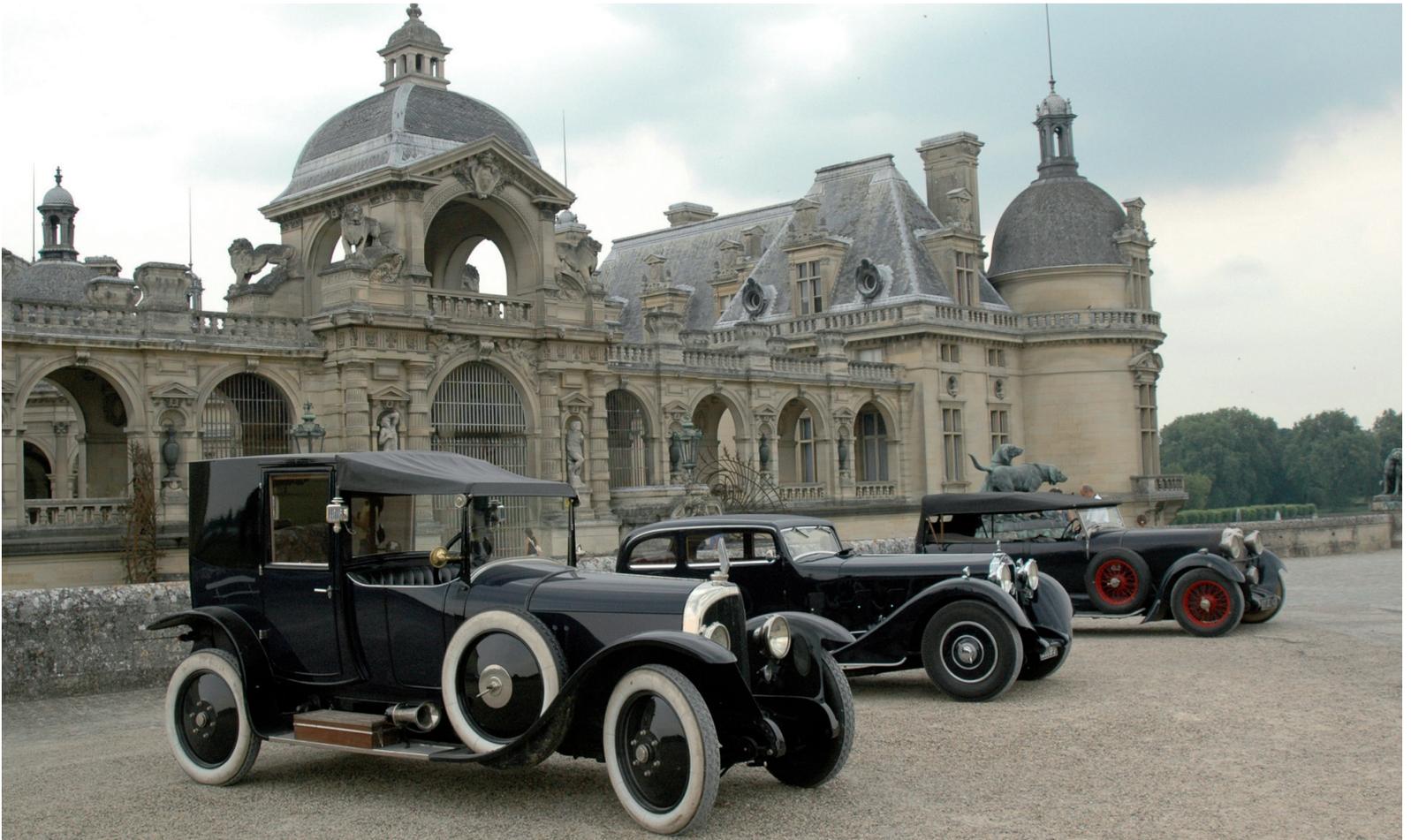
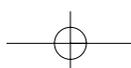


LE MOUVEMENT DES VÉHICULES ANCIENS EN FRANCE

**Maintenir
notre patrimoine
de véhicules anciens**



RAPPORT D'ENQUÊTE



PREFACE

La Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) souhaitait depuis longtemps réaliser une enquête approfondie, menée avec toute la compétence et l'objectivité d'un organisme professionnel, sur l'impact économique, social et culturel du mouvement des véhicules anciens en Europe.

La décision fut prise à l'Assemblée Générale de Budapest fin 2004. Un groupe de projet, avec l'appui d'une société d'études spécialisée du Royaume-Uni, se mit au travail et retint le périmètre très audacieux de onze pays européens, dont la France.

La Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE) s'est en effet immédiatement jointe à ce projet et a pris toutes les mesures nécessaires pour assurer une forte participation des parties prenantes de l'hexagone : professionnels du véhicule ancien, mais aussi clubs, musées et propriétaires individuels.

Nous disposons ainsi, pour la première fois, d'un socle de données fiables, à jour et très significatives de ce que représente notre mouvement en France.

Ceci est capital. On ne peut éternellement défendre le libre usage des véhicules anciens sans disposer de ce type d'information. Les Pouvoirs Publics, soucieux de l'intérêt général dans des domaines aussi sensibles que la sécurité routière ou la protection de l'environnement, ont en effet besoin de réfléchir et de décider sur la base d'informations objectives, établies avec rigueur.

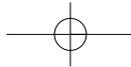
Nous sommes très heureux de répondre à ces légitimes attentes par la publication de cette brochure et espérons qu'elle contribuera à renforcer la qualité des relations que nous tenons à entretenir tant avec les décideurs nationaux et qu'avec les grands acteurs de notre mouvement.

