

**LE MOUVEMENT DU VÉHICULE  
D'ÉPOQUE EN EUROPE**

***PRÉSERVER NOTRE  
PATRIMOINE  
AUTOMOBILE***

**RAPPORT D'ÉTUDE**

# AVANT-PROPOS

## JOHN SURTEES, MBE

En 1960 je suis passé du deux au quatre roues après avoir gagné sept championnats du monde. Ces dernières années, j'ai fait le chemin en sens inverse dans le temps pour piloter certaines de ces mêmes machines que j'ai pilotées au cours de courses historiques dans le monde entier. Non seulement sur les circuits de course, mais dans les villages et les villes où l'enthousiasme des jeunes et moins jeunes est révélateur.

L'Europe a été le centre du développement des voitures, des motocyclettes et du sport automobile depuis plus de cent ans. Ils font partie de notre patrimoine qui a vu depuis quelques années un énorme développement de faveur des manifestations de véhicules anciens. Les grands constructeurs ont créé des programmes de soutien des voitures et motocyclettes d'époque qu'ils produisent et une industrie s'est développée pour fournir aux propriétaires amateurs les pièces et le savoir-faire nécessaires pour maintenir leurs chers véhicules roulants. Et ce ne sont pas seulement les moins jeunes ou les fortunés qui sont concernés. Les groupes d'âge et les valeurs couvrent un large spectre.

Il couvre les machines des plus neutres aux plus exotiques, dont chacune fait partie de notre histoire. C'est la vue et le son de ces machines, avec leur histoire et dans certains cas ma mémoire personnelle et encore plus l'enthousiasme que je vois qu'ils génèrent qui m'a incité à m'impliquer dans ce mouvement. C'est pourquoi je soutiens totalement ce type d'étude qui contribuera à préserver et promouvoir cette partie importante de notre patrimoine automobile international.

**LE MOUVEMENT DU VÉHICULE  
D'ÉPOQUE EN EUROPE**

***PRÉSERVER NOTRE  
PATRIMOINE  
AUTOMOBILE***

**RAPPORT D'ÉTUDE**

**OCTOBRE 2006**

Publication de la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) 2006.

Secrétaire général de la FIVA  
Duckets House  
Steeple Aston  
Oxfordshire  
OX25 4SQ  
Angleterre

© Cette publication est couverte par le droit d'auteur. Cette publication ne doit pas être vendue.

Elle peut être reproduite à condition d'en donner la citation complète.

Première édition

ISBN 1-905984-00-6

Imprimé par The Lavenham Press, Water Street, Lavenham, Suffolk, CO10 9RN

La FIVA remercie les personnes suivantes pour la permission d'utiliser les photographies : Bengt Sahlström, David Davies, FIPA, FKHVCR, NTET, Scania (Suède), Thierry Pilorge

# SOMMAIRE

Avant-propos de John Surtees, MBE, deuxième de couverture

Résumé

Introduction

Résultats de l'étude

1. Activité économique

2. Emploi et stabilité

3. Nombre et usage des véhicules

4. Activités socioculturelles

Observations sur les résultats

Équipe de recherche

Organisations ayant apporté leur soutien, troisième de couverture

# RÉSUMÉ

## Cette étude

La Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA), en association avec ses fédérations nationales et leurs clubs, avec l'aide de l'industrie et d'autres institutions, a entrepris cette étude européenne du mouvement du véhicule d'époque et de ses activités sur la période de douze mois du 1<sup>er</sup> juillet 2004 au 30 juin 2005.

Le mouvement du véhicule d'époque est un important contributeur à l'économie européenne et représente des milliers d'emplois dans une gamme de métiers traditionnels au sein d'entreprises stables. Il intéresse des millions de personnes de tous les horizons qui apprécient de contempler notre patrimoine automobile de voitures, motocyclettes, véhicules à vapeur et utilitaires de tous types de plus de 25 ans d'âge.

Cette étude est la première jamais entreprise à l'échelle européenne. Il s'agit d'une étude quantitative de l'étendue et l'éventail des activités individuelles, professionnelles et des clubs qui animent les communautés d'intérêts (sociales, techniques, économiques) du patrimoine du transport routier. Elle a recueilli un nombre considérable de données pour promouvoir et protéger l'activité. Mais ce n'est qu'un début, qui ne saurait être considéré comme définitif ou complet. Elle permet d'identifier de nombreuses pistes de poursuite de la recherche.

