



Écrire une histoire
nouvelle de l'Europe



Fédération Française de Carrosserie
Industries et Services



PLASTIC OMNIUM

PALAIS DE
Compiegne
MUSÉES ET DOMAINE NATIONAUX

Atelier « Les patrimoines de la mobilité »



Char à bancs de la famille d'Orléans / Double-phaéton
Gobron-Brillié (Palais de Compiègne - Marc Poirier)

Vers une reconnaissance de l'histoire et du
patrimoine de la carrosserie française ?

Jeudi 9 juin 2016

9h30 – 17h30

Palais de Compiègne

Programme

Accueil des participants dès 9h

9h45 : Introduction à la journée par **Pascal GRISET (Professeur Paris-Sorbonne, directeur ISCC, LabEx EHNE, sous réserve)** et **Mathieu FLONNEAU**.

17h30 : Conclusion par **Emmanuel STARCKY**.

Première session

10h – 12h

« De l'attelage à l'automobile, mobilité et histoire de la carrosserie en perspective »

Panorama de l'évolution de la carrosserie et de ses métiers dans les cadres de l'histoire longue des mobilités routières et de leurs conséquences techniques, économiques et sociétales.

Présidence

Mathieu FLONNEAU

Maître de conférences à l'université Paris-1 Panthéon-Sorbonne et Sciences Po. Président du groupe de recherche P2M (Passé, présent, mobilité), SIRICE-CRHI, LabEx EHNE

Intervenants

François VANARET

Artiste-peintre automobile

Guillaume KOZUBSKI

Responsable Histoire et Patrimoine, Fédération Française de Carrosserie, Industries et Services

Adeline MICKELER

Directrice de la communication Plastic Ommium

Deuxième session

13h – 15h

« Préservation des savoir-faire : de l'urgence professionnelle au projet UNESCO »

Table-ronde consacrée à la problématique de la conservation et de la transmission des métiers de la carrosserie.

Présidence

Rodolphe RAPETTI

Conservateur général du patrimoine, Direction générale des patrimoines Ministère de la Culture et de la Communication

Intervenants

Philippe GOERGEN

Conservateur en chef du patrimoine au C2RMF, en charge du service de conservation préventive du patrimoine technique

Hubert HABERBUSCH

Carrossier restaurateur de véhicules anciens HH Services à Strasbourg

Laurent HERIOU

Directeur général de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque

Richard KELLER

Conservateur en chef du patrimoine en charge de la Cité de l'Automobile à Mulhouse

Jim STRUZYK

Responsable de l'Institut des Métiers de la Carrosserie

Troisième session

15h30 – 17h30

« Enjeux muséographiques du redéploiement des collections du Musée national de la voiture du palais de Compiègne »

Visite commentée des collections du musée suivie d'une présentation du projet d'étude mené par les étudiants de l'UTC et leurs professeurs sur les transitions technologiques et leurs impacts.

Présidence

Emmanuel STARCKY

Directeur des musées et domaine nationaux des châteaux de Compiègne et Blérancourt

Intervenants

Maria-Anne PRIVAT-SAVIGNY

Conservateur en chef du patrimoine, en charge du Musée national de la Voiture et du Tourisme

Guillaume CARNINO

Enseignant-chercheur HUTECH – Université technologique de Compiègne

Camille ESTHER

Etudiante stagiaire au Musée national de la Voiture et du Tourisme

Etat des lieux

Des concours d'élégance les plus huppés au marché de l'art automobile, la carrosserie française est une valeur sûre. Généralement invoquées comme symbole de l'excellence du savoir-faire français dans le domaine du luxe, une quinzaine de grandes signatures représentent un âge d'or compris entre les années 1920 et les années 1960.

Peut-on pour autant parler de patrimoine carrossier ? Au-delà de ce périmètre, force est de constater que l'histoire de la carrosserie française a longtemps été dissoute dans une épopée automobile perçue avant tout par les trajectoires industrielles des principaux constructeurs et la succession de leurs modèles. Associée avec plus ou moins de réussite aux formes de patrimonialisation du fait automobile en France, elle souffre d'une vision d'ensemble morcelée, en particulier avec ses origines hippomobiles, dans laquelle l'objet « véhicule » prime sur les conditions socio-économiques de sa construction et de son utilisation.

Cette interrogation se conjugue depuis quelques années avec l'émergence d'un nouveau regard sur l'histoire des mobilités et de leur patrimoine, portée notamment par le séminaire interuniversitaire de l'association P2M (Passé Présent Mobilité)¹. Les études renouvelées sur l'automobilisme appréhendé comme une civilisation cohérente conduisent à renseigner de façon archéologique les ruptures et les continuités entre les éco-systèmes techniques perçus désormais dans leur profondeur patrimoniale, c'est-à-dire culturelle, politique et sociale.

