

À Rétromobile, les collectionneurs obtiennent leur droit de cité

Le patrimoine mécanique est désormais clairement reconnu et protégé, échappant aux règles de l'auto moderne pour continuer à rouler.

Par Jacques Chevalier

Modifié le 04/02/2020 à 12:03 - Publié le 04/02/2020 à 01:17 | Le Point.fr



[Abonnez-vous pour 5 € par mois](#)

[S'inscrire à la newsletter l'Essentiel](#)



 **S'abonner pour seulement 5€ par mois**

Accédez à tout *Le Point* en illimité.
Sans engagement.

[S'abonner](#)

 **Newsletter l'Essentiel**

Choisissez le(s) moment(s) de la journée où vous souhaitez recevoir l'essentiel de

Déjà un compte ? [Identifiez-vous](#)

vous souhaitez recevoir l'essentiel de
l'actualité :

- Édition matinale
- Édition de la mi-journée
- Édition du soir

- Recevez en avant-première nos offres et
exclusivités éditoriales.

[S'inscrire gratuitement](#)

guerres, des réglementations ? Quelques automobilistes éclairés ont conservé les exemplaires qui ont survécu et il est capital en effet de préserver ce vivier unique qui a fait de la France la première nation automobile au monde.

i

Le créateur de Rétromobile, Marc Nicolosi, disparu en novembre dernier, nous le disait : « Après guerre, tout le monde se fichait des voitures d'avant. On les trouvait irrémédiablement démodées, ringardes, et je voyais des Hispano Suiza, des Delage, des Talbot abandonnées à vil prix le long de la route à la moindre défaillance. » Au bord de la N6 au sud d'Avallon, là où l'autoroute du Soleil s'interrompait en 1967, Marc avec son « garage du collectionneur » a récupéré ces voitures naufragées sur la route de la Côte d'Azur, celles qui après 200 kilomètres commençaient à clapoter du culbuteur. Fin connaisseur, Nicolosi qui a d'abord appris la mécanique sur le tas à Paris et le commerce dans le garage de son beau-

père à Villeneuve-Loubet, a choisi le lieu stratégique où se produisaient les défaillances, après 200 kilomètres d'autoroute, accélérateur ouvert en grand.

45 ans de Rétromobile

Il a souvent vendu des modèles neufs ou récents à ces naufragés, stocké puis restauré les voitures jugées trop vieilles avant que le vent ne souffle de nouveau pour elles, des années plus tard. Après avoir créé une société de placement de voitures pour le cinéma, Nicolosi est sollicité, en 1975, pour créer un événement autour du lancement d'Alpha Encyclopédie, consacrée à l'automobile. Rétromobile naquit ainsi, en faisant un coup médiatique et en découvrant au passage l'utilité d'une vitrine nationale au négoce balbutiant de la voiture ancienne. Ce fut la Bastille en 1975, une belle prise qui, déjà, mélangeait les collections et les voitures de compétition. Interloqués, les premiers visiteurs de l'époque découvrirent une caverne d'Ali Baba et un marché où les transactions, qui, déjà, semblaient folles, feraient sourire aujourd'hui. Depuis, Rétromobile a pris une dimension internationale et conquis trois halls entiers à la porte de Versailles.

S'il est un domaine où le collectionneur se montre discret, c'est celui de la valeur montante de son véhicule, se réfugiant derrière la seule passion qui le tenaille pour une marque, un modèle. Il se méfie plus que tout des investisseurs qui cherchent des valeurs refuges, même si

on ne peut contester ce rôle à la voiture de collection. Elle l'a joué, le jouera encore, mais, c'est comme en Bourse, il y a des hauts et des bas. À côté des Joconde de l'automobile dont la rareté enflammera encore les enchères d'Artcurial, qui fournit encore cette année un plateau de voitures remarquables et de ses rivaux Bonhams, il y a les demi-gradés qui ont plus souffert l'an dernier et dont la

cote a pu baisser de 10 à 30 %. Une bonne occasion de racheter en privilégiant les voitures en très bon état, la main-d'œuvre spécialisée qualifiée étant hors de prix désormais.

Lire aussi: "Rétromobile, la semaine des collectionneurs"

Mais les petits joueurs ont aussi le droit d'exister avec des modèles de 20 à 30 ans puisque les cartes grises de collection commencent au-delà. Les youngtimers estimables peuvent devenir des perles demain, pourvu que la flamme s'empare des amateurs. Et ils sont nombreux puisque Jean-Louis Blanc, le nouveau président de la FFVE (Fédération française des véhicules d'époque), qui délivre les cartes grises collection, estime qu'il y a plus de 800 000 véhicules de plus de 25 ans en circulation en France (1,5 % du parc). Il recense aussi 250 000 collectionneurs de véhicules toutes catégories confondues et peut compter sur un maillage de 1 400 adhérents, dont 1 200 clubs, pour revivifier un secteur beaucoup moins poussiéreux que d'autres thèmes de collections.