Michel de Thomasson
Président de la FIVA



Claude Delagneau
Président de la FFVE



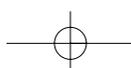


LE MOUVEMENT DES VÉHICULES ANCIENS EN FRANCE

**Maintenir
notre patrimoine
de véhicules anciens**



**RAPPORT D'ENQUÊTE
JANVIER 2007**





Publié par la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)
et par la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE), 2006.

Secrétariat Général - FFVE
91 rue de Paris
BP 50603
35006 Rennes Cedex

© Cette publication est soumise à copyright. Elle ne peut être vendue.
Elle peut être copiée dès lors que la source est clairement citée.

Première édition
ISBN 1-905984-00-6

Imprimé par D.C.
RCS 479 056 913 RCS PARIS - Tél : 01 43 56 20 16

Crédits photos :
Jean-Claude Accio, François-Xavier Artigues, Guillaume Bonafous-Murat,
Thierry Pilorge, Patrick Rollet, Pascal Rousselle, Olivier Weyl

SOMMAIRE

Préface	2
Synthèse	6
Introduction	8
Résultats	10
1. Activité économique	10
2. Emploi	11
3. Nombre et utilisation des véhicules	12
4. Activités culturelles et sociales	13
Première analyse de ces résultats	15
L'équipe de l'enquête	16



SYNTHÈSE

L'enquête

La Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA), en association avec ses Fédérations nationales, a conçu et mené cette enquête dans onze pays : l'Allemagne, Chypre, le Danemark, la France, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, les Pays-Bas, la République Tchèque, la Suède et le Royaume-Uni. Ce travail est fondé sur la période de 12 mois entre le 1er juillet 2004 et le 30 Juin 2005.

Les véhicules anciens apportent une contribution significative aux économies européenne et française. Ils permettent le maintien et le développement de nombreux emplois stables requérant des compétences et savoir-faire qui, sans lui, seraient oubliés. Ils attirent l'intérêt et la sympathie d'un grand nombre de personnes de tous horizons, toujours heureux de voir ou revoir en mouvement des automobiles, des motos ou des véhicules utilitaires et militaires de plus de 25 ans d'âge, mémoire mobile de notre héritage culturel.

C'est la première fois qu'une étude d'envergure est menée sur ce sujet. Elle a pour but d'apprécier de manière aussi factuelle, objective et à jour que possible les impacts économiques, sociaux et culturels de la possession et de l'usage des véhicules anciens en Europe et en France. Elle procure de nombreuses données susceptibles de mieux comprendre le mouvement des véhicules anciens. Une telle enquête ne constitue néanmoins qu'un premier pas et ses résultats ne peuvent être considérés comme complets et définitifs. Elle dégage cependant de nombreuses pistes d'étude à approfondir dans l'avenir.

La méthode

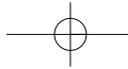
La recherche a été conduite sur la base de questionnaires adressés début 2006 aux diverses parties prenantes.

Dans chaque pays, trois questionnaires spécifiques ont été diffusés : le premier aux propriétaires individuels de véhicules anciens, le deuxième aux présidents des clubs des Fédérations affiliées à la FIVA et le troisième aux entreprises dont l'activité repose sur les véhicules anciens. Dans 4 pays, le Danemark, la France, les Pays-Bas et la Suède, un site internet a été mis en service pour permettre une réponse électronique.

Parmi ces trois cibles, seules ont été consultées les personnes ou les organisations directement engagées dans le mouvement véhicules anciens. Ainsi, les résultats publiés ici n'incluent pas les propriétaires n'appartenant à aucun club ou les entreprises ne dépendant pas significativement de ce mouvement. Les données publiées sont donc conservatrices et pourraient être amplifiées par l'inclusion de toutes les parties prenantes : membres et clubs indépendants, entreprises n'ayant qu'une faible part de leur chiffre d'affaire généré par les véhicules anciens, etc.

Les résultats présentés dans cette brochure s'en tiennent à la France.

- 103.000 questionnaires ont été distribués dans notre pays, principalement aux propriétaires individuels.
- Le taux de réponse français a été, avec celui de la Suède, du Danemark et du Royaume-Uni, parmi les meilleurs. Les résultats obtenus sont donc statistiquement corrects, basés sur des échantillons largement représentatifs.



Résultats principaux

1. Activité économique

- Le chiffre d'affaire annuel généré en France par les véhicules anciens avoisine les 3 milliards d'euros.
- Les exportations se montent à 90 millions d'euros.

2. Emploi

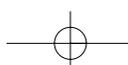
- En France, plus de 14.300 personnes (équivalent temps plein) ont un emploi rémunéré lié au mouvement des véhicules anciens.
- 64% des entreprises au service de ce mouvement ont plus de 10 années d'existence.

3. Nombre et usage des véhicules

- 74% des véhicules anciens couvrent moins de 1.500 km par an. Près de 20% ne parcourent aucun kilomètre. Un véhicule ancien parcourt en moyenne moins de 900 km par an.
- Il y a en France environ 660.000 véhicules anciens (plus de 25 ans) en état de marche et légalement immatriculés.

4. Activités culturelles et sociales

- 30% du revenu des foyers propriétaires de véhicules anciens est inférieur à 30.000 euros par an.
- Dans le cadre de leur passion, les propriétaires français passent plus de 235.000 nuitées hors de leur domicile, en France ou à l'étranger.
- 82% des véhicules anciens en France ont une valeur de moins de 15.000 euros.
- Il y a dans notre pays environ 200.000 propriétaires de véhicules anciens, dont largement plus de la moitié sont regroupés dans des 850 clubs affiliés à la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE).



