

CITROËN



DS

L'enfance de l'art

Il en a eu plus de 800, mais a toujours les yeux qui brillent quand il en voit une. Son secret ? Avoir su rester un grand enfant.

Textes *A. Bloch*, photos *Mitchell*

Pêle-mêle, de vieux jouets Citroën, une voiture à pédales, la fusée de Tintin. Nous sommes chez Philippe Losson, l'un des conservateurs en chef d'un monument historique que Roland Barthes n'hésita pas, en son temps, à comparer à une « *grande cathédrale gothique* » : la Citroën DS. À quelques mètres, d'autres joujoux, à l'échelle 1 ceux-là, semblent tout juste sortir de leur boîte : un spectaculaire canot Riva en acajou entièrement refait, un antédiluvien cyclecar Darmont délicieusement patiné par l'huile qui suinte de son moteur, et une Lamborghini Miura, semblable à celle qu'il découvrit gamin dans

un paquet de lessive. Et surtout, une dizaine de DS sont, elles aussi, sagement alignées. Philippe vient à l'instant de changer tout ce petit monde de place, exactement comme nous l'avons tous fait sur les étagères de notre chambre d'enfant il y a des années. Comme de bien entendu, son père a eu une DS. « *Il était ouvrier et il partait à l'usine à Maubeuge en Mobylette. Elle ne sortait que le dimanche. Quand il la démarrait, c'était quelque chose : les gamins du quartier venaient la voir, j'étais tout fierot* », explique Philippe. Quand son père s'en sépara, bien des années plus tard, il refusa d'ailleurs de la lui vendre : « *N'importe quoi, t'as pas besoin de ça, t'as même pas de quoi mettre de l'essence dedans* », lui avait-il dit. Qu'importe, Philippe a acheté une Renault Dauphine. « *L'embrayage était foutu, le mec ne me l'avait pas dit.* » Après s'être pris un bon savon, il a bien fallu réunir quelques sous pour acheter les pièces, puis déposer le moteur. « *C'est comme ça que je me suis lancé, alors que je ne savais même pas changer un jeu de bougies.* » Les vieux du coin s'amusaient de voir ce petit jeune retaper sa vieille Renault, alors

