



UN COTEAU GRAND CRU

Texte Stéphane Schlesinger | Photos Bernard Canonne

À quelques encablures de la région parisienne, L'atelier des Coteaux s'est forgé une belle réputation auprès des passionnés d'anglaises. Nous allons à la rencontre d'Oscar Lefebvre son patron et fondateur.





Depuis le gouvernement de Charles de Gaulle qui refuse de sauver Facel Vega avec l'aide financière somme toute moeste à Anne Hidalgo qui bannit de Paris toute voiture d'avant 1997 (en attendant pire), en passant par la promulgation de lois toutes plus liberticides les unes que les autres pour les automobilistes depuis 1973, certaines voitures de la France d'après-guerre ont un problème avec l'automobile. Quelle que soit leur couleur politique. Il en va tout autrement en Grande-Bretagne, où on a su préserver ses grandes marques. Certes, la langue anglaise leur a facilité considérablement les échanges avec les États-Unis, le plus gros consommateur historique de voitures de très haut de gamme. Mais cela signifie-t-



il qu'il n'y a plus de passionnés en France ? Ou du moins que leur nombre ne cesse de décroître ? Rien n'est moins sûr. Si on ne produit plus dans l'Hexagone d'auto d'exception (hormis l'anecdotique Bugatti Chiron, concentré de technologie allemande), on en vend et en restaure encore beaucoup, surtout des anciennes, à commencer par les anglaises, parmi

les plus présentes sur le marché. Cela permet à une certaine industrie de se développer, comme en témoigne l'Atelier des Coteaux. Nous sommes allés rendre visite à son patron, Oscar Lefebvre, qui a créé cet établissement en 1990, après avoir réparé pendant longtemps des autos qui servaient quotidiennement avant d'être collectionnées aujourd'hui. Il restaure, entretient, vend mais aussi remise des modèles d'exception, dans des conditions optimales : chaque modèle dispose de son propre box. Des prestations haut de gamme avec des prix en rapport : on n'a rien sans rien.

Certaines élites de la France d'après-guerre ont un problème avec l'automobile.

Comment vous est venue la passion de l'automobile ?

OL : J'avais une dizaine d'années quand la Jaguar Type E est sortie, et à l'époque, les voitures étaient beaucoup moins fiables qu'aujourd'hui. Mon père, qui était garagiste, en dépannait beaucoup, qui tombaient en panne sur la N76. Souvent, leurs propriétaires s'en désintéressaient et les laissaient pourrir au garage, des Facel Vega, des Alfa 2600... Alors, gamin, je m'amusais au volant de ces autos. Ensuite, j'ai appris à travailler dessus, ce que je fais depuis 50 ans...

Quand avez-vous créé votre établissement ?

OL : Après avoir réparé des autos modernes pendant plus de vingt ans, j'ai décidé de me spécialiser dans les classiques en 1990. En 1996, nous nous sommes installés à Blérancourt, de l'autre côté de la rue où nous nous trouvons actuellement. Il y a quatre ans, nous avons acheté le bâtiment actuel, qui nous a permis de plus que doubler notre surface qui atteint désormais environ 7 000 m². Nous sommes 22 à y travailler. On fait tout sur place, de la carrosserie à la mécanique, sauf les chromes et les selleries que nous sous-traitons. Nous travaillons avec le même sellier depuis près de 30 ans.

Avez-vous constaté des variations d'activité depuis la crise ?

OL : En restauration comme en réparation, ça n'a pas changé, on est toujours débordé. On a même dû embaucher. Quant au négoce, il y a toujours une forte demande pour les très belles voitures. Cela a eu pour effet de tirer vers le haut le prix des autos moyennes. Ce sont celles-ci qui baissent, pas les très belles restaurations. Néanmoins, les modèles qui prennent 100 000 € par mois, ça n'existe plus.

La clientèle a-t-elle évolué ?

OL : Oui, de plus en plus de gens sont obsédés par l'origine et veulent des voitures "matching numbers". Si la pièce changée est exactement conforme à l'origine, ça ne change pas la valeur de la voiture. J'ai vu l'évolution : dans le temps, on mettait un moteur neuf avant de partir vacances, pour ne pas être ennuyé. Maintenant on veut de l'origine... Même le "matching colours" est recherché, alors qu'une Type E dans son rouge d'origine se vendra mal ! Cela dit, après avoir testé la voiture, certains nous demandent des améliorations. Depuis longtemps, nous savons comment optimiser et fiabiliser les anciennes, de façon réversible.