INTRODUCTION

Notre patrimoine

Il est difficile de penser à un secteur d'activité qui, au cours du siècle dernier, a eu une influence plus déterminante sur le développement de la société européenne que celui de l'automobile. Il y a un peu plus de cent ans, le transport routier mécanisé était à peu près inexistant et il ne rassemblait qu'une poignée d'artisans. De nos jours, chacun considère la liberté offerte par l'automobile comme allant de soi et des millions de personnes ont été d'une manière ou d'une autre employées par une entreprise ou une organisation liée à ce secteur.

Le "mouvement des véhicules anciens" est un terme générique englobant tous les engins de transport motorisés, quelque soit leur type, produits depuis l'ère des pionniers de la fin du XIXe siècle jusqu'aux véhicules du début des années 80. Ce mouvement promeut l'usage de cette faible proportion de véhicules ayant survécu plus de 25 ans. Il ne concerne pas seulement les automobiles et les motos mais s'intéresse à tout un ensemble d'engins motorisés, des frères vélomoteurs jusqu'aux gigantesques camions attelés, des puissants engins à vapeur jusqu'aux sveltes voitures de sport, des motos solo jusqu'aux autocars de 80 places. Si un véhicule a été construit pour se mouvoir par lui-même sur la voie publique et s'il a été produit avant 1981, il a sa place dans le mouvement des véhicules anciens.

Ce mouvement dépend de l'engagement et de l'enthousiasme de particuliers qui possèdent et préservent ces véhicules pour leur plaisir mais aussi pour les générations futures. Sans eux, bien peu de ces témoins du génie humain survivraient au-delà de leur vie économique. L'avenir n'en serait qu'appauvri et les générations à venir seraient privées de témoignages tangibles de notre patrimoine industriel et culturel.



La première motivation des collectionneurs de véhicules anciens est celle de pouvoir les utiliser avec un minimum de contraintes. Sans cette incitation et cette reconnaissance, notre patrimoine automobile cesserait d'être mobile et tomberait dans l'oubli avant de disparaître complètement.

La FIVA et la FFVE

La Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) est l'organisation internationale regroupant les propriétaires du monde entier. Elle rassemble plus de 50 nations membres, la moitié d'entre elles européennes.

La Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE) représente la France au sein de la FIVA. Elle rassemble 850 clubs, associations ou musées actifs en France.



Aux niveaux européen et français, respectivement, la FIVA et la FFVE ont pour mission commune de s'assurer que les mesures prises par les autorités ne pénalisent pas indûment les acteurs du mouvement des véhicules anciens. Elles conduisent cette mission en entretenant des liens étroits avec les institutions européennes et françaises pour anticiper les problèmes potentiels et rechercher des solutions légales et réglementaires au meilleur point d'équilibre entre le libre usage des véhicules anciens et le légitime combat contre les excès de la circulation quotidienne. La FIVA est signataire de la Charte Européenne de Sécurité Routière et encourage ses Fédérations membres à établir et développer des liens avec les gouvernements nationaux, ce que la FFVE a toujours fait, avec constance et efficacité.

Cette coopération a permis la reconnaissance du mouvement des véhicules anciens, d'une manière particulièrement nette et formelle en France puisque le Ministère de la Culture et de la

Communication considère ces véhicules comme "biens culturels", parties intégrantes du patrimoine national.

D'autres exemples de la concertation avec les pouvoirs publics peuvent être cités :

- délégation du Ministère des Transports à la FFVE pour la délivrance d'attestations nécessaires à l'obtention d'une carte grise de collection.
- Assimilation des véhicules militaires historiques de soutien et de transport (Jeep, GMC, Dodge, etc) à des véhicules courants, ne requérant aucune autorisation particulière pour leur usage et obtention d'une autorisation préfectorale de détention, selon une procédure prédéterminée, pour ceux de ces véhicules dotés d'armes préalablement neutralisées.
- Traitement spécifique, à partir de 2008, des véhicules munis d'une carte grise de collection, leur permettant de conserver leur plaque d'immatriculation de forme et de couleur d'origine.

Pour obtenir ce type de résultats, la FFVE entretient des relations permanentes avec les Ministères de l'Intérieur, des Transports, de la Défense, de la Culture, de la Jeunesse et des Sports, des PME et de la Formation Professionnelle ou de l'Economie et des Finances.

En France et en Europe, il existe des centaines de milliers de propriétaires passionnés de véhicules anciens qui bénéficient de l'action constante de la FFVE et de la FIVA. Des milliers d'entreprises sont à leur service et permettent aux véhicules de continuer à rouler, pour le plaisir d'un public ravi de voir ou revoir sur la route ou dans des expositions ces porteurs d'heureux souvenirs, d'émotion et de rêve.

L'industrie automobile est devenue partie intégrante de notre culture européenne. La FIVA et la FFVE ont la responsabilité de protéger cet héritage. En l'espèce, cela signifie que nous devons assurer l'avenir des véhicules anciens en cherchant à préserver et défendre le droit de les utiliser sur toutes les routes de France et d'Europe.

Ce document présente les résultats de la toute première étude européenne sur le mouvement des véhicules anciens. La volonté des concepteurs de ce travail a été de focaliser la recherche sur l'impact économique, social et culturel de ces véhicules. Les résultats sont regroupés sous quatre rubriques : l'activité économique, l'emploi, le nombre et l'utilisation des véhicules anciens et les activités sociales et culturelles. Ces données sont ensuite explicitées par une première analyse.