Former les futurs mécaniciens des collections

Ils seront tous là à Rétromobile pour une fête du piston et de la carrosserie nickelée, confectionnée par les plus grands stylistes du siècle. Un souci, d'ailleurs, pour la FFVE, qui veut revaloriser les métiers nobles de l'atelier en créant avec les organisations professionnelles (CNPA) huit centres de formation. Consacrés à la voiture ancienne, ils ouvriront aussi des bourses avec les Compagnons du devoir et les Entreprises du patrimoine vivant. Car il y a toute une filière économique, évaluée à 4 milliards d'euros, à valoriser. Elle génère de l'activité, entretient des compétences en voie de disparition et permet à la France de sauvegarder son patrimoine.

La démarche est reconnue par les pouvoirs publics et les administrations locales qui veulent préserver ce monde, un moment menacé par les restrictions de circulation faites aux voitures. Plus polluantes, certes, mais, avec 1 000 kilomètres effectués en moyenne annuelle, doit-on leur interdire de jouer du piston ? Pour ces véhicules anciens, l'impact écologique est négligeable et ne permet en tout cas pas de signer leur arrêt de mort s'ils étaient condamnés à rester immobiles.

Rétromobile le sait, toutes les voitures doivent rouler au risque de vieillir beaucoup plus vite. Les clubs de marque offrent le cadre idéal pour acheter et entretenir sa voiture et ensuite pour rouler entre amis lors de sorties ou périples où la voiture est reine. L'une des manifestations les plus prisées, la Traversée de Paris, montre que les municipalités ont compris ce rôle de la voiture ancienne qui ne s'attire que des sympathies. Toutes générations confondues, c'est un émerveillement unanime que de voir en action ce que l'on nomme pour les très anciennes les teuf-teufs, des véhicules d'hier ou d'avant-hier oubliés ou insolites. Cette année encore, il y en aura pour tous les goûts à Rétromobile, avec un programme dense et les têtes d'affiche de ce qu'il ne faudra pas rater.

Les anniversaires

i

L'an dernier, c'était Mini ; cette année, ce sont les cinquantièmes des Citroën GS et SM avec des rétrospectives qui leur sont consacrées. La SM est d'autant plus symbolique qu'elle est la dernière voiture de haut de gamme française – elle a un moteur V6 Maserati –, pétrie d'une originalité technologique faisant honneur à la DS... dont elle reprenait le châssis. Hélas, elle a été balayée par le premier choc pétrolier et le profil bas adopté à compter de ce moment-là par la construction

française. Le stand Alfa Romeo, qui compte ses 110 ans, doit montrer aux visiteurs quel trésor détient désormais le groupe PSA, qui devrait capitaliser sur cette image formidable. Il y a aussi les 125 ans de Skoda, une marque du groupe VW qui gagne à être connue chez nous.

Les voitures électriques.

i

Peugeot et Porsche veulent souligner à quel point la voiture électrique a compté dans leur histoire. L'occasion de se dire que, si elles n'ont pas émergé plus tôt, c'est qu'il y a une bonne raison. Mais cela vaut la peine de se pencher sur ces essais non transformés sachant que, demain, ils ne le seront qu'avec l'aide déterminée du législateur. Dès 1899, avec le développement de la Lohner-Porsche « Electromobile », électrique, Ferdinand Porsche s'est révélé être un visionnaire. Dévoilée à l'Exposition universelle de Paris en avril 1900, elle fonctionnait parfaitement. Mais les contraintes de l'époque étaient déjà là et l'ingénieur aussitôt planché sur un nouveau concept, celui de l'hybridation avec un « entraînement mixte essence-électrique ». Pouvait-il imaginer à l'époque que son développement à grande échelle allait prendre un siècle !

Tatra et ses V8 en porte-à-faux arrière

Porsche l'a étudié, mais n'a jamais osé le commercialiser. Tatra, le tchécoslovaque, l'a fait sur sa 603 (1957 à 1975), une berline aérodynamique reprenant le dogme Tatra de la construction légère, de la carrosserie aérodynamique et du moteur à refroidissement à air, ici un V8, placé à l'arrière. Une constante de l'approche originale de Tatra, admirée par Ferdinand Porsche, fait penser également à Panhard. Mais les moteurs refroidis par air installés à l'arrière d'imposantes berlines d'apparat rendaient ces voitures délicates à conduire, au point que les 603 ont été surnommées les « tueuses de ministres ». Sorties spécialement du musée, plusieurs générations de Tatra prêtées à Rétromobile permettront de découvrir une marque parmi les plus étranges du génie automobile.