La carrosserie française, définie comme l'activité de construction, de transformation et de réparation des véhicules routiers en-dehors de leurs organes mécaniques, se situe précisément au carrefour de ces nouvelles problématiques académiques adossées à de nouvelles historiographies valorisantes portées par des chercheurs de générations différentes dont les approches sont complémentaires². L'axe 1 du programme de recherche du Laboratoire d'Excellence EHNE (Ecrire une Histoire Nouvelle de l'Europe) vient appuyer ces études revisitées sur la civilisation matérielle³.

De plus, un pont avec les enjeux contemporains et globaux de ce secteur très concurrentiel mérite d'être construit sans quoi cette perspective n'aura plus qu'une valeur archéologique relative. Regroupant un large panel d'entreprises de taille et d'implantation variées, le secteur de la carrosserie est une composante indispensable de la filière automobile française. De l'atelier de réparation local aux centres de recherche et de production des grands équipementiers internationaux, en passant par la multitude de carrossiers construisant et aménageant les véhicules routiers en-dehors de la grande série, il existe des relations étroites entre les fondements historiques de cette culture professionnelle et les dynamiques économiques et technologiques des mobilités urbaines et routières. La parole doit donc être portée par d'autres intervenants que ceux qui animent le monde académique. Depuis 2008, les Ateliers animés par l'Association P2M en partenariat avec le CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles) favorisent ainsi le décloisonnement

¹ Cf. M. Flonneau, « Les patrimoines de la mobilité : état des lieux et perspectives de recherche », et « La mobilité comme histoire appliquée », *Les Patrimoines de la Mobilité état des lieux et perspectives de recherche*, Workshop International TPTI, Colibri, 2011, introduction et conclusion, p. 9-14 et 197-199.

² Les travaux pionniers de Daniel Roche, Professeur au Collège de France, sur la civilisation équestre méritent d'être rappelés. Trois forts volumes publiés aux éditions Fayard en témoignent.

³ <http://irice.univ-paris1.fr/spip.php?rubrique97> et <http://www.labex-ehne.fr/>

disciplinaire du regard en cherchant à ouvrir à 360° des approches « démodalisées » sur l'ensemble du monde des mobilités.

Des ouvrages, des expositions, des journées d'étude, des colloques alimentent désormais une réflexion développée avec cohérence sur la longue durée au sujet de ce qui émerge comme un point fort d'une industrie ancienne dont les traditions d'excellence perdurent à la seule condition de leur entretien en marge d'une production nationale de masse toujours soutenue et innovante.

Faire parler le patrimoine de la carrosserie et de l'automobilisme contemporain au présent est bien une ambition légitime et opportune pour laquelle des moyens intellectuels, une fois structurés, sauront être de la plus grande utilité.

Synergie et enjeux

Trois projets en cours offrent de manière complémentaire une traduction opérationnelle à cette réflexion :

- en 2010, la Fédération Française de Carrosserie, descendante de la Chambre Syndicale des Carrossiers de Paris fondée en 1844, a mis en place une démarche historique et patrimoniale qui a notamment abouti à la publication d'un ouvrage consacré à l'évolution de la profession à l'occasion de ses 170 ans d'existence⁴. Une base de données numérique en ligne recensant environ deux mille carrossiers est actuellement en phase de déploiement ;
- depuis 2013, la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE) porte le projet d'inscription de la carrosserie française sur la liste représentative du patrimoine culturel immatériel de l'humanité de l'UNESCO ;
- enfin, le projet de redéploiement des collections du Musée National de la Voiture et du Tourisme de Compiègne constitue l'un des vecteurs de la synergie à l'œuvre dans la reconnaissance de l'histoire et du patrimoine de la carrosserie française.

Le contexte est donc propice à un dialogue entre toutes les parties prenantes avec l'objectif de poser un jalon scientifique pour cette reconnaissance. Organisée au sein même du Palais de Compiègne, la problématique de cette journée d'étude s'articule autour de trois enjeux communs au monde de la recherche, aux acteurs du patrimoine hippomobile et automobile et aux entreprises concernées à différents titres par cette thématique.

L'enjeu historique est à rechercher dans les cadres de l'histoire longue des mobilités routières et de leurs conséquences. La place centrale de la France – et en particulier de Paris – dans la naissance de l'industrie automobile à la fin du XIX^e siècle, comme la suprématie de la production nationale dans les premières décennies du XX^e siècle, sont en partie liées aux cadres du système technique hippomobile tels qu'ils se sont développés depuis le XVI^e siècle. Dans cette optique,

⁴ G. KOZUBSKI, *Fédération Française de Carrosserie, Industries et Services : 170 ans d'innovation*, ETAI, novembre 2015. Ce travail s'appuie sur le corpus de publications et de recherches effectuées par les spécialistes de la carrosserie hippomobile et automobile : Serge Bellu, Daniel Cabart, Jean-François Colombet, Laurent Friry, Jean-Louis Libourel, Patrick Magnaudeix, Catherine Rommaelere, Claude Rouxel, Nicolas Tellier, François Vanaret entre autres références.