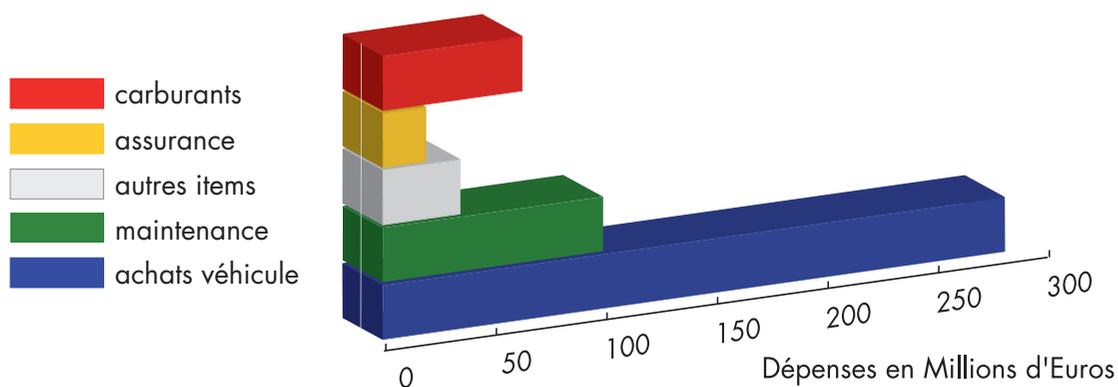
RESULTATS

1. ACTIVITE ECONOMIQUE

Le chiffre d'affaires généré annuellement en France par les véhicules anciens se monte à 2,9 milliards d'euros.

- Près de 2.000 entreprises françaises fabriquent et vendent des produits et des services concernant les véhicules anciens.
- Les exportations de ces entreprises dépassent les 90 millions d'euros par an.
- 51% des entreprises exportent en Europe et 38% dans le reste du monde.
- 500 millions d'euros ont été dépensés par les membres des clubs affiliés à la FFVE dans l'achat de véhicules, leur entretien, les assurances, carburants et autres dépenses diverses (presse spécialisée, livres et manuels techniques, modèles réduits, habillement, etc.)
- Les ventes entre particuliers de véhicules anciens (hors enchères et ventes par professionnels) se montent à 74 millions d'euros par an.
- Les clubs affiliés à la FFVE dépensent plus d'un million d'euros en impression et distribution de plaquettes et documents d'information de leurs membres.
- Les dépenses totales des clubs de la FFVE avoisinent les 15 millions d'euros.

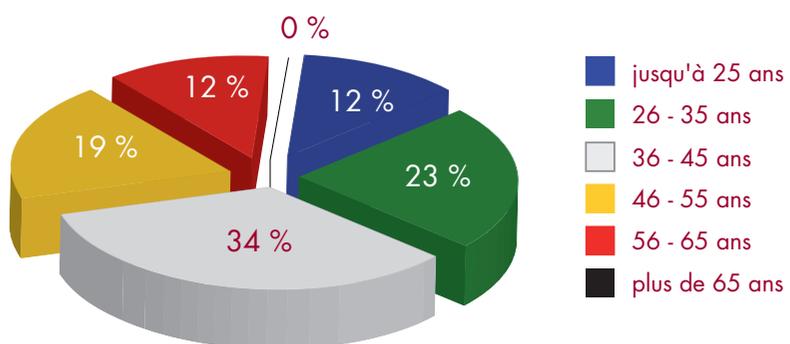
Dépenses des propriétaires de véhicules anciens



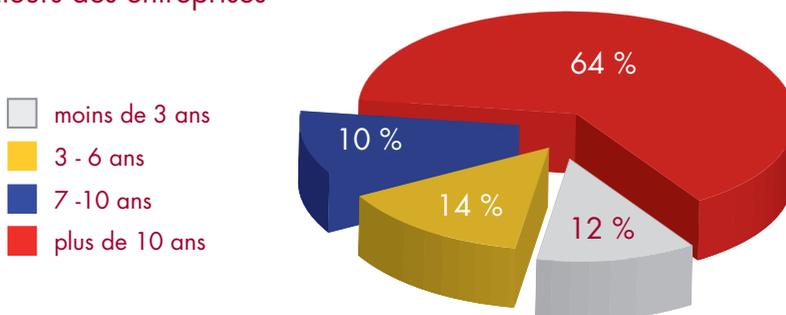
2. EMPLOI

Près de 15.000 personnes gagnent leur vie par le mouvement des véhicules anciens (emplois équivalent temps plein).

- 64% des entreprises travaillant pour les véhicules anciens ont plus de 10 années d'existence.
- Parmi les 14.309 emplois recensés générés par les véhicules anciens, 92% sont des emplois à temps plein (taux le plus élevé d'Europe).
- 69% des emplois sont occupés par des personnes de moins de 45 ans. 88% ont moins de 55 ans.
- 46% des entreprises du secteur ont l'intention de recruter dans les 3 ans.
- 58% des entreprises cherchant à recruter éprouvent des difficultés à trouver les compétences et le savoir-faire requis sur le marché du travail.
- 44% des entreprises offrent des contrats d'apprentissage et 67% de la formation (taux plus élevés que la moyenne européenne)
- 66% des entreprises disposent d'un site internet (taux un peu plus faible que la moyenne européenne de 73%).