***Youngtimers*, le futur de la collection.**

Encore méconnues, mais plus pour longtemps, les voitures qui ont quitté leur première phase de vie (jusqu'à 20 ans) mais ne sont pas encore entrées en collection (à partir de 30 ans) figurent, pour la dixième année consécutive, à Rétromobile avec le magazine *Youngtimers*. Nos confrères ont eu la main heureuse en sélectionnant, parmi les sportives mythiques des années 1990, une représentante par nation : Renault Clio Williams (France), BMW M3 GT E36 (Allemagne), Alfa Romeo GTV 3.0 V6 24V Cup (Italie), Lotus Elise S1 (Angleterre), Honda Integra Type R (Japon) et Chevrolet Corvette C4 ZR-1 (États-Unis). Les productions sont souvent toutes petites ou le modèle est rarissime en France (une vingtaine de Corvette ZR1, 430 Honda, 356 BMW M3 GR, dont 10 pour la France, etc.).

Dénicher une voiture à moins de 25 000 euros

Youngtimers ou non, il y a des voitures au potentiel de collection tout à fait accessibles. C'est ce qu'entend démontrer Catawiki, pratiquant des enchères sur Internet, qui propose aux passionnés une visite inédite de l'expo-vente réservée à 160 voitures affichées à moins de 25 000 euros TTC. Sur 5 000 m², le 5 février à 15 heures, deux experts animeront un « walking tour » au départ du stand Catawiki (G076 pavillon 3) pour faire découvrir aux inscrits les 10 voitures les plus iconiques et intéressantes à acquérir.

Les dix prototypes de Bertone

Il aura fallu une autorisation de sortie du territoire du ministère des Biens et Activités culturels italien pour que ces dix chefs-d'œuvre de la carrosserie Bertone rejoignent Paris. Tout un pan de l'histoire de la carrosserie transalpine qui a connu ses heures de gloire et, hélas pour Bertone, une faillite qui a dispersé aux enchères ses avoirs. Heureusement, l'Automotoclub Storico Italiano veillait et a acquis le 28 septembre 2015 l'essentiel de la collection Bertone, qui compte 79 pièces uniques, incluant des véhicules complets et en état de marche, des châssis et des modèles de style. Pour Rétromobile, dix prototypes reflets de l'ingéniosité et de la diversité de la création Bertone, réalisés entre 1969 et 2001, sont porte de Versailles. Tous sont remarquables, mais nous décernons un coup de cœur à la

Suzuki Go (1972), la Citroën Camargue (1972), la Volvo Tundra (1979), aux faux airs de BX, ou l'inattendue Lamborghini Genesis (1988), un monospace à moteur V12.

La belle inconnue de Renault

i

Le stand Renault sera cette année encore un point de rendez-vous obligé avec, sur ses 600 m², une sélection réalisée par les internautes eux mêmes parmi les 750 véhicules de la collection du constructeur. En réalité, Renault avait dressé une pré-liste de 40 véhicules éligibles, et c'est le public qui a décidé, avec plutôt la main heureuse. On y verra plusieurs curiosités comme ce projet de coupé (1972) aux lignes si élégantes et italiennes qu'il est nommé Torino, un prototype de Fuego turbo conçu pour les Etats-Unis où elle n'ira jamais, une barquette prototype H de 1968 ou encore cette rare Primaquatre SAPRAR carrossée par Marcel Pourtout sur un dessin de Georges Paulin en 1939.

Comment choisir sa première voiture de collection

Fondée en 1967, la FFVE est une association française officiellement reconnue d'utilité publique. Pas moins de 1 200 clubs, 200 professionnels du véhicule ancien, 40 musées et 230 000 collectionneurs propriétaires d'environ 800 000 véhicules anciens lui font déjà confiance. À l'occasion de Rétromobile, la FFVE proposera aux visiteurs du salon des ateliers dédiés pour tout comprendre des véhicules de collection, de l'achat à la restauration, en passant par la réglementation.

Hall 1 – Stand J115.

(1) RÉTROMOBILE 2020 du mercredi 5 au dimanche 9 février 2020, Paris Expo Porte de Versailles – Pavillons 1, 2, 3 – Mercredi et vendredi de 10 heures à 22 heures ; jeudi, samedi et dimanche de 10 heures à 19 heures. Entrée : 19 euros en prévente sur le site, 23 euros sur place, gratuit pour les enfants de moins de 12 ans.

[AUTOMOBILE](#)

[LIFESTYLE](#)

[SPORT AUTO](#)

[Reportages, analyses, enquêtes, débats. Accédez à l'intégralité des contenus du Point >>](#)

Contenus sponsorisés

Taboola Feed

Anne-Sophie Lapix en couple avec Arthur

TDN

Sponsorisé

Ces erreurs choquantes de nos films préférés

Les dérapages

Sponsorisé

Enfin une résidence seniors près de Levallois-perret

Les Girandieres

Sponsorisé

Les panneaux solaires dernière génération sont enfin disponibles. Obtenez un rendement jusqu'à 30% supérieur aux panneaux actuels !

Economie d'énergie

Sponsorisé

Laetitia Casta sublime en maillot de bain pour la nouvelle campagne Etam

Elle

Sponsorisé

Une femme élève son enfant dans la nature et le voici 20 ans après

Soolide

Sponsorisé

Des photos regrettables qui montrent à quoi ressemblent les croisières dans la vraie vie

Easyvoyage

Sponsorisé