## Méthodologie

L'étude se base sur un sondage par questionnaire conduit entre 2005-2006. Onze pays de l'Union européenne (Chypre, République tchèque, Danemark, France, Allemagne, Hongrie, Pays-Bas, Irlande, Italie, Suède et Royaume-Uni) sont directement concernés.

Chacun des pays participant se voit soumettre trois questionnaires papier différents : un à remplir par les amateurs individuels des clubs de véhicules d'époque, un pour les professionnels prestataires de services pour le mouvement des véhicules d'époque et un troisième par les clubs proprement dits. Les sites Web créés pour les membres des clubs au Danemark, en Suède, aux Pays-Bas et en France offraient la possibilité de compléter les questionnaires via Internet.

Les réponses sont limitées aux membres des clubs et aux professionnels qui dépendent de la communauté. En principe les questionnaires ne contiennent pas d'informations n'émanant pas de membres de clubs. Par conséquent, les chiffres rapportés pourraient être encore étendus à tous les amateurs et toutes les entreprises.

Pendant le dépouillement des données l'équipe de recherche a étendu les résultats des 11 pays étudiés comme représentatifs des 23 membres de la FIVA en Europe.

- 750,000 questionnaires ont été distribués en Europe essentiellement aux membres de clubs de véhicules.
- Les questionnaires ont été établis en 9 langues et 5 monnaies.
- Plus de 9000 questionnaires ont été distribués à des organisations fournissant des biens et des services à la communauté européenne du véhicule d'époque.
- Le nombre total d'adhérents de clubs de la FIVA des pays participants s'élève à 670 000.
- Le nombre d'adhérents de la FIVA des 12 autres pays s'élève à 116 000.

## Principaux résultats

### 1. Activité économique

- L'activité liée aux véhicules d'époque représente plus de **16 milliards d'euros** pour l'UE chaque année.
- Le commerce d'exportation représente plus de **3 milliards d'euros**.

### 2. Emploi et stabilité

- Plus de **55 000** personnes dans l'UE réalisent une partie ou la totalité de leur revenu au service du mouvement du véhicule d'époque.
- **67 %** des entreprises au service du mouvement existent depuis plus de 10 ans.

### 3. Nombre et usage des véhicules

- Plus de **70 %** des véhicules d'époque roulent moins de **1500 km** par an.
- Environ **1,5 million** de véhicules d'époque sont en état de rouler et en règle avec la loi.

### 4. Activités culturelles et sociales

- **29 %** des propriétaires de véhicules d'époque disposent d'un revenu ménager inférieur à 30 000 euros par an.
- Dans le cadre de leur passe-temps les amateurs passent **2,6 millions** de nuitées hors de leur domicile dans et hors de leur pays de résidence.
- **78 %** des véhicules d'époque sont valorisés moins de **15 000 euros**.
- Il y a plus de **786 000** amateurs adhérents de quelque **2000** clubs.

# INTRODUCTION

## Notre patrimoine automobile

Aucun secteur n'a autant influé sur le développement de société européenne depuis un siècle comme le transport routier mécanique. Il y a plus de 100 ans à peine, le transport routier motorisé était virtuellement inconnu et l'industrie automobile guère plus qu'une industrie artisanale ésotérique. Aujourd'hui tout le monde trouve normale la liberté de circulation qu'autorise le véhicule automobile et des millions d'entre eux ont été utilisés dans un aspect ou l'autre de l'industrie du transport routier motorisé.

Le « mouvement du véhicule d'époque » est un terme vague qui englobe l'intérêt pour tout type de véhicule routier remontant aux débuts des transports mécaniques il y a 125 ans ou plus jusqu'à la fin des années 1970. Le mouvement célèbre le passé en conservant le petit nombre de véhicules qui ont survécu plus de 25 ans. Le mouvement ne concerne pas que les voitures et motocyclettes, il couvre un immense éventail de véhicules allant des motocyclettes légères aux gigantesques tracteurs de transport, des moteurs de traction à vapeur aux sveltes voitures de sport, de la motocyclette monoplace aux bus de 80 passagers – à condition d'avoir circulé sur la route et d'avoir été construit avant 1980, il a sa place dans le mouvement du véhicule d'époque.