Tranches d'âge des travailleurs des entreprises



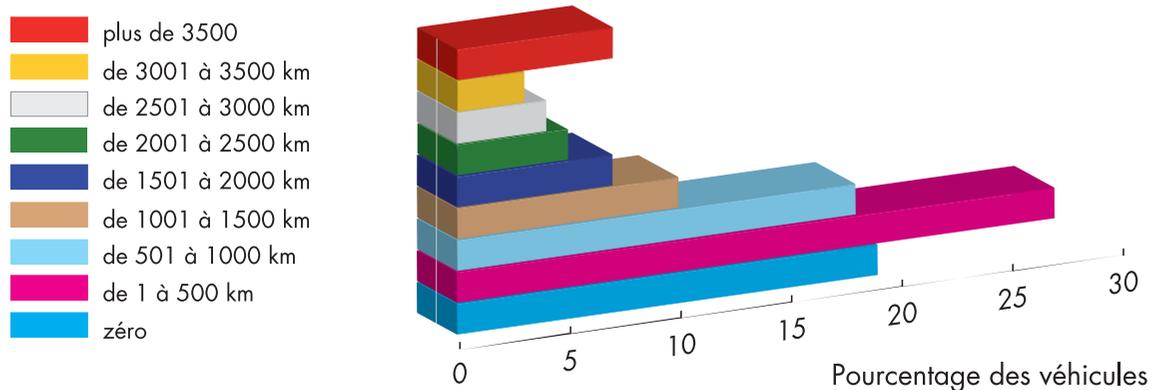
Ancienneté des entreprises

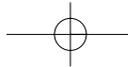
3. NOMBRE ET UTILISATION DES VEHICULES

La grande majorité des véhicules anciens parcourt moins de 1500 km par an.

- En France, 89% des véhicules anciens sont utilisés moins de trois fois par semaine (définition de " l'usage courant » d'un véhicule).
- 74% des véhicules anciens de notre pays couvrent moins de 1.500 km par an.
- En France, environ 660.000 véhicules anciens (plus de 25 ans d'âge) sont légalement immatriculés et autorisés à prendre la route. Ce chiffre n'inclut pas les véhicules entreposés, en attente ou non de restauration.
- Toujours en France, il y a 48 millions de véhicules immatriculés (motos de plus de 49cc incluses). Les véhicules anciens ne représentent donc que 1,37% du parc.
- L'ensemble du parc français des véhicules immatriculés parcourt environ 620 milliards de kilomètres par an. Les véhicules anciens couvrent 570 millions de kilomètres par an. Ils ne comptent donc que pour moins de 0,09% (0,9 pour mille) de la distance parcourue par l'ensemble des véhicules.

Distances parcourues par les véhicules anciens

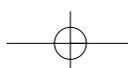
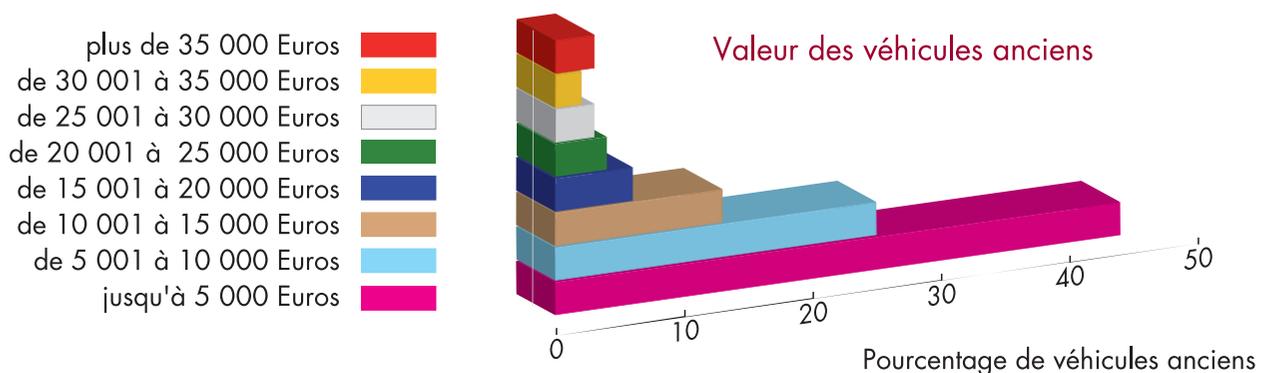
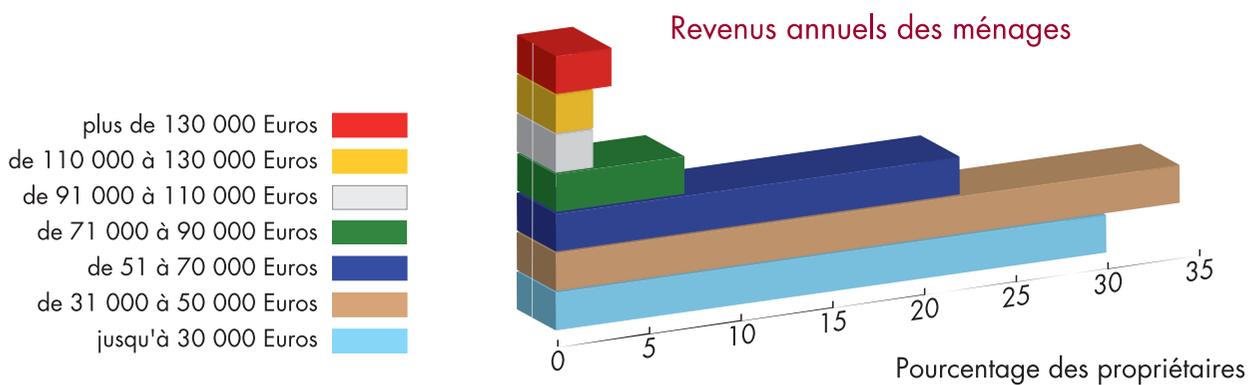


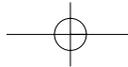


4. ACTIVITES SOCIALES ET CULTURELLES

Près d'un tiers des propriétaires de véhicules anciens ont un revenu annuel inférieur à 30.000 euros.

