

BILAN 2025, HORIZONS 2026

Entre chiffres et réalités : notre lecture du marché avant Rétromobile

Bilan 2025 Horizons 2026

Croissance sélective

Parler du marché des automobiles de collection en 2025, c'est accepter une forme de paradoxe. Jamais les chiffres n'ont été aussi spectaculaires, jamais la hiérarchie n'a semblé aussi bousculée, et pourtant cette industrie mondiale est plus structurée et segmentée que jamais. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'elle est prévisible mais son analyse livre un verdict assez clair : des records, il y en aura toujours... mais plus comme avant !

Le saviez-vous ? L'âge moyen des dix meilleures ventes de l'année est passé de 1960 en 2024 à 1991 en 2025 ! Une bascule spectaculaire, alimentée par l'arrivée massive de supercars contemporaines, de sportives produites en séries ultra-limitées ou de Formule 1 n'ayant pas encore touché l'asphalte. L'enseignement majeur n'est donc pas tant le total cumulé des ventes que la nature des voitures concernées.

« L'âge moyen des dix meilleures ventes de l'année est passé de 1960 en 2024 à 1991 en 2025 »

J'évoquais pourtant un paradoxe notable quelques lignes plus haut car les gros titres de l'année furent trustés par la **Mercedes-Benz W196 R Streamliner** de 1954, suivie par la **Ferrari 250 LM** victorieuse aux 24 Heures du Mans en 1965, toutes deux vendues par le musée du Circuit d'Indianapolis. À elles seules, symboles de l'âge d'or de l'automobile, elles affichent plus de 86 millions d'euros de résultats frais inclus et s'imposent en tête de ce classement devant une **Ferrari Daytona SP3 « Tailor Made »** de 2025 (22,3M €). C'est pourtant sur ce dernier résultat que nous devons nous pencher car l'année fut une succession de records sur des voitures quasi neuves ou très récentes : **Ferrari Daytona SP3 « Tailor Made »** nous le disions, **McLaren F1** de 1994, **Gordon Murray S1 LM prototype** et **McLaren F1 MCL40A** de 2026 (oui vous avez bien lu 2026). Celle qui ferme la marche de ce classement n'est autre que la 14^{ème} sur les 19 **Ferrari F40 LM** produites par Michelotto... et elle passerait presque pour une grand-mère avec ses 33 balais ! La bascule est là, mais l'honneur est sauf diront certains irréductibles, convaincus que ces voitures modernes ne sont qu'un effet de mode. Ils devront pourtant s'y faire, car notre

marché est désormais guidé autant par l'histoire que par le désir d'exclusivité contemporaine...

« Le marché affiche une progression proche de 15 % entre 2024 et 2025, mais... »

En s'arrêtant principalement sur les résultats des grandes ventes internationales (Paris Rétromobile, Floride et Monterey), le marché affiche une progression proche de 15 % entre 2024 et 2025, avec un chiffre d'affaires passant de **521 à 591 millions d'euros** et un taux de vente moyen au-dessus de **85%**. Pour information, le marché des enchères, toutes maisons de ventes aux enchères confondues sur cette spécialité a dépassé très largement les 2 milliards de dollars en 2025... À première vue, la santé du marché ne fait aucun doute ! Mais une lecture plus fine révèle des évolutions structurelles importantes. Tout d'abord, le nombre de voitures adjugées au-delà du million de dollars a reculé et le sommet du marché se raréfie ou se radicalise. Si les voitures d'avant 1994 représentent toujours la majorité des lots proposés (77 %), elles ne génèrent plus que 69 % du chiffre d'affaires. À l'inverse, les voitures post-1994, bien que moins nombreuses, contribuent désormais à près d'un tiers des montants engagés. Plus révélateur encore mais vous l'aurez sans doute remarqué : les voitures modernes dépassent plus souvent leurs estimations hautes que les classiques, tandis que ces dernières sont plus fréquemment vendues en dessous de leur estimation basse. Traduit ainsi, le message sera encore plus clair : la valeur moyenne pour les modèles d'avant 1994 est d'environ 475 000 euros contre plus de 685 000 euros pour les modèles plus récents.

