CR réunion club de l’auto du 8 juin 2021

LA RESTAURATION DE NOS ANCIENNES

Apres interruption COVID, nos réunions à thème ont repris le 8 Juin.

Celle-ci s’entend bien sûr dans son cycle commencé par « le droit et les anciennes » ( qui fut fort passionnant et constructif pour le moins), se poursuivra le 5 Octobre par «  l’expertise des anciennes » et se clôturera le 7 décembre par «  la situation du monde des anciennes de par le monde ». Une réflexion est de plus en cours sur un thème lié aux DRILs, préfectures et gendarmerie. En fait un peu une certaine finalisation de ce premier cycle (Février).

Un second cycle plus « produit » démarrera en Avril.

Présentement, le thème traité par Jean ROUSSEAU patron de « PROVOST AUTOMOBILES AU MANS » et célèbre restaurateur doté d’un recul sur ce monde, était «  la restauration des anciennes : réglementations, conformités, qualité, cout.. »

Notre orateur a tout d’abord posé une bonne question : pourquoi restaurer ?

Ce qui a permis d’identifier des profils et des objectifs différents. Et leurs conjugaisons.

Schématiquement un « état concours » à partir d’une quasi épave ressemble peu à un bricolage de survie type années 50. Une fortune dotée d’une pièce de valeur ressemble peu à un modeste doté d’une aronde. Mais, quand on creuse, ce n’est finalement pas si différent sur le fond.

Il s’avère, et ce n’est donc pas un hasard s’il a commencé par cela, que ce premier chapitre est bel et bien celui des équivoques et donc des problèmes.

Une charte d’objectif doit être définie entre les parties accompagnée d’estimatifs.

Il ne manque pas aussi de relever que le niveau de valeur, voire de prix, des véhicules flèche souvent le pourquoi et le comment. Mais l’amour ne se commande aussi bien sûr pas.

Notre orateur aborda ensuite les compétences. Le manque de mécaniciens et de carrossiers, en passant par les autres compétences liées, devient d’autant plus crucial que les vieux-sachant disparaissent et qu’il n’en restera bientôt plus. Même retraités.

Avant cela, le syndicat professionnel des garagistes tente avec 4 centres en France de former des jeunes recyclant les anciens en moniteurs si ce n’est professeurs. Au passage, il évoque que malgré des prix clients pouvant paraitre élevés, autour de 80/90 € HT de l’heure, les salaires du métier ne dépassent guère ceux des garages généralistes bien plus simples voire frustes en prestations, désormais.

La concurrence de l’Europe de l’est voire plus exotique, commence à se faire sentir et d’ailleurs certains restaurateurs connus y sou traitent déjà et de plus en plus tout ou partie d’œuvre. Des exemples sont évoqués. Le plus généralement la qualité de main d’œuvre est peu discutable à des tarifs de « là-bas ».

En réalité, le danger pour les restaurateurs ressort de la fermeture accélérée des agences et petits concessionnaires ou plus généralement des garages traditionnels qui pousse ceux-ci à tenter sans expertise, sans compétence dédiée et sans réel moyen, à tenter d’entrer sur le marché de la restauration. A des prix…. Entrainant ainsi des chocs frontaux et de vraies conséquences cachées.

Il serait donc nécessaire de faire reconnaitre des compétences valorisantes comparables par exemple aux « compagnons du devoir » «  et pour les entreprises un label sélectif « entreprise du patrimoine ». Un label comme un ordre doté de ses règles propres, comportant in fine une garantie intrinsèque.

Jean Rousseau rappelle qu’un restaurateur de véhicules est juridiquement, en l’état actuel un simple garagiste. Comme les autres. Avec les mêmes obligations et responsabilités : conformités, obligation de résultat, garantie, vice caché, respect du code de la route et vérification de véhicules respectueux….

Peut il d’ailleurs faire des estimations plutôt que des devis ? La question n’est pas évidente même en prenant des précautions écrites.

Il est par exemple responsable de la qualité et de la conformité des pièces utilisées. Si les pièces fournies par les constructeurs les libèrent celles devant être approvisionnées sur le marché indépendant et le plus souvent en provenance du tiers monde pose un vrai problème.

Il est d’ailleurs évoqué quelques exemples récents de difficultés voire de procédure et même déjà de jugements avec des directions de tractions en acier tendre, des châssis Citroën neufs de provenance truc non conforme à la qualité technique originale homologuée malgré un aspect comparable, des toles de qualité actuelle à associer avec celles d’époques entrainant des torsions différentielles… et bien d’autres.

Un long débat tourna autour de ces questions. PROVOST AUTOMOBILES quant à elle précise n’acheter des pièces qu’a des vendeurs dument juridiquement responsables. Ce qui a des conséquences.

Il nous fit cadeau en final de quelques chiffres de son entreprise :

moyenne d’âge des voitures traitées 60 ans avec de moins en moins de tres vieilles

budget référant état concours pour une type E 1 300 heures

FERRARI 275 3 500 heures

Il est stupéfiant de constater le gisement d’anciennes de par le monde y compris des véhicules finalement encore en état plus que sain malgré leurs ages. Cela semble infini. Jean Rousseau passe lui-même principalement son temps à dénicher pour son entreprise et surtout en France des bases de restauration pour son activité de vendeur de voitures « état concours ». Par contre avec les nouvelles règles ill fait plus que souffrir désormais pour obtenir des immatriculations réglementaires.