- 83% des véhicules anciens ont une valeur inférieure à 15.000 euros.
- 30,3% des propriétaires a un revenu annuel inférieur à 30.000 euros pas an.
64% ont un revenu inférieur à 50.000 euros.
- Il y a en France environ 200.000 propriétaires de véhicules anciens (tous n'appartiennent pas à un club et quelques clubs ne sont pas affiliés à la FFVE).
- Environ 15.000 membres de clubs en France sont aussi membres de clubs d'autres pays européens.
- Il y a annuellement en France 3.376 randonnées de nature touristique et près de 1.200 expositions.
- Les propriétaires français passent 236.000 nuitées par an hors de leur domicile, à l'occasion de manifestations diverses liées aux véhicules anciens.
- Sur un an, 25.760 propriétaires français se rendent à l'étranger pour une manifestation de véhicules anciens.

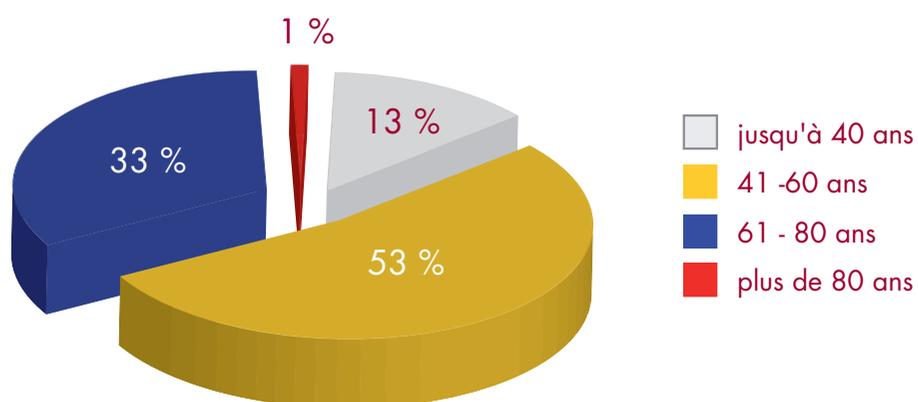




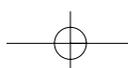
4. ACTIVITES SOCIALES ET CULTURELLES

(suite)

- 53% des propriétaires sont âgés de 41 à 60 ans. 98% sont des hommes...
- Environ 33.000 véhicules anciens sont entreposés par des collectionneurs, en attente ou en cours de restauration.
- 52% des présidents de clubs ont une messagerie électronique et 27% supplémentaires prévoient d'en posséder une d'ici la fin 2006.
- 66% des clubs disposent d'archives.
- Il y a en France un peu moins de 120 musées liés aux véhicules anciens. Ils attirent près de 900.000 visiteurs par an.
- Le lectorat cumulé des six magazines français leaders en matière de véhicules anciens est de 260.000 personnes par mois.
- Près de 300.000 euros sont levés annuellement en France par des clubs et propriétaires de véhicules anciens au bénéfice d'œuvres caritatives.



Tranches d'âge
des membres des clubs



PREMIERE ANALYSE DE CES RESULTATS

Cette toute première étude consacrée aux véhicules anciens démontre le niveau très significatif de leur impact économique, social et culturel dans notre pays. Plus de 100.000 personnes ont eu en France l'opportunité de participer à cette enquête et les très bons taux de réponse permettent d'enregistrer des données fiables et à jour. Ce chapitre propose quelques observations permettant de clarifier ou de mettre en valeur certaines données, tout en suggérant le besoin de recherches complémentaires.

Activité économique et emploi

Des trois enquêtes menées, celle concernant les entreprises fournit naturellement les données économiques les plus intéressantes et procure une bonne mesure du dynamisme du secteur.

Il convient toutefois de noter que les chiffres recueillis ne traduisent pas toute l'ampleur de l'activité du mouvement des véhicules anciens : en effet, de nombreuses entreprises ne génèrent qu'une petite partie de leur chiffre d'affaire sur cette cible particulière, étant d'abord axées sur les véhicules modernes.

Par ailleurs, certaines d'entre elles n'ont pu être jointes car elles ne font aucune communication dans la presse spécialisée. Nous parlons ici des multiples fabricants de pièces détachées, des carrossiers et garagistes ou des entreprises de service attachées au secteur automobile (agents d'assurance, franchisés du pneumatique, du pot d'échappement, du contrôle technique, etc.).

De la même manière, de nombreux artisans spécialisés sur l'entretien et la restauration de véhicules anciens, détenteurs de savoir-faire exceptionnels et travaillant seuls ou avec un seul compagnon, n'ont pu être contactés, puisque leur seul vecteur de communication reste le "bouche à oreilles".

Pour ces raisons, le montant de 3 milliards d'euros de chiffre d'affaire est notoirement sous-estimé, ne prenant en compte que l'activité des entreprises enregistrées dans les divers listings publiés en France par la presse spécialisée ou communiquant largement dans cette presse. Des relations plus étroites doivent être entretenues entre le mouvement

des véhicules anciens et ses professionnels, si l'on veut progressivement aboutir à des données plus proches de la réalité.

Les 236.000 nuitées annuelles hors du domicile et les données relatives à la participation de clubs et de propriétaires à des événements hors de nos frontières montrent à quel point le mouvement des véhicules anciens contribue, même de manière discrète et indirecte, à l'activité touristique (hôtels, restaurants, traiteurs, etc.) et événementielle en France et en Europe. La plupart des manifestations étrangères fréquentées par les collectionneurs français se tiennent au sein de la Communauté Européenne. Ces déplacements croisés entre les collectionneurs des divers pays d'Europe et les échanges qui en découlent concourent à la préservation des patrimoines nationaux, à une meilleure connaissance mutuelle et à une harmonisation des relations entre les ressortissants Européens.