Le mouvement du véhicule d'époque s'appuie sur le dévouement et l'enthousiasme des personnes qui possèdent et entretiennent les véhicules. Elles rendent un service inappréciable aux générations futures. Sans elles, rares sont les véhicules anciens qui survivraient au-delà de leur durée de vie économique normale. La postérité serait plus pauvre et les générations futures privées d'exemples tangibles de ces machines qui ont marqué tant de développements du siècle dernier.

Une chose incite par-dessous tout les amateurs à entretenir leurs véhicules anciens, c'est de savoir qu'ils pourront les *utiliser*. Sans cet ingrédient clé, notre patrimoine automobile cesserait d'être mobile, entretenu et finirait par se désintégrer définitivement. Ce qui ne doit se produire pour aucun aspect de notre patrimoine, a fortiori pour l'un de ceux qui aura autant contribué à façonner notre monde.

## FIVA

The Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) est un organisme international représentant les propriétaires de véhicules d'époque qui compte plus de 50 nations membres. Plus de la moitié de ces dernières sont concentrées en Europe. La FIVA s'engage particulièrement au nom de ses adhérents européens pour assurer que les mesures prises dans l'intérêt de la société dans son ensemble ne portent pas atteinte arbitrairement à la possibilité d'utiliser les véhicules d'époque. La FIVA y parvient en nouant des relations étroites avec les institutions européennes pour pointer les problèmes potentiels et encourager les solutions réglementaires qui satisfont à la fois le besoin de la liberté d'usage et les exigences de la circulation normale. La FIVA

est signataire de la Charte de sécurité routière de l'UE et encourage ses fédérations nationales européennes à établir et entretenir des liens similaires avec leurs propres gouvernements nationaux.

Par la collaboration avec l'UE, les travaux de la FIVA ont suscité une reconnaissance claire du mouvement du véhicule d'époque, quoique pas toujours relativement à l'usage sur la route. Parmi de récents exemples :

- Reconnaissance par la Commission européenne du fait que les véhicules d'époque doivent être exemptés de toute législation future imposant l'usage généralisé des feux de jour étant donné que l'usage continu des feux serait impossible pour nombre de véhicules d'époque.
- Une dérogation à la Directive imposant l'interdiction générale des peintures à haute teneur en composés organiques volatils (COV) pour permettre la poursuite de la vente de petits volumes de peintures suffisants pour assurer l'authenticité visuelle des véhicules après réparation et repeinture.
- Reconnaissance par la Commission européenne du fait que le rééquipement forcé de rétroviseurs grand angle aux bus et camions d'époque nuirait à l'authenticité des véhicules utilitaires d'époque préservés.

En Europe ce sont plusieurs centaines de milliers d'amateurs qui bénéficient du travail de la FIVA, des milliers de personnes employées par des entreprises dépendantes des véhicules d'époque encore utilisés, et des millions de personnes privées qui seraient appauvries si elles devaient être privées du plaisir de contempler des véhicules d'époque en circulation ou lors de manifestations et d'expositions.

Le véhicule à moteur fait désormais partie intégrante de la culture européenne. Nous avons la responsabilité de protéger tous les aspects de notre patrimoine, ce qui signifie assurer l'avenir du mouvement du véhicule d'époque en défendant le droit d'utiliser des véhicules anciens sur le réseau routier d'Europe.

Cette étude présente les résultats de la première étude paneuropéenne du mouvement du véhicule d'époque. Elle se concentre résolument sur l'impact socio-économique de ces véhicules sur le tissu culturel, social et économique de l'Union européenne. Les résultats sont présentés en quatre chapitres : activité économique, emploi et stabilité, nombre et usage des véhicules et activités socioculturelles. Ces chapitres sont suivis d'observations des chercheurs.

# RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

## 1. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

**L'activité Véhicules d'époque dans l'UE représente plus de 16 milliards d'euros chaque année**

- Plus de **9000** entreprises tirent leur revenu de la prestation de services et de produits au mouvement du véhicule d'époque.
- Les entreprises au service du mouvement du véhicule d'époque ont généré **16,66 milliards d'euros** d'activité.
- Les exportations de l'UE atteignent **3,35 milliards d'euros**.
- **57 %** des entreprises exportent en Europe et **45 %** hors de l'UE.
- Plus de **4,9 milliards d'euros** ont été dépensés par les membres des clubs en assurance, achats de véhicules, carburant, entretien et en autres articles associés (magazines, livres, modèles réduits, vêtements, etc.).
- Les ventes privées de véhicules d'époque réalisées par les membres approchent **760 millions d'euros**.
- Les clubs de véhicules d'époque ont dépensé plus de **12,4 millions d'euros** en impression et diffusion des publications des clubs.
- Les dépenses des clubs de véhicules d'époque s'élèvent à **39 millions d'euros environ**.

