



CHARLES COLLIN

DIRIGEANT DE CECIL CARS

PROPOS RECUEILLIS PAR STÉPHANE SCHLESINGER



Comment s'est passé le confinement ?

Nous avons en quelque sorte pris deux mois de vacances. Nous en avons profité pour roder les voitures qui en avaient besoin, après une restauration par exemple, et nous avons fait rouler toutes les autos du show-room sur des trajets respectables. On a pu le faire avec plus de temps et de sérénité qu'à l'habitude. C'est une bonne préparation pour l'été. J'ai aussi réussi à vendre deux véhicules par téléphone. La confiance liée à nos 40 ans d'existence nous a bien aidés, et nous avons pu les réviser avant de les livrer.

Après le début du déconfinement, les clients sont-ils de retour ?

L'atelier est bondé : j'ai même dû embaucher quelqu'un pour renforcer mon équipe. Je cherche d'ailleurs encore deux mécaniciens pour la rentrée. On va faire en deux mois ce qu'on faisait en cinq. Le marché est à la hausse comme avant le confinement, c'est très positif. Comme toujours en période de crise, les valeurs refuges ont le

vent en poupe, et l'automobile de collection en est une. Nos acheteurs sont surtout français, belges, luxembourgeois et suisses. Ils ne se déplacent pas forcément, mais il y a internet.

Que recherche la clientèle en ce moment ?

Notre activité est très portée sur les anglaises et italiennes de haut de gamme. Leur marché est très porteur, surtout celui des anglaises,

perçues comme plus faciles à entretenir. Elles suscitent beaucoup plus de demandes que les italiennes. Les Jaguar Type E, Austin-Healey, Aston Martin et Morgan sont particulièrement concernées, mais on nous sollicite aussi pour des Mini, quelle que soit la valeur. Les autos des années 1950 marquent un peu le pas. Elles sont montées grâce à des personnes qui sont désormais septuagénaires : les cinquantenaires préfèrent des

voitures plus récentes, et les trentenaires qui les apprécient n'ont pas encore les moyens de se les offrir. Quand ces derniers les auront, ça devrait changer.

Les prix se maintiennent-ils ?

Ils se sont stabilisés, surtout que certaines autos ont déjà atteint des valeurs très élevées, donc elles ne monteront plus. Cela dit, on vient de passer trois ans très calmes,

“LE MARCHÉ EST RETOMBÉ DANS LES MAINS DES VRAIS COLLECTIONNEURS”

donc le marché va sûrement repartir à la hausse. Peut-être sur des voitures différentes, probablement plus récentes, atypiques et éligibles à des courses ou des grands rallyes. Je pense à la Jaguar XJC 5.3 par exemple, même si elle n'est pas faite pour la compétition. Elle est très rare, surtout en parfait état. Ce n'est pas possible qu'elle reste à moins de 50 000 €. Elle peut doubler d'ici deux ans. La XJ-S peut aussi prendre de la valeur, comme la

Triumph TR5. Tout ce qui est rare et facile à utiliser montera plus que le reste. Chez Ferrari, une 400i ne vaut pas grand-chose, mais elle n'est pas encore sur le devant de la scène. Regardez : les 250 GTE stagnaient à 50 000 € puis elles ont connu un boom. Il peut se produire la même chose pour la 400i. Idem pour l'Aston Martin V8 “Oscar India”, elle ne peut pas rester à 100 000 €, surtout quand on voit que les DB5 et DB6, bien moins rares, sont plus chères. Le rajeunissement de la clientèle va aider. Le marché est retombé dans les mains des vrais collectionneurs, donc compte moins d'investisseurs, ce qui l'assainit. Une DB5 en conduite à gauche se stabilise aux alentours d'un million d'euros si elle a été initialement immatriculée en France. Il y en aurait eu moins d'une dizaine. En revanche, 220 ont été écoulées aux USA, donc celles-ci seront moins chères. Il faut chercher la rareté. De plus, les modèles américains ont aussi souvent des ponts plus courts. À 130 km/h, on est déjà à 4 000 tr/mn avec la DB5 : c'est plus bruyant, donc moins adapté à un usage autoroutier qu'une version européenne. ■