Il convient aussi de retenir que le flux des propriétaires étrangers venant en France pour une manifestation de véhicules anciens est bien supérieur au flux inverse, ce qui rend notre "balance touristique" très positive.

Les 14.300 emplois procurés en France par le mouvement des véhicules anciens démontrent que des opportunités existent dans le monde du travail pour maintenir, voire développer, des compétences et des savoir-faire de haut niveau dans des domaines que l'on a trop tendance à croire périmés. La dynamique des entreprises du secteur est incontestable : près d'une sur deux souhaite recruter dans les 3 années à venir. Par ailleurs, la plupart de ces entreprises sont solides, puisque les 2/3 existent depuis plus de dix ans et qu'il est aisé d'en identifier plusieurs ayant dépassé les 50 années d'activité. Par contre, 58% d'entre elles, chiffre considérable, déplorent la

difficulté de trouver les compétences requises sur le marché du travail. Il y a là un phénomène préoccupant qui nécessiterait une analyse plus approfondie quant à la nature précise des savoir-faire dont l'offre est insuffisante. Beaucoup de ces entreprises hésitent aussi à embaucher, au vu du surcroît de charges sociales et fiscales qui en résulterait.

La contribution du mouvement des véhicules anciens à l'économie française est très diversifiée et concerne de nombreux secteurs d'activité, comme l'imprimerie (publications des clubs et des organisateurs d'événements), les assurances (des clubs et des particuliers), la mécanique (refabrications de pièces détachées, marché des remorques, etc.), le trafic postal et les télécommunications, la plasturgie (signalétique, plaques de rallyes, etc.), la presse, les activités de service (contrôles techniques, ventes aux enchères, etc.) et bien d'autres domaines professionnels.

Le nombre et l'usage des véhicules anciens

Il est remarquable de noter le nombre élevé de véhicules anciens qui ont été préservés. Ce chiffre reste néanmoins extrêmement minoritaire par rapport au parc de véhicules actuellement en circulation (un peu plus de 1%). Cette donnée, couplée avec le très faible kilométrage moyen d'un véhicule ancien, implique que la proportion de ces derniers sur les routes de France est infinitésimale, dans la mesure où il ne représente que moins de 0,9 pour mille des kilomètres parcourus. Même si les collectionneurs tiennent à utiliser leurs véhicules, ils ne font habituellement que de courts trajets. L'impact des véhicules anciens sur l'environnement, exprimé en termes de consommation de carburant et d'émission de pollution est très faible, tant en chiffres absolus que relatifs. Ceci ne signifie pas que le véhicule ancien ne génère aucune nuisance : comme toute activité humaine, il a un coût environnemental. Mais, à l'image d'autres activités liées à la conservation du patrimoine, ce coût doit être analysé en tenant compte des moyens mis en œuvre pour le protéger et des contributions sociales et culturelles multiples qu'il génère au

bénéfice de millions de personnes. Les véhicules anciens ne sont un moyen normal et quotidien de déplacement que pour quelques dizaines de "fanatiques". Pour la quasi-totalité des collectionneurs, ils représentent avant tout une activité de loisirs. En restaurant et entretenant leurs véhicules, les propriétaires travaillent à la sauvegarde d'un patrimoine culturel. L'utilisation première, sinon unique, de leurs véhicules, est de se rendre aux manifestations diverses organisées autour du véhicule ancien (randonnées touristiques, expositions, bourses d'échanges, salons, réunions de club, etc.). Le faible kilométrage moyen d'un tel véhicule et le grand nombre des manifestations organisées (près de 3.400 randonnées touristiques par an en France) permet d'affirmer ce motif d'utilisation.



Activités sociales et culturelles

La plupart des marques de véhicules produits depuis l'origine dispose aujourd'hui d'un ou de plusieurs clubs chargés de leur sauvegarde et de la promotion de leur nom et de leur image. A ces "clubs de marque" se joignent au sein de la Fédération des clubs "multi-marques", desservant généralement une zone géographique. La grande majorité de ces clubs sont peuplés de bénévoles et animés par un Bureau, composé de responsables tout aussi bénévoles. La forte croissance des clubs a démarrée en France dans le milieu des années 80 et ne s'est pas ralentie depuis. Il s'agit d'un secteur qui reste en pleine expansion (40% des clubs affiliés à la FFVE déclarent être en croissance, 55% notent une stabilité des effectifs et seulement

5% notent une baisse des adhérents). Il semble s'agir d'un mouvement pérenne puisque, sur les 1.000 clubs inscrits à la FFVE depuis 1967, année de sa création, il en reste 850 en activité.

Par leur nature même, ces clubs jouent un rôle social. Ils existent le plus souvent, on l'a vu, pour préserver le souvenir d'une marque, d'un type de véhicule ou d'une époque particulière. Une de leurs activités clés est de rassembler les connaissances écrites ou orales détenues par leurs membres : 66% des clubs conservent précieusement des archives. Cette capitalisation de connaissances permet de procurer des conseils techniques aux membres des clubs ou de refabriquer des pièces que l'on ne trouve plus sur le marché, afin de permettre au plus grand nombre de remettre leurs véhicules sur les routes ou de préserver la bonne condition mécanique et esthétique de ceux qui y sont déjà. En Europe, la fréquentation annuelle des manifestations spécialisées est estimée à 6 millions de membres de clubs, même s'ils ne s'y rendent pas toujours avec l'objet de leur passion. A ce chiffre considérable, il faut naturellement ajouter la présence importante d'un public moins connaisseur mais toujours ravi de voir ou revoir ces témoignages d'un passé encore proche. Jardins publics, places de villes et de villages, châteaux et manoirs accueillent chaque année de nombreuses concentrations de véhicules anciens, des modestes rassemblements amicaux aux remarquables concours d'élégance internationaux. Le Techno Classica d'Essen en Allemagne et le Festival of Speed à Goodwood en Angleterre accueillent annuellement chacun plus de 300.000 visiteurs. Quant à la France, elle vient de battre ces records lors du Mondial 2006 à Paris : 44% des visiteurs, soit 630.000 personnes, ont visité le hall réservé exclusivement à "l'incroyable collection", rassemblement unique de véhicules anciens.