Entretien

Achats de véhicules d'époque

Articles en rapport

Carburant

Assurance

Dépenses (millions d'€)

**Dépenses des membres de clubs de véhicules d'époque**

## 2. EMPLOI ET STABILITÉ

### Plus de 55 000 personnes de l'UE tirent une partie ou la totalité de leur revenu au service du mouvement du véhicule d'époque

- **67** % des entreprises existent depuis plus de **10** ans.
- Des **55 000** personnes employées par l'activité véhicule d'époque, **68** % le sont à plein temps.
- **55** % des sondés travaillant dans le secteur ont **45** ans ou moins, et **24** % plus de **55** ans.
- Sur les plus de **9000** entreprises participant au mouvement, **43** % envisagent de recruter du personnel d'ici à **3** ans.
- **44** % des entreprises qui tentent de recruter des nouveaux personnels ont indiqué éprouver des difficultés à trouver les personnes ayant les compétences et les connaissances requises.
- **22** % des entreprises signalent qu'elles proposent des apprentissages et **49** % une formation.
- **73** % des entreprises disposent d'un site Web.

36-45 ans  
46-55 ans  
56-65 ans  
26-35 ans  
>25 ans  
65+ ans

#### Tranches d'âge des personnes employées par l'activité du véhicule d'époque

10+ ans  
7-10 ans  
3-6 ans  
>3 ans

#### Ancienneté dans l'activité

### 3. NOMBRE ET USAGE DES VÉHICULES

#### La plupart des véhicules d'époque de l'UE circulent moins de 1500 km par an

- **83 %** des véhicules d'époque sont utilisés moins de trois fois par semaine.
- **71 %** de tous les véhicules d'époque ont accompli **1500 km** maximum au cours de l'année de l'étude.
- Les membres de clubs de l'UE possèdent **1 950 000** véhicules d'époque.
- **1 530 000** véhicules d'époque sont roulants et en règle avec la loi.
- Plus de **255 millions de** véhicules sont immatriculés dans l'UE (données de la Commission Transport de l'UE). Les véhicules d'époque représentent **0,8 %** de ceux-ci.
- Les véhicules modernes ont parcouru au total **2,2 billions** de km. Les véhicules d'époque ont parcouru plus de **1,4 milliard** de km (**0,07 %** de la distance parcourue par les véhicules modernes).

plus de 3500  
jusqu'à 500  
zéro

Km parcourus  
Pourcentage de véhicules

**Distance parcourue par les véhicules d'époque**

## 4. ACTIVITÉS SOCIO-CULTURELLES

### Presqu'un tiers des propriétaires de véhicules d'époque ont un revenu familial inférieur à 30 000 €

- **78 %** environ des véhicules d'époque sont valorisés moins de **15 000 €**
- **29 %** des propriétaires de véhicules ont un revenu familial inférieur à **30 000 €** par an.
- Il y a plus de **786 000** amateurs appartenant à quelque **2000** clubs de véhicules d'époque.
- **165 000** membres de clubs de l'UE étaient aussi adhérents de clubs de véhicules d'époque situés hors de leur pays de résidence.
- Les amateurs passent **2 680 000** nuitées hors de leur domicile pour participer à des activités de véhicules d'époque dans l'UE et en dehors.
- Les membres ont participé à plus de **265 000** manifestations de véhicules d'époque (avec ou sans leur véhicule) hors de leur propre pays.

plus de  
jusqu'à

Revenu (€)  
Pourcentage de la communauté des véhicules d'époque  
**Revenu familial des membres**

Valeur du véhicule (€)  
Pourcentage de la communauté des véhicules d'époque  
**Valeur des véhicules d'époque**

## 4. ACTIVITÉS SOCIOCULTURELLES

(suite) ...