Par exemple, quand nous installons un allumage électronique, nous laissons dans le coffre tous les éléments d'allumage d'origine. Il reste pas mal de propriétaires que cela intéresse car ils veulent rouler régulièrement avec leur ancienne. Ensuite, un nombre croissant d'amateurs attendent d'une auto de 50 ans les mêmes services qu'avec une moderne et s'alarment d'une tache d'huile par terre. Désolé pour eux, mais les joints spi n'existaient pas il y a 50 ans ! Cela dit, en discutant et en expliquant, on arrive presque toujours à s'entendre. Heureusement, la plupart sait ce qu'est une ancienne, et notre cœur de marché reste les passionnés qui nous demandent de trouver puis de restaurer la voiture de leurs rêves.

Vous ne faites que des anglaises ?

OL : Non, nous avons aussi des allemandes, des américaines et des italiennes notamment. Nous pouvons tout restaurer, même si nous nous concentrons sur les voitures d'avant 1975. Mais les anglaises représentent

60 à 70 % de notre activité. Cela s'est fait par la force des choses, le bouche à oreille jouant favorablement pour nous. C'est très important. On s'est créé un réseau de spécialistes en dehors des circuits faciles, et cela se sait. Néanmoins, j'avoue une certaine prédilection pour les anglaises car elles sont puissantes et performantes, sans qu'on n'ait à les cravacher, contrairement aux italiennes. J'adore le fait d'avoir un gros moteur dans une voiture légère, comme avec une Austin-Healey ou une Jaguar XK. Ce sont des autos très amusantes à conduire et on peut les faire évoluer.

Quelles sont les marques les plus fiables ?

OL : Je dirais qu'une fois restaurées, toutes les autos sont fiables, si on les respecte. Vous savez, depuis 50 ans, la métallurgie mais aussi les huiles ont fait de très gros progrès. C'est étonnant. On a beaucoup moins d'usure, de grippage et de casse. D'ailleurs, on ne refait presque jamais un moteur qu'on a déjà refait. Après, il reste des différences. Les

mécaniques Aston, avec leurs éléments usinés dans la masse, sont plus pointues que celles de Jaguar, dont les arbres à cames tournent sur des coussinets et non directement sur la culasse. Mais toutes sont fondamentalement robustes. Enfin, la plupart des clients sont respectueux, ils ont une moderne pour rouler fort.

Quels sont les modèles les plus recherchés ?

OL : Les Aston DB4-5-6 mais comme elles sont devenues très chères, la demande se reporte sur les DBS et les AM V8, surtout les Volante. Les Austin-Healey 100-4 et BJ8 ainsi que les Jaguar Type E sont également très prisées. Les série 1 mais aussi les V12, qu'on sait fiabiliser. Plus généralement, si son état est parfait, toute voiture se vend, même les raretés comme les Lagonda V12, les Nash-Healey, les Invicta... Les avant-guerre sont moins demandées mais elles conservent une clientèle car elles sont extraordinaires.

Les nouvelles lois anti-voiture ont-elles un impact sur votre activité ?

OL : Pas vraiment, mais quand on vient en France après un voyage, on trouve le climat anxieux. Il y a une vraie chape de plomb. Ce que fait Madame Hidalgo à Paris est hallucinant : on interdit la ville à ceux qui n'ont qu'une vieille voiture ? Nous devrions nous mobiliser contre ça.

Serez-vous tout de même présent à Rétromobile ?

OL : Oui car c'est un salon important. Cela demande du travail car il faut terminer beaucoup de voitures en même temps. Mais on y fait de nombreuses ventes, plus qu'à Essen. J'y étais et j'y ai surtout vendu des allemandes. Je dois aussi avouer que je ne parle pas assez bien anglais...

En savoir plus : www.atelierdescoteaux.com

De plus en plus de gens sont obsédés par l'origine et veulent des voitures "matching numbers". Si la pièce changée est exactement conforme à l'origine, ça ne change pas la valeur de la voiture.