le Prince de Monaco

Annexe 3. Quelques musées automobiles à l'étranger

Allemagne

Auto + Technik Museum, Sinsheim
Auto und Motorrad Museum, Ohringen
Automuseum Volkswagen, Wolfsburg
BMW Museum, Munich
Deutsches Museum, Munich
Deutsches Technikmuseum, Berlin
Erlebniswelt Nürburgring Rennsportmuseum, Nürburg
Mercedes Museum, Stuttgart
Porsche Museum, Stuttgart

Belgique

Autoworld, Bruxelles
Musée du Circuit de Spa-Francorchamps, Stavelot

Danemark

Jysk Automobilmuseum, Gjern

Espagne

Musée de l'Automobile, Barcelone

États-Unis

Henry Ford Museum, Dearborn (Michigan)
Walter P. Chrysler Museum, Auburn Hills (Michigan)

Grande-Bretagne

Donington Grand Prix Collection, Derby
Jaguar Daimler Heritage Trust, Coventry
London's Transport Museum, Londres
Museum of Transport, Glasgow
National Motor Museum, Beaulieu

Hongrie

Soczo Motormuseum, Gyomaendrőd

Irlande

The Ulster Folk & Transport Museum, Cultra

Italie

Centro Storico Fiat, Turin
Collezione Vincenzo Lancia, Turin
Galleria Ferrari, Maranello
Museo dell' Automobile « Carlo Biscaretti di Ruffia », Turin
Museo Autodromo di Monza, Monza
Museo Storico Alfa Romeo, Arese

Lettonie

Riga Motor Museum, Riga

Pays-Bas

Daf Museum, Eindhoven
Het Nationaal Automobilmuseum, Raamsdonkver

Portugal

Museo do Caramulo, Caramulo

République Tchèque

Skoda Automuseum, Mlada Boleslav

Slovénie

Musée Technique de Slovénie, Borovnica

Suède

Volvo Museum, Göteborg

Suisse

Musée de l'automobile. Fondation Pierre Gianadda, Martigny
Musée International de l'automobile, Genève
Musée suisse des Transports, Lucerne
Conservatoire du Patrimoine Automobile suisse, Marin

Annexe 4. Musées ou organisations membres de l'Association des Musées automobiles de France (AMAF)

- Musée de l'automobiliste, Mougins (Alpes-Maritimes). Ce musée est actuellement fermé.
- Le Patrimoine du sapeur-pompier, Savigny-les-Beaune (Côte-d'Or), Collection Jean-Claude Picot. Ce musée est désormais fermé et sa collection a été vendue aux enchères le 14 mars dernier.
- Musée de Sanxet, Pomport (Dordogne)
- Musée de l'Aventure Peugeot, Sochaux (Doubs)
- Manoir de l'automobile, Lohéac (Ille-et-Vilaine)
- Musée de l'automobile, Valençay (Indre)
- Musée du poids lourd, Montrichard (Loir-et-Cher)
- Musée automobile de Lorraine, Velaine-en Haye (Meurthe-et-Moselle)
- Musée National de la voiture et du tourisme, Compiègne (Oise)
- Cité de l'automobile. Musée national. Collection Schlumpf, Mulhouse (Haut-Rhin)
- Cité du train. Musée français du Chemin de fer, Mulhouse (Haut-Rhin)
- Fondation de l'automobile Marius Berliet, Lyon (Rhône)
- Musée de l'automobile Henri Malartre, Rochetaillée-sur-Saône (Rhône)
- Musée automobile de la Sarthe, Le Mans (Sarthe)
- Musée des arts et métiers, Paris
- Musée automobile de Vendée, Talmont-Saint-Hilaire (Vendée)
- Musée Auto Moto Vélo, Châtellerault (Vienne)
- Musée des Transports urbains, interurbains et ruraux, en cours de transfert à Chelles (Seine-et-Marne)

Annexe 5. Voitures automobiles classées Monuments historiques

Nous n'avons retenu pour cette liste que les véhicules entrant dans la catégorie des voitures automobiles, à l'exclusion du matériel ferroviaire automobile et des véhicules militaires.