- **49 %** des amateurs ont entre 41 et 60 ans et **97 %** sont masculins.
- Plus de **400 000** véhicules d'époque sont stockés ou l'objet de travaux par les amateurs.
- Plus de **80 %** des clubs ont un site Web.
- La quasi-totalité des clubs ont une lettre d'information et/ou un magazine, dépensant plus de **12,4 millions d'euros** par an en impression et diffusion de leurs publications.
- Il existe plus de **700** musées de transport dans l'UE, attirant plus de **75 millions** de visiteurs chaque année.
- Les magazines spécialisés dans le véhicule d'époque ont une diffusion annuelle de plus de **20 millions d'exemplaires**.
- Les clubs de l'UE ont levé plus de **1,8 million d'euros** pour les œuvres caritatives.

> 20 ans

**Tranches d'âge des membres de clubs**

# OBSERVATIONS CONCERNANT LES RÉSULTATS

Voici la première étude paneuropéenne du mouvement du véhicule d'époque et elle démontre qu'il existe un niveau considérable d'activité culturelle, sociale et économique autour des véhicules anciens de l'UE. 670 000 adhérents de clubs de véhicules d'époque en Europe ont eu l'occasion de participer à cette première étude, ce qui la rend réellement représentative de la communauté. Cette partie du rapport offre un choix d'observations destinées à souligner et préciser les données tout en suggérant la nécessité de la poursuite de la recherche.

## Activité économique, emploi et stabilité

Parmi les trois études effectuées, l'étude des activités offrant des biens et des services au mouvement du véhicule d'époque donne un éclairage précieux sur l'échelle de la valeur économique de la communauté au sein de l'UE. Nous savons que bien d'autres entreprises approvisionnent le mouvement, mais leur objet primaire est ailleurs, plutôt du côté des véhicules modernes. Ces entreprises sont exclues de l'étude parce qu'il est difficile de les identifier puisqu'elles ne font pas de publicité dans les publications ciblant les amateurs de véhicules d'époque. Ces entreprises comprennent par exemple les fabricants de pièces, les services de carrosserie, les fournisseurs et services d'agencement, ainsi que la distribution, l'emballage et le stockage, la fourniture de pots d'échappement, de pneumatiques et de contrôles. Un autre groupe réduit, mais important d'entreprises ne figure pas dans l'étude, encore une fois parce que ne faisant pas de publicité, ce sont les entreprises très spécialisées (souvent d'une ou deux personnes) qui disposent de compétences exceptionnelles et tirent leur activité essentiellement du bouche à oreille.

Il est plus que notable que le chiffre d'affaires de **16,6 milliards d'euros** résulte essentiellement de la publicité des entreprises en direction du marché du véhicule d'époque. Ce montant n'inclut pas l'activité véhicules d'époque des sociétés ayant leur activité principale dans d'autres domaines ou qui n'ont pas besoin de faire de la publicité. Ce montant est donc une estimation très prudente de la valeur globale du mouvement du véhicule d'époque pour l'économie de l'UE. Des relations plus étroites entre le mouvement du véhicule d'époque et les entreprises à son service permettraient d'assurer une meilleure représentativité de toute étude future.

Les membres des clubs ont passé plus de **2,6 millions** de nuitées hors de leur domicile dans le cadre de manifestations de véhicules d'époque. Leur participation à plus de

265 000 manifestations hors de leur propre pays montre bien la contribution invisible des clubs et de leurs membres aux industries du voyage, de l'accueil et des manifestations à la fois dans et hors de l'UE. Nombre de manifestations « à l'étranger » ont lieu en fait dans des régions de l'Union européenne. La communauté qui entoure les véhicules d'époque ne contribue pas seulement à la conservation du patrimoine national, mais aussi à façonner une Communauté européenne harmonisée grâce au niveau élevé de communication transfrontalière. Le tissu culturel et social de l'Europe est renforcé par l'intensité du trafic interrégional des personnes intéressées par les véhicules d'époque.