Faut-il en conclure que les voitures anciennes ne font plus rêver ? Certainement pas. Au contraire, le marché actuel offre de véritables opportunités aux collectionneurs avertis. Les voitures de sport des années 1950, 1960 et 1970 dotées d'un historique limpide et éligibles aux grands événements historiques – Le Mans Classic et Mille Miglia en tête – restent très recherchées, mais leurs prix sont aujourd'hui plus rationnels qu'au sommet spéculatif des années précédentes. Certaines parviennent justement à tirer leur épingle du jeu comme les **Ferrari 275 GTB** qui n'ont à mon sens pas le prestige d'une 250 GT châssis Court ou d'une Tour de France mais qui se maintiennent grâce à leurs lignes inspirées, leurs moteurs V12 et bien sûr le blason. **Mercedes-Benz 300 SL** et **Lamborghini Miura** s'invitent à la danse, portées par leur technicité, leur avant-gardisme et design révolutionnaire. Elles sont devenues des symboles, des balises spatiotemporelles dans un marché hybride (permettez-moi le terme !).

« Plusieurs facteurs structurels influencent profondément le marché »

Au-delà des chiffres, plusieurs facteurs structurels influencent profondément le marché. La démographie, la fiscalité et la géopolitique... Les droits de douane américains, appliqués depuis avril 2025 aux importations, ont temporairement freiné l'appétit des collectionneurs américains pour les achats à l'étranger, sauf pour les voitures véritablement introuvables sur leur marché local (nous développerons ce sujet plus que d'actualité un peu plus tard). Le Brexit a également complexifié les échanges entre le Royaume-Uni et l'Europe, même si la fiscalité britannique reste relativement favorable aux voitures historiques. La question démographique est tout aussi centrale. De nombreuses collections majeures appartiennent encore à des collectionneurs de longue date, et la transmission – ou la dispersion – de ces ensembles dans les années à venir pèseront lourdement sur l'offre. Comme sur le marché de l'art, l'écart entre « les bonnes » voitures et les voitures « exceptionnelles » ne cessera de se creuser.

Alors même si les voitures construites après 2005 dominent les catalogues de vente, les anciennes ne disparaissent pas, elles se spécialisent. Le 5ème prix le plus important de l'année ne revient-il pas à une **Ferrari 250 GT SWB California Spider aluminium** à plus

de 21,7 millions d'euros. Produite en 1961, son histoire, sa provenance, ses options "usine" rarissimes, la qualité de sa restauration et j'en passe en faisait un must pour un collectionneur qualifié... à l'image des 11,3 millions d'euros obtenus pour la **Ford GT40 Mk II** de 1966, ex Sebring et Le Mans... ces deux voitures prouvent que les voitures issues de collections réputées, arrivant fraîches sur le marché, continuent de susciter l'intérêt, quel que soit leur âge. Que tous ceux qui ne possèdent pas un compte en banque aussi bien garni que celui des Walton ou des Bettencourt Meyers se rassurent, le constat est le même pour des voitures aux prix plus modestes.

Le marché des enchères automobiles n'est ni en crise, ni dans une course euphorique dénuée de sens. Il est devenu sélectif, segmenté, mature et ne récompense pas l'âge, mais la pertinence : celle d'une voiture dans son époque, dans son récit et dans l'imaginaire de ceux qui la convoitent. En cela, l'automobile de collection continuera d'évoluer comme un art à part entière, miroir fidèle de son temps.

Et donc en 2026 ?!

Avez-vous suivi l'actualité ? Êtes-vous bien conscient de ce qui s'est produit dans la nuit du 17 au 18 janvier 2026 à Kissimmee aux États-Unis ? Tous les records ont littéralement été explosés par la maison de ventes aux enchères américaine Mecum !!!! Plutôt branché « V8 américains que V12 italiens », Mecum a la réputation d'être – avec un sacré succès notons le – plutôt branché « volume » avec des ventes s'étalant sur une semaine. Mais depuis quelques années, la volonté de son propriétaire (Dana Mecum) est clairement de venir jouer les troubles faits dans la hiérarchie en place.

Une collection, mais pas n'importe laquelle, composée de 46 Ferrari est venue lui prêter main forte, prenant tout le marché de court. Toutes sans exception ont dépassé les records en place, parfois de plus de 300%... épiphénomène, lutte d'égos, pétrole vénézuélien, droit de douane aux importations européennes, ou nouvel ordre mondial ? Ceux qui prétendent avoir tout compris ne vous ont pas expliqué pourquoi... Je vais donc m'appliquer à vous expliquer la chose car cette vente risque d'accélérer la mutation que le marché traverse, encore plus rapidement que celle que nous avons connu après le COVID.