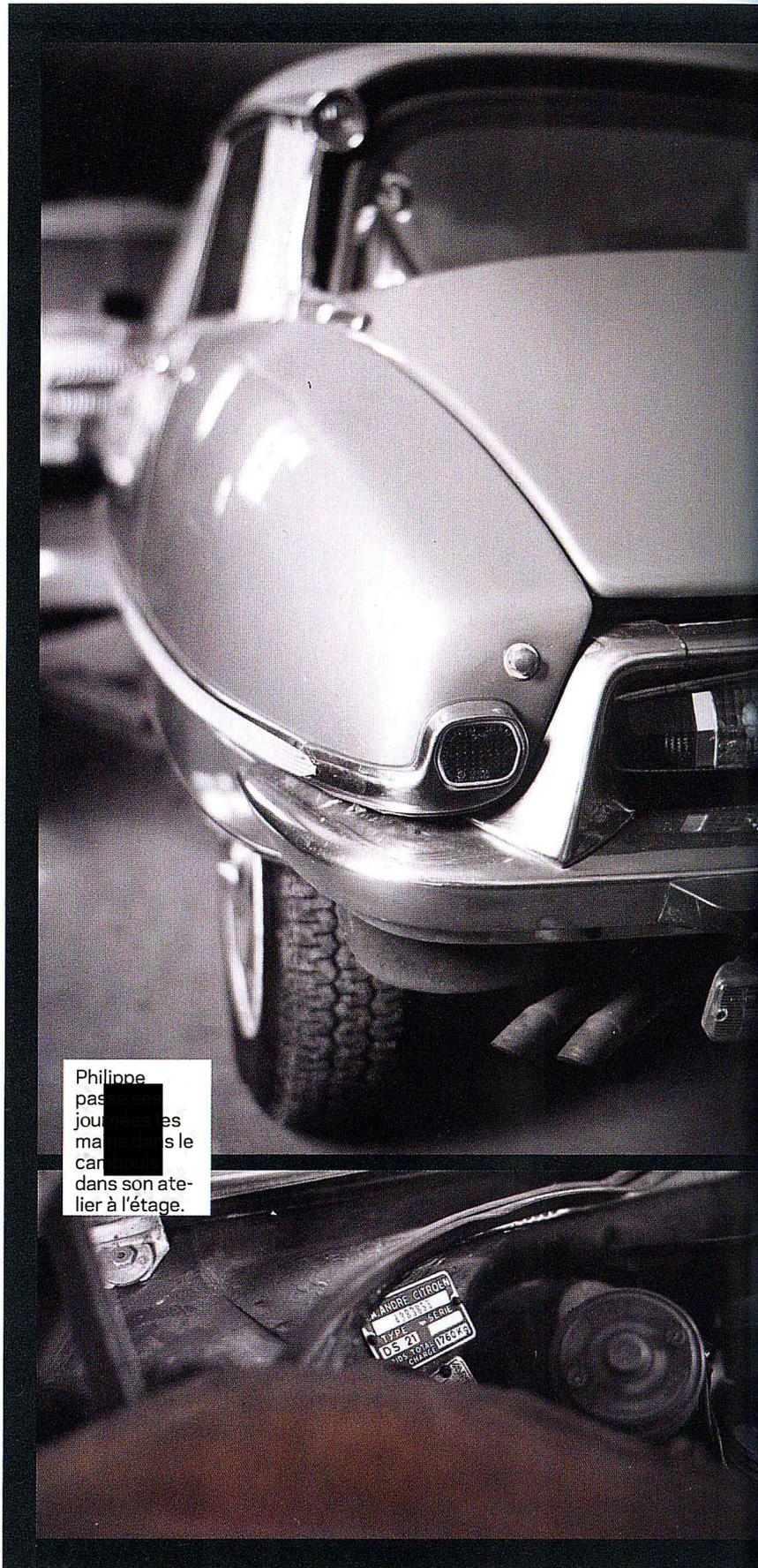


Il refait la mécanique. Mais il ne touche plus à la carrosserie ni à la peinture

ils lui ont proposé de les débarrasser de leurs Dauphine, pour 200 balles voire pas un rond, et même d'un cabriolet Floride. « *Mon premier cab'. J'étais fier comme Artaban, je l'ai gardé des années.* » Puis, un jour, il a enfin pu s'acheter une DS, qu'il a entrepris de restaurer de A à Z. Étudiant aux Beaux-Arts, plus chevelu que de raison, il passait pour un extraterrestre à la concession Citroën du coin, où tout le monde l'a rapidement pris en sympathie : « *Qu'est-ce qu'il te faut aujourd'hui, gamin ?* » Le chef d'atelier lui a prêté une oreille attentive, puis des manuels, et même des outils. « *Et finalement, je les ai gardés.* » Puis il a revendu sa jolie DS noire. De fil en aiguille, il s'est pris au jeu. On lui indiquait les épaves, qu'il passait démonter. « *Il faut dire qu'à l'époque, personne n'en voulait.* »

Une rencontre décisive

Un homme en DS l'a suivi dans les rues de Maubeuge, puis est venu lui proposer de passer chez lui, voir ses DS. « *C'était dingue, il y en avait vraiment partout ! Mais ce n'était rien, il avait aussi une "réserve", un hangar où il en avait entassé au moins 25 !* » Il est un peu devenu un second père. « *Quelque temps plus tard, il m'a proposé d'acheter son stock et de reprendre son bail.* » Philippe s'est ainsi retrouvé à la tête d'un parc de dizaines de voitures, dont pas une seule ne roulait. Il a entrepris de les restaurer une à une. « *Je m'y suis mis à fond, je ne faisais plus que ça, d'autant que tous mes copains se sont mis à vouloir une DS. Et comme mes études me suivaient plus que l'inverse...* » Dans la foulée, il a monté sa boîte, avec un ami compatible qui ne touchait ni à la mécanique, ni à la carrosserie. « *Erreur de débutant. Il ne servait pas à grand-chose au quotidien. On s'est mis à s'endetter. Évidemment, on a mis la clé sous la porte.* » Philippe a quand même continué à sillonner les routes nordistes en DS. « *C'était la voiture de loubard par excellence, et je me faisais emmerder sans arrêt : dès qu'il y avait un barrage de flics, inmanquablement c'était pour moi.* » Puis il s'est relancé, dans une ferme achetée avec sa première femme. Cette fois-ci sera la bonne : « *J'ai fait de la pub, en 1994, et j'ai écumé les salons, c'est parti comme une*