Plus de **55 000** personnes sont employées par des entreprises vouées au véhicule d'époque et il est clair qu'il s'agit d'emplois solides. Toutefois, le dynamisme de ces entreprises et les emplois qu'elles offrent ne sont pas parfaitement compris. On relèvera que la plupart de ces entreprises ont plus de **10 ans** d'existence, ce qui atteste d'une grande maturité et de la longévité du marché. On constate par ailleurs que des entreprises ont 30 ans et plus d'existence. **43 %** des entreprises affirment clairement leur intention de recruter du personnel dans les années à venir. Mais il convient de noter que **44 %** des entreprises signalent avoir des difficultés pour recruter du personnel ayant les compétences et les connaissances requises. Une enquête sur cette pénurie de compétences s'impose.

Les clubs de véhicules d'époque contribuent substantiellement à l'économie de l'UE. Une grande partie des **12,4 millions d'euros** sont consacrés à des entreprises de l'économie traditionnelle telles que les imprimeurs et les services postaux. Les clubs représentent enfin un gisement de clientèle pour les compagnies d'assurances en adressant souvent leurs adhérents à ces compagnies pour assurer leurs véhicules. Ils sont également à la base de l'activité de remise à neuf de pièces et de l'organisation de manifestations telles que les excursions à domicile et à l'étranger.

## Nombre et usage des véhicules d'époque

Il est à fois remarquable et merveilleux qu'il ait survécu autant de véhicules en bon état. Cela dit, en chiffres absolus, ils ne représentent qu'une toute petite fraction de la totalité des véhicules en circulation dans l'UE. Il y a plus de 255 millions de véhicules dans l'UE dont à peine **0,8 %** sont d'époque. Une comparaison similaire peut être faite avec la distance parcourue. En 2002, les statistiques officielles montrent que la distance totale parcourue dans l'UE s'élève à plus de **2,2 billions de km**. Les véhicules d'époque ont parcouru environ **1,4 milliard de km**, soit à peine **0,07 %** de la circulation totale. Une proportion élevée de véhicules d'époque ont circulé moins de 1500 km. Ce qui signifie que tandis que certains véhicules d'époque sont utilisés régulièrement, ils n'effectuent pas de long trajet. L'impact global sur l'environnement imputable à la consommation de carburant et aux distances parcourues est extrêmement faible, en termes relatifs comme absolus. Ce qui n'est pas pour nier l'impact environnemental des véhicules d'époque. Comme pour toute forme d'activité humaine, il y a bien un coût environnemental. Mais comme pour les activités patrimoniales similaires, l'impact doit être mis en regard des modes de conservation et de la contribution à la vie sociale et culturelle de millions de personnes. Les véhicules d'époque ne sont des moyens de transport « normaux » que

pour une poignée d'amateurs passionnés. Ils sont un intérêt ancré dans les loisirs. En restaurant et en entretenant leur véhicule d'époque, les propriétaires travaillent à la préservation de notre patrimoine. Une grande partie de leur usage, comme l'attestent les faibles distances parcourues et le grand nombre de manifestations auxquelles ils participent, est vraisemblablement liée aux concours, expositions et réunions de clubs.

### Activités socioculturelles

La plupart des marques et des modèles de véhicules d'époque ont un club voué à soutenir leur conservation et leur jouissance. Bien qu'il ait été observé des clubs regroupant 670 000 membres, il y en a bien d'autres. La majorité des clubs sont dirigés sur la base du bénévolat et gérés par des comités. Leur âge varie, mais on trouvera facilement des clubs qui rendent des services à leurs membres depuis 20 ans et plus. Certains clubs existent depuis plus de **50 ans**. Ce qui témoigne bien du dévouement des comités successifs et du soutien de leurs membres.

Les clubs sont par nature des organisations sociales. Ils sont souvent créés pour préserver une marque ou un modèle particulier de véhicule d'époque. Une de leurs activités principales consiste à collecter les connaissances et les compétences des membres. Cela conduit à l'offre de conseils techniques et dans bien des cas à la remise à neuf par les clubs de pièces obsolètes, ainsi qu'à l'approvisionnement d'autres pièces. Les membres de clubs ont été plus de **6 millions** à participer aux manifestations de véhicules d'époque; tous n'utilisent pas leur propre véhicule d'époque. Nombre de ces manifestations attirent en outre une forte participation du grand public. Les parcs publics, places, maisons de maître et lieux d'expositions internationales accueillent chaque année d'innombrables manifestations de véhicules d'époque. Deux manifestations très réputées, la *Techno Classica* en Allemagne et le *Festival of Speed* au Royaume-Uni attirent à elles deux plus de trois cent mille visiteurs chaque année.