- 426 automobiles de la collection Schlumpf, Mulhouse (68), Musée national de l'automobile – Collection Schlumpf. Date de protection : 1978.
- Camion 22 HP type M à chaînes n° 10536 (1910), Lyon (69), Fondation Marius Berliet. Date de protection : 1988.
- Voiture automobile Turcat-Méry construite pour le duc de Montpensier vers 1919 sur un châssis de 1913, Randan (63), château. Date de protection : 1991. Véhicule vendu en 1997. Localisation actuellement indéterminée.
- Voiture automobile, charrette anglaise à deux bancs dotée de l'avant train Latil n° 8 (1899), Lyon (69), Fondation Marius Berliet. Date de protection : 1992.
- Voiture automobile Autochenille Citroën HP type B2 dite *Le Croissant d'argent* (1922), Saint-Jean-d'Angély (17), Hôtel de ville. Date de protection : 1993.
- Voiture automobile Rolland-Pilain type CR série G (vers 1920-1921), Dompierre-sur-Besbre (03), caserne. Date de protection : 1998.
- Autobus Citroën 48 (Après 1934, modifié vers 1958), Poitiers (86), garage (propriété privée). Date de protection : 2002.
- Voiture automobile Salmson Berline 2300 GT carrossée par Henri Chapron (1955), Champagne-sur-Seine (77), local associatif. Date de protection : 2006.

Annexe 6. Conseil des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques. Bilan 2006 des ventes aux enchères publiques en France. Analyse de l'activité par catégorie : détails en variation

	Ventes par catégories	2006 en €	Variation 2006/2005 en %
⬆️	Art nouveau/Art déco	110 252 647,00 €	121 %
⬆️	Art primitif	64 855 914,00 €	241 %
⬆️	Automobiles de collection	17 592 055,00 €	408 %
⬆️	Chevaux	99 182 886,00 €	38 %
⬆️	Joaillerie/Orfèvrerie	56 321 132,00 €	29 %
⬆️	Livres et manuscrits	65 437 363,00 €	83 %
⬆️	Mobilier/Objets d'Art	227 194 967,00 €	8 %
➡️	Tableaux anciens <19ème + orient.	43 769 072,00 €	- 3 %
⬆️	Tableaux Impr. & mod.	190 742 369,00 €	90 %
➡️	Véhicules	826 514 054,50 €	- 5 %
⬆️	Vins	23 491 976,00 €	71 %
➡️	Autres biens, ventes généralistes	403 740 451,00 €	- 16 %
⬆️	Total	2 129 094 886,50 €	9 %

Annexe 7. Centre des archives du monde du travail à Roubaix. Principaux fonds intéressants l'histoire automobile

- Brissonneau et Lotz
- Chemins de fer secondaires et transport automobile
- Compagnie française de transport automobile
- Compagnie générale d'entreprises automobiles CGEA (Concerne la firme Latil)
- Compagnie générale de transport professionnel CGTP
- Etablissements Affouard
- Etablissements A. Lunant
- Etablissements Paul Legrand
- Régie autonome des transports parisiens RATP
- Régie nationale des usines Renault – Usine de Vénissieux
- Régie nationale des usines Renault – Comité d'établissement de Renault-Billancourt
- Société anonyme des anciens établissements Panhard-Levassor
- Société anonyme des établissements Lemoine
- Société des usines Chausson
- Société d'outillage mécanique et d'usinage d'artillerie SOMUA

Annexe 8. Personnalités consultées à l'occasion de cette enquête

Gabriella Belli, directrice, Museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto, Trente
Jean-Pierre Beltoise, pilote

Paul Berliet, président, Fondation Marius Berliet, Lyon

Gilles Blanchet, rédacteur en chef, *Rétro Passion magazine*

Martine de Boisdeffre, directrice des Archives de France

Jean-Paul Brunet, président, Rétro-Mobile-Club, Dreux

Guy Burnat, ancien président, Fédération Française des Véhicules d'Époque

Claudine Cartier, conservateur en chef, Ministère de la Culture et de la Communication, Direction des musées de France, Inspection générale des musées

Dany Chamfroult, responsable communication, Espace automobiles Matra, Romorantin

Monique Chapelle, vice-présidente, Fondation Marius Berliet, Lyon

Lieutenant Colonel J.P. Collinet, président, Association du Musée des Sapeurs-Pompiers de France, Montville

Olivier Delafon, conservateur-fondateur, Musée automobile des voitures de chefs d'États, Sauvigny-le Bois

Claude Delagneau, président, Fédération Française des Véhicules d'Époque

Jacques Deneef, membre délégué du comité de gestion, Fondation Belge pour le Patrimoine Automobile et Moto, Bruxelles