« Il y aura un impact, mais je doute fortement que le marché acceptera sans broncher le niveau observé lors de cette vente aux enchères »

Le marché change, les gouts des acheteurs aussi. Avec des voitures en première main, quasiment toutes uniques par leurs livrées jaune, leurs habitacles flashy que certains jugeront de mauvais goût, souvent les dernières de leur série ou dernières produites, achetées via le programme sur mesure Tailor Made, très faiblement kilométrées, Classique et documentées, les voitures de la collection de Phil et Martha Bachman, décédés respectivement en 2024 et 2025, avaient tout pour attirer les puissants. Les prix sont surprenants mais pas totalement illogiques et nous constaterons dans les semaines qui viennent un impact sur la valeur marchande de certains modèles de Ferrari, mais je doute fortement que le marché acceptera sans broncher le niveau observé lors de cette vente aux enchères.

Premièrement, il serait absurde de ne pas tenir compte des 17,5% de droits de douanes appliqués sur les voitures achetées en Europe depuis plusieurs mois. Faute de pouvoir « s'alimenter » comme avant en Europe, les acheteurs américains vont devoir faire avec ce qu'ils ont chez eux ! Si l'on rajoute à cela un dollar assez faible, le marché américain est actuellement quasi isolé, contribuant probablement à la hausse des prix de plusieurs modèles aux États-Unis. Si rien ne change, il n'y aura plus autant de Ferrari des années 1970, 1980 et 1990 importées aux États-Unis qu'au cours des cinq dernières années.

Deuxièmement, les voitures aux « specs » US ont toujours été plus rares et sont désormais plus recherchées par les collectionneurs américains. Cette raison ne mérite pas beaucoup plus d'explications, c'est un fait, voilà tout. Le fait que les fonds soient certainement reversés à une association (charity) n'y change rien. Aucune annonce n'avait été faite et aucun enchérisseur ne pourra en retirer un avantage fiscal comme cela fut le cas pour la **Ferrari Daytona SP3 'Tailor Made'** de 2025 (22,3M €).

Troisièmement, cette vente respecte l'ordre en place avec pour rappel la vente à 38,5M\$ de la **250 GTO** (#3729) du grand collectionneur américain Jon Shirley. Si certains considéreront que son résultat est décevant, je leur rappellerai qu'il s'agissait d'une voiture sur le marché depuis bientôt 2 ans, non matching et dont la carrosserie avait été refaite deux fois (une en période et la seconde plus récemment – 2012 de mémoire mais peut-être que je me trompe sur ce dernier point). Ajoutez à cela un palmarès sans grande course internationale et sa conduite à droite et le prix trouvera plus de résonance. En vrai ? On parle d'une vraie 250 GTO, le graal absolu... Alors toutes ont connu les affres de la course, les accidents et des modifications en période donc peu importe ses défauts et bravo à son nouveau propriétaire qui rentre dans une autre galaxie !

Enfin, il ne fait aucun doute que la contagion des prix a même touché des modèles plus modestes dans un contexte commercial favorable. Les Ferrari plus anciennes des Bachman ont réalisé des prix soutenus comme la **275 GTB/4** (jaune bien sûr) aluminium à plus de 6M\$ ou leur **250 GT Lusso** à 3.3M\$... certains enchérisseurs ont dû se sentir pousser des ailes !

« Rétromobile n'est pas un salon : c'est un signal ! »

Avant Rétromobile, RM Sotheby's présentera le 23 janvier en Arizona un catalogue impressionnant avec une F40, une F50, une Enzo et deux LaFerrari, confirmant ou non la tendance. Et la semaine prochaine à Paris, le vieux continent aura l'occasion de réagir avec des catalogues de grande qualité, dignes de Monterey. Nous serons nombreux à scruter les résultats de Gooding Christie's qui officiera pour la première fois à Rétromobile. Leur catalogue est ambitieux et les estimations affichées... soutenues ! Mais nul doute qu'il y aura un avant et un après Kissimmee et que le marché en bénéficiera temporairement.

Je dis « temporairement » car même si ces résultats rassureront les acheteurs et donneront des sueurs froides à ceux qui ont récemment vendu une voiture similaire (désolé pour eux), je doute qu'ils bouleversent complètement la tendance. Une chose est sûre, 2026 va marquer une rupture et le choc des générations va s'accentuer. Il n'est pas nécessaire de choisir son camp, l'important étant d'aimer celles que l'on achète, de les préserver le plus longtemps et le mieux possible, amoureusement. Et pour les spéculateurs, misez sur le jaune ! Au mieux vous en tirerez de sérieux bénéfices, au pire... vous savez ce que l'on dit sur le jaune !

Gautier Rossignol