L'intérêt pour les véhicules d'époque témoigné par les membres et non membres des clubs est montré par le nombre de musées du transport routier dans l'UE et de leurs visiteurs. Il existe plus de **700** musées du transport routiers qui attirent plus de **75 millions** de visiteurs. De même il existe plus de **100** magazines consacrés aux véhicules d'époque. Les titres qui se vendent le mieux représentent un tirage annuel de plus de **20 millions** d'exemplaires.

Cette étude met en évidence le fait que le stéréotype de l'amateur de véhicules d'époque, homme d'âge moyen fortuné, a vécu. Si les véhicules d'époque intéressent clairement plus les hommes que les femmes, l'intérêt pour eux embrasse la totalité des groupes sociaux et des tranches de revenu. Les concernés sont issus d'un très large éventail d'horizons professionnels. Enfin, dans la mesure où les véhicules possédés représentent de manière éclatante les artefacts intéressants du patrimoine de l'UE, il est clair qu'une telle définition ne peut qu'être très large, non centrée sur une époque donnée, un type ou une valeur de véhicule. Les intérêts des amateurs sont éclectiques à tous points de vue.

C'est un mouvement de passionnés qui contribue puissamment à la vie culturelle, sociale et économique de l'Union européenne.

## Équipe de recherche

**Dr Paul Frost**, titulaire de licence ès lettres (av. mention), maîtrise en sciences, doctorat, chercheur

Directeur de l'École de gestion des services à l'université de Brighton, M. Frost est actif depuis plus de 20 ans dans l'éducation, le développement et la recherche. Co-fondateur et Président de l'Institut de recherche sur les véhicules d'époque (HVRI), co-fondateur également et directeur de Motorbase.com, organisation visant à faciliter le partage d'informations en vue de l'union de la communauté du véhicule d'époque.

**Dr Chris Hart**, titulaire de licence ès lettres (av. mention), maîtrise (écon.), doctorat, chercheur

Directeur de Midrash Publishing, Conferences & Research, co-fondateur et vice-président de l'Institut de recherche sur les véhicules d'époque (HVRI), éditeur de deux publications internationales et auteur à succès. A été plus de 20 ans maître de conférences et chercheur. Chercheur dans le cadre d'une étude sur les véhicules d'époque en Grande-Bretagne en 1997.

**Geoffrey A. Smith**, membre agréé de l'institut de formation et de développement (MCIPD). Directeur de projet

Ancien président de la commission de la Législation de la FIVA, vice-président de la Fédération britannique des clubs de véhicules d'époque (FBHVC), président de la société *Classic British Quality Charter Ltd.*, cofondateur et administrateur de l'Institut de recherche sur les véhicules d'époque (HVRI). En retraite d'une carrière dans l'industrie automobile (fabrication, ingénierie et ressources humaines).

**Ian Edmunds**, Administrateur

Ingénieur en retraite après trente ans au service de l'automobile et la motocyclette dans des entreprises françaises, japonaises et anglo-américaines. Il fut dix ans membre du Comité général de la Fédération britannique des clubs de véhicules d'époque (FBHVC) et Président de la Commission de la Législation. Il travaille à présent à temps partiel dans le mouvement du véhicule d'époque.

Tous les membres de l'équipe d'étude sont propriétaires de véhicules d'époque et eux-mêmes membres de clubs; à eux tous ils sont les dépositaires de 14 véhicules remontant à 1927.

## Chefs de projet nationaux de la FIVA

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

Jan Zvelebil, Federation of Historic Vehicle Clubs of Czech Republic, République tchèque

Svend Aage Tholstrup, Motorhistorisk Samrad, Danemark

Patrick Rollet, Fédération française des véhicules d'époque, France

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

Tiddo Bresters, FEHAC, Pays-Bas

Zoltan Gardos, Magyar Veteranautos Es Motoros Szovetseg, Hongrie  
Peadar Ward, Irish Veteran & Vintage Car Club Ltd, Irlande  
Adalberto Gueli, Automotoclub Storico Italiano, Italie  
Georg Magnusson, Swedish Federation of Historic Vehicle Clubs, Suède  
Andrew Burt, Federation of British Historic Vehicle Clubs, Royaume-Uni.

**La FIVA remercie chaleureusement pour leur soutien et leur aide :**