Jean-Denys Devauges, conservateur, Musée national de la voiture et du tourisme, Compiègne

Dominique Dubarry, président, Association des Musées Automobiles de France

Thierry Dubois, dessinateur de presse

Dominique Dupont, président, Comité Lyon Automobile, Lyon

André Escoffier, propriétaire, Musée de la Bécane à Grand-père, Rethel

Mathieu Flonneau, maître de conférences en histoire contemporaine, Université de Paris-I Panthéon-Sorbonne

Luc Fournier, adjoint au chef du bureau de la conservation du patrimoine mobilier et instrumental, Ministère de la Culture et de la Communication, Direction de l'architecture et du patrimoine, Sous-direction des monuments historiques et espaces protégés

Michel Gagnaire, président, Amicale melloise Monet & Goyon, Melle

Valentin Giron, directeur, Musée automobile de Vendée, Talmont-Saint-Hilaire

Jean-Paul Hazard, secrétaire permanent, L'Aventure Peugeot, Paris

Laurent Hériou, historien de l'automobile et organisateur d'expositions, Paris

Thierry Hesse, commissaire général, Salons de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle, Paris

Michel Hommell, président directeur général, groupe de presse Hommell, constructeur automobile, fondateur et propriétaire, Manoir de l'automobile, Lohéac

Hubert d'Honincthun, directeur, Automobile Club de France, Paris

Denis Huille, responsable du patrimoine, Citroën, Direction de la communication

Francis Jamot, chef du bureau de la protection des monuments, Ministère de la Culture et de la Communication, Direction de l'architecture et du patrimoine, Sous-direction des monuments historiques et espaces protégés

Catherine Jeannin, documentaliste, Citroën, Direction de la communication

Richard Keller, conservateur, Musée national de l'automobile – Collection Schlumpf, Mulhouse

Geneviève Keyaerts, Musée Robert Keyaerts, Saint-Michel-sur-Loire

Bruno Leroux, rédacteur en chef, *La Vie de l'auto*

Gérard Macchi, directeur, Musée de l'Aventure Peugeot, Sochaux

Adrien Maeght, fondateur du Musée de l'automobiliste, Mougins

Jacques Maigret, conservateur en chef, musée des arts et métiers, Paris
Gérard Monnier, professeur émérite, Université de Paris-I Panthéon-Sorbonne
Enrico Mueller, chef du service presse et relations publiques, Mercedes Benz Museum GmbH, Stuttgart
Robert Panhard, président d'honneur, Les Doyennes de Panhard et Levassor
Bernard Pascal, tôlier-formeur, carrossier, Carrosserie Pascal, Montreuil
Patrick Peter, président, Peter Organisation, Paris
Francis Piquera, président du directoire, Musée automobile de la Sarthe, le Mans
Hervé Poulain, commissaire-priseur, Artcurial Briest – Poulain – Le Fur – F. Tajan, Paris
Alain Quemener, président fédéral, Fédération française des groupes de conservation de véhicules militaires, Bouillé-Ménard
Jean Ragnotti, pilote
Patrick Rollet, vice-président, Fédération Française des Véhicules d'Époque
Laurent Rondani, mécanicien, Ventoux Moteurs Ingénierie, Carpentras
Maurice Rueff, sous-directeur, Centre de Formation d'Apprentis de l'Artisanat, Mulhouse
Christian Schmaltz, chef du service Histoire et Collection, Renault, Direction Image et Relations publiques
Paul Smith, chercheur, Ministère de la Culture et de la Communication, Direction de l'architecture et du patrimoine, Sous-direction de l'archéologie, de l'ethnologie, de l'inventaire et du système d'information, Département recherche, méthode et expertise
Emmanuel Starcky, directeur, Musées et Domaine nationaux de Compiègne
Alain Suguenot, député-maire de Mâcon
Marie-Andrée de Trémolières, présidente du conseil de surveillance, Fédération Française des Véhicules d'Époque
Bernard Vaireaux, conservateur, Musée de l'automobile Henri Malartre, Rochetaillée-sur-Saône
Étienne de Valance, ancien directeur de la communication et du département compétition, Panhard
Bernard Villedieu, secrétaire général, Association pour le musée des transports urbains, interurbains et ruraux (AMTUIR), Colombes