l'automobilisme apparaît comme une étape – certes décisive – de l'essor du transport routier de personnes et de marchandises depuis les années 1830. Si l'on associe logiquement la « Révolution industrielle » en Europe à celle du transport ferroviaire, le transport hippomobile connaît alors une expansion sans précédent : il a été un vecteur déterminant de la modernisation de l'économie et de la société. En arrière-fond, toute une réflexion sur la « route moderne », telle qu'elle s'invente et se réinvente périodiquement, mérite aussi de retenir l'intérêt. On mesure alors toute l'importance de « l'industrie de la carrosserie » - selon la terminologie de l'époque - qui regroupe toutes les activités et métiers liés à la construction, à la réparation et à l'entretien des voitures hippomobiles, terreau fertile grâce auquel a pu se développer l'automobile.

La reconnaissance historique de la carrosserie repose donc sur le rétablissement de la filiation entre l'hippomobile et l'automobile, et également à certains égards sur son dépassement : on trouve là l'origine de l'enjeu patrimonial. Dès les années 1890, les carrossiers ont revendiqué l'apport multiséculaire de leur profession à l'automobilisme naissant. En créant les nouvelles formes de la modernité, ils ont inscrit leurs savoir-faire dans la longue durée et ils ont recouru pour cela à un projet muséographique initié dès 1896. Le Musée Historique et Complet de la locomotion à travers les âges est devenu le réceptacle de la mémoire de la carrosserie, présenté sous le titre d'Exposition centennale des moyens de transport lors de l'Exposition universelle de 1900 avant d'aboutir, au terme d'un long cheminement, à la création du Musée National de la Voiture et du Tourisme dans le Palais de Compiègne en 1927. A l'heure où le projet de redéploiement de ses collections suscite un renouvellement dans la manière de représenter un phénomène social à partir d'une collection technique, la richesse et l'authenticité de ces fonds archivistiques et mobiliers constituent un vecteur de recherche et de valorisation de la carrosserie à haut potentiel⁵.

Enfin, ces enjeux historiques et patrimoniaux sont indissociables de l'économie du mouvement des véhicules anciens. Afin d'évaluer son impact économique, social et culturel, la FFVE a réalisé deux enquêtes en 2006 et en 2015 pour la France, sous l'égide de la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)⁶. Elles illustrent une réalité professionnelle très contrastée pour laquelle la question de la préservation des savoir-faire en matière de restauration et d'entretien des véhicules devient cruciale. Les métiers de la carrosserie sont les plus directement exposés à la disparition pure et simple d'une culture technique fondée sur la main et l'outil et dont la connaissance historique doit être approfondie. La pérennité des entreprises concernées – sur les plans comptable et économiques comme sur celui des ressources humaines – reposent sur une prise de conscience collective et une mobilisation professionnelle, dont le projet UNESCO peut être un vecteur commun.

Pionnier, ambitieux, foisonnant, cet atelier, que l'on espère premier dans une série à construire avec toutes les bonnes volontés bienvenues, vise à renforcer le chaînon patrimonial susceptible de justifier le présent et fonder l'avenir d'un champ économique essentiel.

⁵ L'exposition *Roulez Carrosses !* à Arras en 2013 suivi par la réouverture récente de la Galerie des Carrosses du château de Versailles témoigne également de ce retour en grâce.

⁶ « Le mouvement des véhicules anciens en France. Maintenir notre patrimoine de véhicules anciens », rapport d'enquête FFVE – FIVA, janvier 2007 – actualisée en 2015.

Informations pratiques

L'atelier « Patrimoines de la mobilité : Vers une reconnaissance de l'histoire et du patrimoine de la carrosserie » est ouvert à tous publics et en accès libre. Le Palais de Compiègne offre gracieusement le déjeuner à tous les participants.

Renseignements et inscription
obligatoire
Guillaume Kozubski
gkozubski@gmail.com

Adresse

Palais de Compiègne
Place du Général de Gaulle
60200 - Compiègne

Accès

En voiture :

Depuis Paris, 80 km : Autoroute A1, sortie n° 9 vers Compiègne Sud ; à l'entrée de Compiègne, direction Soissons

Depuis Lille, 150 km : Autoroute A1, sortie n° 10 à Arsy

Un parking, situé Place du Général de Gaulle, est accessible gratuitement.

En train :

SNCF Paris : trains au départ de la Gare du Nord. Tarif normal : 15,40 euros.

Paris Nord → Compiègne : 8h19 - 9h / 8h34 - 9h30 / 8h43 - 9h51

Compiègne → Paris Nord : 17h09 - 18h29 / 17h35 - 18h32 / 18h09 - 19h23

Le palais est situé à 10 minutes à pied de la Gare, des bus gratuits (ligne 1 ou 2, arrêt Saint Jacques) circulent du lundi au samedi.

