

Charte de Turin

Version définitive, publiée le 29 janvier 2013.

INTRODUCTION

La Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) est la fédération mondiale des clubs de véhicules historiques. Elle soutient et encourage la préservation et l'usage, d'une manière responsable, des véhicules historiques qui constituent une partie importante de notre patrimoine technique et culturel.

Les véhicules historiques sont importants en tant que moyen de transport, comme témoins de leur époque, de l'évolution technique et surtout pour leur impact sur la société.

La présente Charte concerne les véhicules routiers à propulsion mécanique et les véhicules terrestres non ferroviaires. Un véhicule est considéré comme historique s'il est conforme à la Charte et aux définitions établies par la FIVA.

La Charte peut concerner des bâtiments et des équipements liés aux véhicules historiques et à leur utilisation, tels que des usines, des stations essence, des routes ou des circuits automobiles.

Depuis de nombreuses années les propriétaires de véhicules historiques, les curateurs de collections de véhicules historiques et les restaurateurs de véhicules se sont engagés avec succès à sauvegarder, préserver et maintenir les véhicules historiques en état de marche.

Cette Charte a été approuvée par la FIVA, pour donner les directives concernant les décisions et les interventions à prendre pour sauvegarder les véhicules historiques. La Charte de Turin rassemble les principes directifs en matière d'utilisation, d'entretien, de conservation, de restauration et de réparation des véhicules historiques.

Cette Charte se base sur la Charte de Venise de l'UNESCO (1964), sur la Charte de Barcelone (2003, bateaux historiques) et sur la Charte de Riga (2005, véhicules ferroviaires historiques) et s'en inspire.

CHARTE

Article 1, "Objectif"

L'objectif de la présente Charte est de préserver et de sauvegarder l'histoire des véhicules historiques, notamment leurs caractéristiques mécaniques, leur forme, leurs fonctions et leur histoire documentée, de même que leurs relations multiples et variées avec la société et son environnement.

Pour comprendre, apprécier et assurer la préservation et l'utilisation des véhicules historiques, notamment sur la voie publique, il faut avoir recours à des méthodes de recherche, aux

connaissances scientifiques, historiques et techniques disponibles, et faire participer les organismes et les entreprises spécialisées.

Article 2, “Avenir”

La préservation, la restauration et les travaux similaires visent à maintenir les véhicules historiques comme des objets techniques, témoins de l'histoire et de la culture des transports. Il faut absolument transmettre aux générations futures le savoir-faire, la connaissance des matériaux et les méthodes de travail qui leur sont liées. Nous avons également pour objectif de préserver les connaissances spécifiques, le savoir-faire et les compétences liés à la fabrication et au fonctionnement de ces véhicules.

Article 3, “Entretien”

Un entretien constant et durable est essentiel pour la survie des véhicules historiques.

L'utilisation des véhicules historiques, y compris sur la voie publique, est importante pour leur préservation. C'est la seule façon de bien comprendre et de transmettre aux générations futures les connaissances traditionnelles en matière de conduite et d'entretien.

Article 4, “Place dans le monde actuel”

Il est bénéfique pour la préservation des véhicules historiques qu'ils fassent partie intégrante de la vie publique et qu'ils soient perçus comme des éléments de notre patrimoine culturel.

Il est important et souhaitable qu'ils continuent à servir. Toutefois, ils ne devraient pas être modifiés plus que nécessaire.

Les modifications inévitables ne devraient pas altérer leur substance historique. Par principe, leur mécanique et leur appartenance à une époque devraient être préservées tels quels.

Article 5, “Procédés”

La préservation des véhicules historiques peut nécessiter des interventions ou des restaurations de plus ou moins grande ampleur.

Préserver un véhicule historique, c'est l'entretenir et empêcher qu'il ne s'abîme ou ne se détériore; c'est faire ce qu'il faut pour sauvegarder sa condition actuelle, sa qualité individuelle et sa valeur mémorielle.

Conserver un véhicule historique, c'est faire ce qu'il faut pour le stabiliser sans altérer sa substance historique, ses composants ou ses matériaux. Le traitement de conservation ne devrait pas mettre en danger l'historique d'un véhicule ou la valeur documentaire des matériaux. Il faut uniquement empêcher qu'il ne se détériore davantage, ou du moins, repousser l'échéance. Habituellement, les interventions effectuées en ce sens ne sont pas visibles en apparence.

La restauration d'un véhicule historique consiste à remplacer des pièces ou des parties manquantes afin de lui redonner son aspect antérieur ; cela va au-delà de la conservation. Les parties restaurées devraient se fondre discrètement dans l'ensemble, mais pouvoir être repérées en cas d'examen plus approfondi.

