

# Finances privées

LE FAMILY OFFICE POUR TOUS

## La voiture ancienne roule à deux vitesses

La troupe des 100 000 collectionneurs se divise entre les amoureux de belles mécaniques, rares et chères, et les sentimentaux retrouvant leur enfance avec des modèles plus accessibles.



Baltel/Sipa

### TÉMOIGNAGE

**Jean-Pierre Foucault**  
Producteur, présentateur télé, et auteur des 90 Ans de Citroën (Michel Lejon)

**“Je ne rêve pas d'une Rolls, juste d'un cabriolet 202”**

“C'est sans doute la Delahaye C137 de mon père qui m'a donné l'envie de collectionner les voitures anciennes. Mais pas n'importe lesquelles : les populaires, celles qui me rappellent mon enfance.”

Et c'est ainsi que l'animateur de RTL et TF1 abrite dans sa propriété provençale, notamment, une 2 CV grise de 1958

– « à peine 100 kilomètres au compteur, je l'ai eue neuve » –, une 4 CV verte de 1957, une Panhard Dyna bordeaux de 1948, une Simca 1000 blanche de 1966, et même un utilitaire Peugeot 403 de 1960 aux initiales JPF. Si dans la vie de tous les jours Jean-Pierre Foucault roule en Mercedes Classe A, chaque week-end, il se sert de son parc. Modeste dans ses choix, « Je ne rêve pas d'une Rolls ou d'une Ferrari, tout juste d'un cabriolet Peugeot 202 ou 203 si j'avais encore de la place dans mon garage », il ne collectionne pas pour une éventuelle et bien incertaine plus-value, mais beaucoup par nostalgie et énormément par plaisir. ■

« Une voiture ancienne, c'est d'abord un investissement, énormément plaisir », souligne Mathieu Lamoure, directeur du département dédié de la maison de vente Bonhams, organisateur de nombreuses enchères de véhicules de collection en Europe. Comme pour l'ensemble des secteurs concernant les collections d'objets valorisants, le marché de la voiture ancienne, qui touche quelque 100 000 passionnés en France, se divise en deux : les plus belles pièces atteignent des prix faramineux, tandis que les plus courantes connaissent un recul notable.

### Exceptionnel

Il y a d'abord la partie la plus médiatisée, celle des belles mécaniques, rares et chères. Ici, la moindre acquisition se calcule en centaines de milliers d'euros, car les modèles sont d'exception. Une Bugatti Atalante à restaurer a été adjugée plus de 3 millions, une Matra 650 victorienne des 1000 Kilomètres de Paris en 1969 a trouvé preneur à près de 1,5 million, un roadster Mercedes 300 SL de 1958 a été acquis plus de 320 000 euros, un cabriolet Citroën DS 23 IE a

été échangé 344 000 euros... Ce marché reste limité à quelques privilégiés étrangers : si le frère du sultan de Brunei entasse 1 200 véhicules dans ses garages, « il n'y a plus une collection privée significative en France depuis le retrait des frères Segodour », déplore Hervé Poulain, pilote émérite et commissaire-priseur associé d'Artcurial, spécialiste incontesté des voitures de collection haut de gamme.

Malgré les fluctuations du dollar et de la livre, les Américains et les Britanniques aiment ce marché, les premiers pour les véhicules de prestige, les seconds pour les ancêtres d'avant 1914. Quelques Italiens, de rares émirats et plusieurs musées non français sont aussi acheteurs.

### Courant

Mais le gros des transactions se fait avec des modèles plus accessibles. Exemples, une Simca 1307 S pour 1 000 euros, une Peugeot 604 V6 de 1976 pour 3 500 euros, une Renault 16 de 1970 à partir de 5 000 euros, toutes en bon état. Pour 10 000 à 15 000 euros, on peut s'offrir un cabriolet VW de 1980, un coupé Jaguar XJS de 1985, ou une Porsche 911S 2,7 de 1977. ▶▶▶