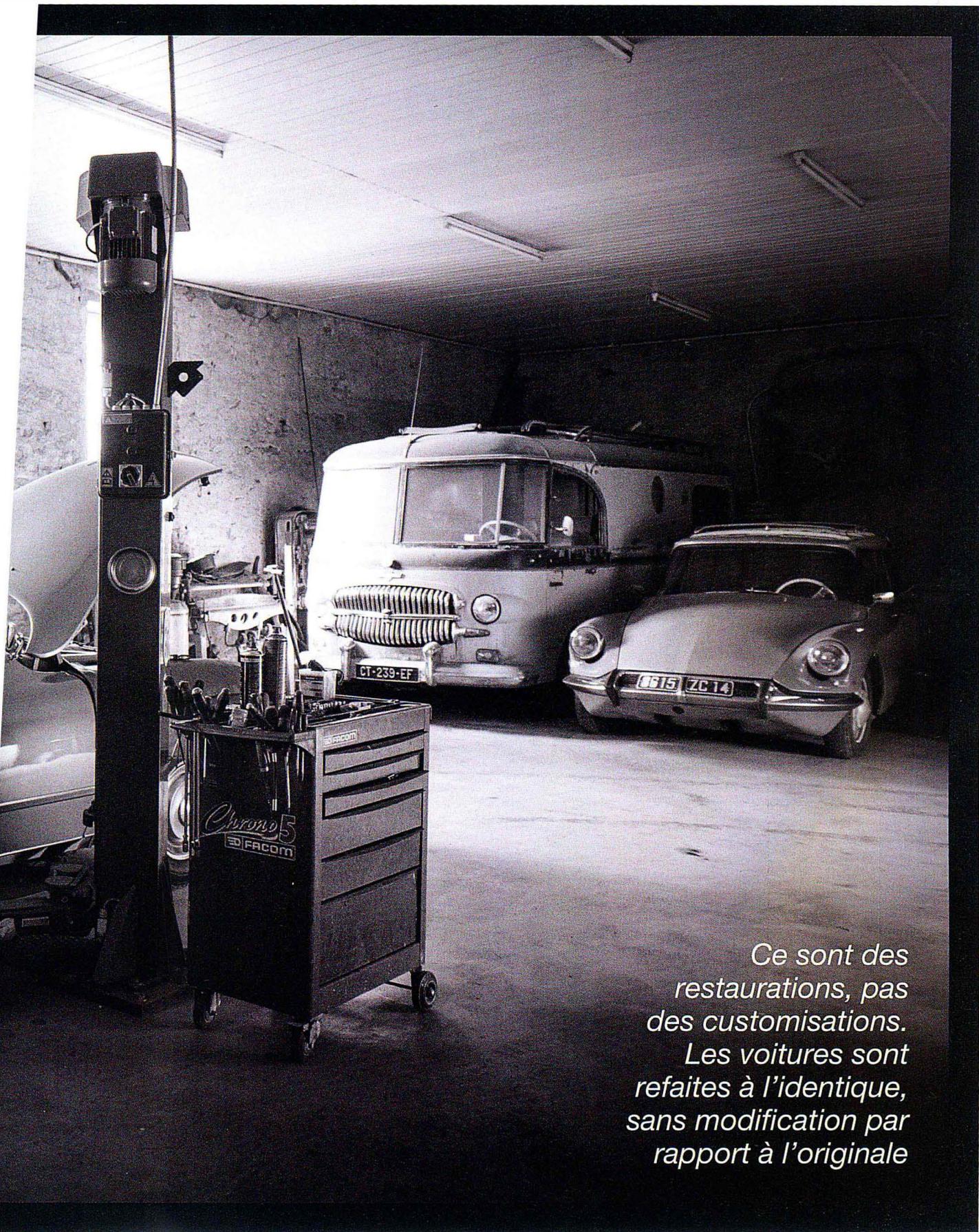


Le Graal de bien des citroënistes :
une Pallas 1967 gris Palladium,
boîte hydraulique et option cuir.
Bientôt comme neuve.



L'atelier est au-dessus du « showroom ». On y entre par une rampe naturelle, derrière la maison. Au premier plan, une 21. Au fond, un camping-car en alu sur base de Type H et un break ID. Tous les deux roulants mais en attente de restauration.