Cela diffère de la réparation; cette dernière consiste à adapter, à rénover ou à remplacer des pièces existantes ou manquantes.. La réparation rend un véhicule à nouveau fonctionnel et ne prend pas forcément en compte la substance authentique du véhicule.

La préservation, la conservation et la restauration sont des opérations délicates visant à sauvegarder et à documenter les valeurs mécaniques, esthétiques, fonctionnelles, sociales et historiques d'un véhicule.

Ces trois opérations visent à comprendre et à prendre en compte l'aspect original et le contexte historique d'un véhicule spécifique. Elles devraient être basées sur le respect de l'historique individuelle et des informations contenues dans les documents d'origine.

Article 6, "Histoire"

Tous les changements et toutes les modifications apportés à un véhicule pendant sa durée de vie normale et modifiant son état initial témoignent de son histoire et devraient être préservés en tant que tels. Il n'est donc pas nécessaire de restaurer un véhicule ancien dans le seul but de lui redonner son aspect et ses caractéristiques mécaniques de l'année de sa construction.

Une restauration qui voudrait redonner à un véhicule l'aspect qu'il avait auparavant, à une certaine période, ne doit être entreprise qu'avec un examen approfondi des documents historiques ou une planification minutieuse.

Les pièces et les matériaux de rechange devraient être marqués clairement et durablement, de manière à ne pas être confondus avec la substance historique.

En ce qui concerne les pièces remplacées, la FIVA recommande le système de marquage annexé à la présente Charte (voir Annexe 1)

Article 7, "Exactitude"

Lorsque l'on restaure un véhicule ancien, il faut privilégier les matériaux et les techniques de l'époque en question, sauf si cela est impossible à cause de problèmes liés à la sécurité, à leur indisponibilité ou à leur interdiction.

Les matériaux traditionnels risquent de ne pas convenir si l'on tient à conserver la substance historique. De même qu'en matière de restauration, l'on peut faire appel à des matériaux et à des techniques modernes, à condition qu'ils aient fait leurs preuves et que leur fiabilité ait été démontrée par l'expérience.

Article 8, "Aspect"

Toute modification apportée à un véhicule ancien après sa durée de vie normale devrait être discrète et respecter la structure et l'aspect d'origine de ce dernier.

De telles modifications devraient être réversibles. Nous recommandons de conserver toutes les pièces d'origine importantes avec la voiture en vue d'une éventuelle utilisation ultérieure; elles témoignent de leur constitution d'origine et de leur mode de fabrication.

Article 9, "Planification"

Les travaux entrepris sur un véhicule historique devraient être planifiés de façon systématique et être documentés comme il se doit.

Ces documents devraient être conservés avec le véhicule.

Article 10, “Archives”

Les personnes, les institutions et les organismes ayant participé à la préservation, la conservation, la restauration, la réparation et au bon fonctionnement de véhicules historiques devraient prendre les mesures appropriées pour protéger leurs documents et leurs archives.

Article 11, “Statut”

Les institutions impliquées dans la conservation et le transfert de connaissances ou de compétences nécessaires au maintien en état de marche et au bon fonctionnement de véhicules historiques devraient être reconnues par les autorités gouvernementales internationales et nationales en tant que patrimoine historique et institutions culturelles.

Les archives, à savoir les documents, dessins, photographies ou autres supports et équipements relatifs aux véhicules historiques, devraient être considérés comme faisant partie du patrimoine culturel.

Annexe 1:

Système de marquage proposé

Le système utilise les lettres suivantes pour un marquage permanent :

NB (newly built) = « récemment fabriqué » (devra être aussi proche que possible de l'original, sa copie en terme de forme, de matériaux et de marque, reproduite directement à partir d'un original officiel)

FR (free reconstruction) = « reconstruction libre » (reconstruction libre sans recours à un modèle ancien en termes de forme, de matériau ou de technique. La pièce remplit toutefois la fonction mécanique de la pièce remplacée)

CS (conservational stabilisation)=

« stabilisation conservatrice » (renforcement de la structure visant à conserver l'aspect ancien).

Nous recommandons d'indiquer l'année de la restauration ou de la fabrication de la pièce de rechange d'après le code à deux lettres.

Groupe de travail Charte de Turin / FIVA Commission Culturelle

Thomas Kohler, Gundula Tutt, Rainer Hindrischedt, Mario De Rosa, Alfieri Maserati, Stefan Musfeld & Mark Gessler

Traduction française par la FIVA.

Révision par le Groupe de travail Charte de Turin, René Berset et Prof. Volker Schaible