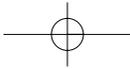
L'intérêt pour ces véhicules est aussi démontré par le nombre et la fréquentation des musées dédiés aux différents types de véhicules. Il y en a plus de 700 en Europe et encore 120 en France, même si la moitié d'entre eux rencontrent des difficultés économiques ou d'autre nature. De même, la diffusion de plus de cent titres spécialisés en Europe témoigne de la vivacité du mouvement.

Les publications leaders de ce vaste marché tirent à plus de 20 millions d'exemplaires par an.

Cette recherche met aussi en évidence que le cliché du collectionneur de véhicule ancien, l'homme à la surface financière conséquente, n'est pas exact. S'il est confirmé qu'il s'agit bien d'un homme -dans 98% des cas !- il convient de noter qu'il est représenté dans toutes les couches socio-économiques de notre pays. On le retrouve dans un vaste éventail de métiers et d'activités. Par ailleurs, ses goûts sont très éclectiques et ses domaines de prédilection variés : tous les types imaginables de véhicules anciens, bon marché ou dispendieux, placides ou sportifs, à 2, 3, 4 roues ou plus, mécaniquement simples ou sophistiqués, compacts ou (très) volumineux, sont ardemment défendus par de grands connaisseurs dont l'ensemble constitue une mosaïque de connaissances et de passions qu'il serait vain de vouloir réduire à un quelconque modèle. L'enthousiasme pour les véhicules anciens a tant de facettes...

L'émotion a sa place au sein d'un mouvement qui contribue, à sa manière et avec force, à la vie économique, sociale et culturelle de la France et de l'Europe entière.





L'équipe de l'enquête

Comité de Pilotage

Michel de Thomasson,

Président de la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA), *France.*

Horst Brüning,

Président de la Fédération Suédoise de Véhicules Anciens,

Président de la Commission Législation de la FIVA, *Suède.*

Groupe Projet

Geoffrey A. Smith,

Chef de Projet, ancien Président de la Commission Législation de la FIVA et de la Fédération Britannique de véhicules anciens, *Royaume-Uni.*

Dr. Paul Frost BA (Hons),

MSc., PhD. Université de Brighton, *Royaume-Uni.*

Dr. Chris Hart BA (Hons),

MA (Econ), PhD. Directeur de Midrash Publishing, *Royaume-Uni.*

Ian Edmunds,

Administrateur du Groupe Projet,

ancien membre du Bureau de la Fédération Britannique de véhicules anciens, *Royaume-Uni.*

Correspondants nationaux du projet



Patrick Rollet,

Vice-Président de la FFVE, *France.*

Tiddo Bresters, FEHAC, *Pays-Bas.*

Andrew Burt, Federation of British Historic Vehicle Clubs, *Royaume-Uni.*

Zoltan Gardos, Magyar Veteranautos Es Motoros Szovetseg, *Hongrie.*

Adalberto Gueli, Automotoclub Storico Italiano, *Italie.*

Maik Hirschfeld, Bundesverband Deutscher Motorveteranen Club e.v., *Allemagne.*

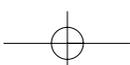
Georg Magnusson, Swedish Federation of Historic Vehicle Clubs, *Suède.*

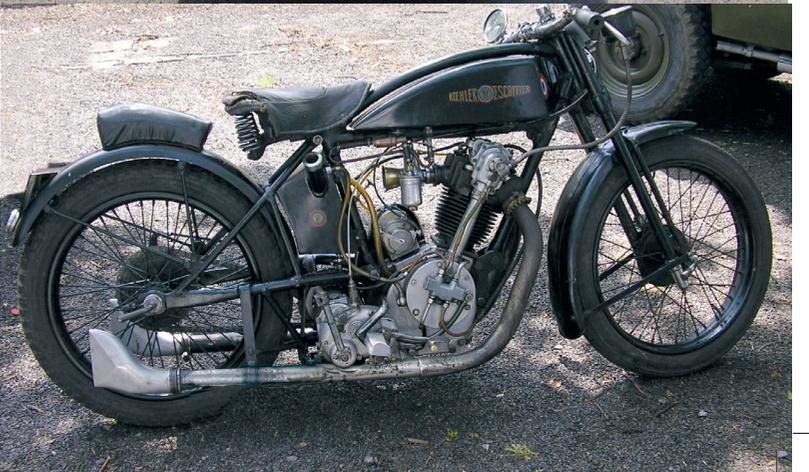
Victor Papadopoulos, Friends of the Historic & Old Cars of Cyprus, *Chypre.*

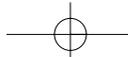
Svend Aage Tholstrup, Motorhistorisk Samrad, *Danemark.*

Peadar Ward, Irish Veteran & Vintage Car Club Ltd, *Irlande.*

Jan Zvelebil, Federation of Historic Vehicle Clubs of Czech Republic, *République Tchèque.*







www.ffve.org
www.fiva.org