Ce sont des restaurations, pas des customisations. Les voitures sont refaites à l'identique, sans modification par rapport à l'originale

*Toutes ces voitures
appartiennent
à Philippe. Il les
achète, les refait...
parfois les revend*

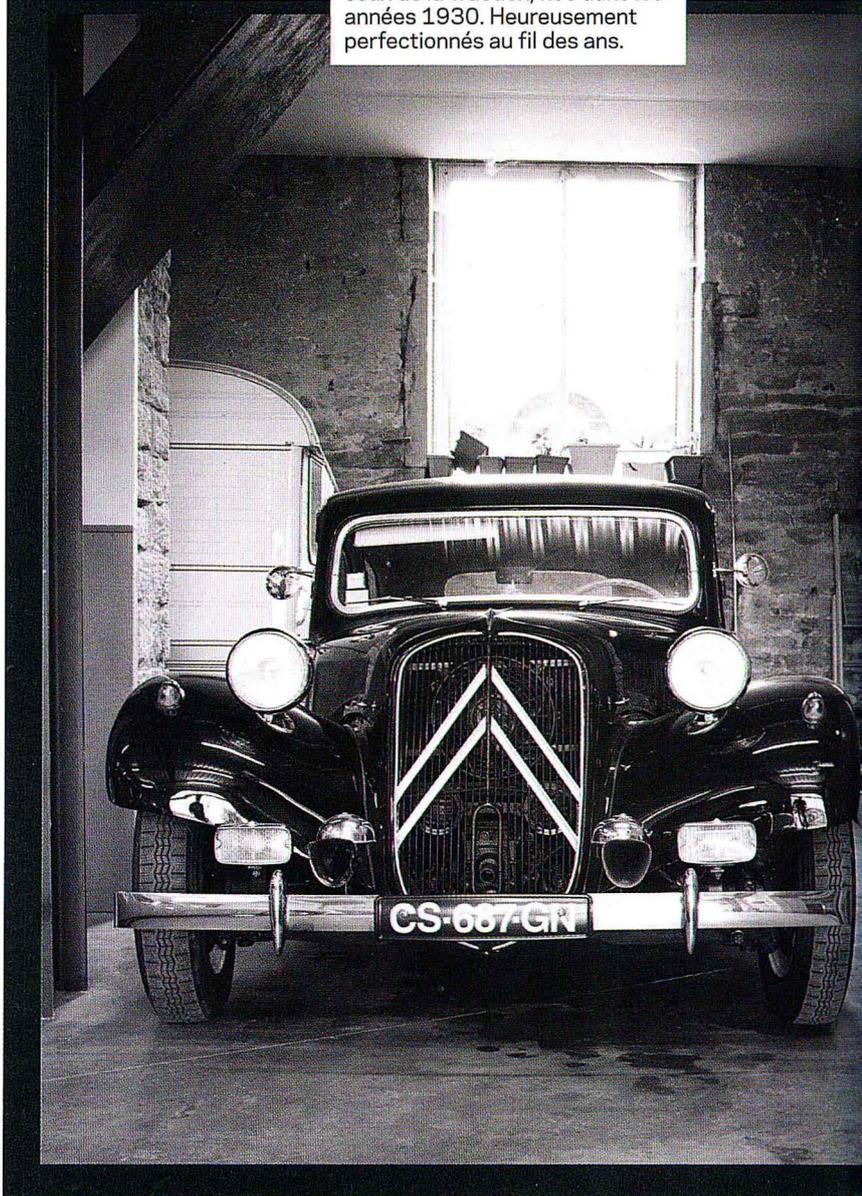
balle. », D'autant que l'année suivante, la DS, présentée au Salon de Paris en octobre 1955, fêtait ses 40 ans. « À l'époque, je faisais tout moi-même. J'avais une cabine de peinture, et j'adorais la carrosserie, le toucher de la matière. » Puis il s'est installé à Tournus, en Bourgogne, à mi-chemin de Chalon-sur-Saône et Mâcon, où il s'est surtout concentré sur le système hydraulique, que personne ne maîtrisait dans le coin. « La maison était une vieille ferme viticole, transformée pour accueillir des vaches, puis abandonnée pendant huit ans. On entrait comme dans un moulin, et les gamins du coin venaient squatter avec leurs scooters et boire des bières. »

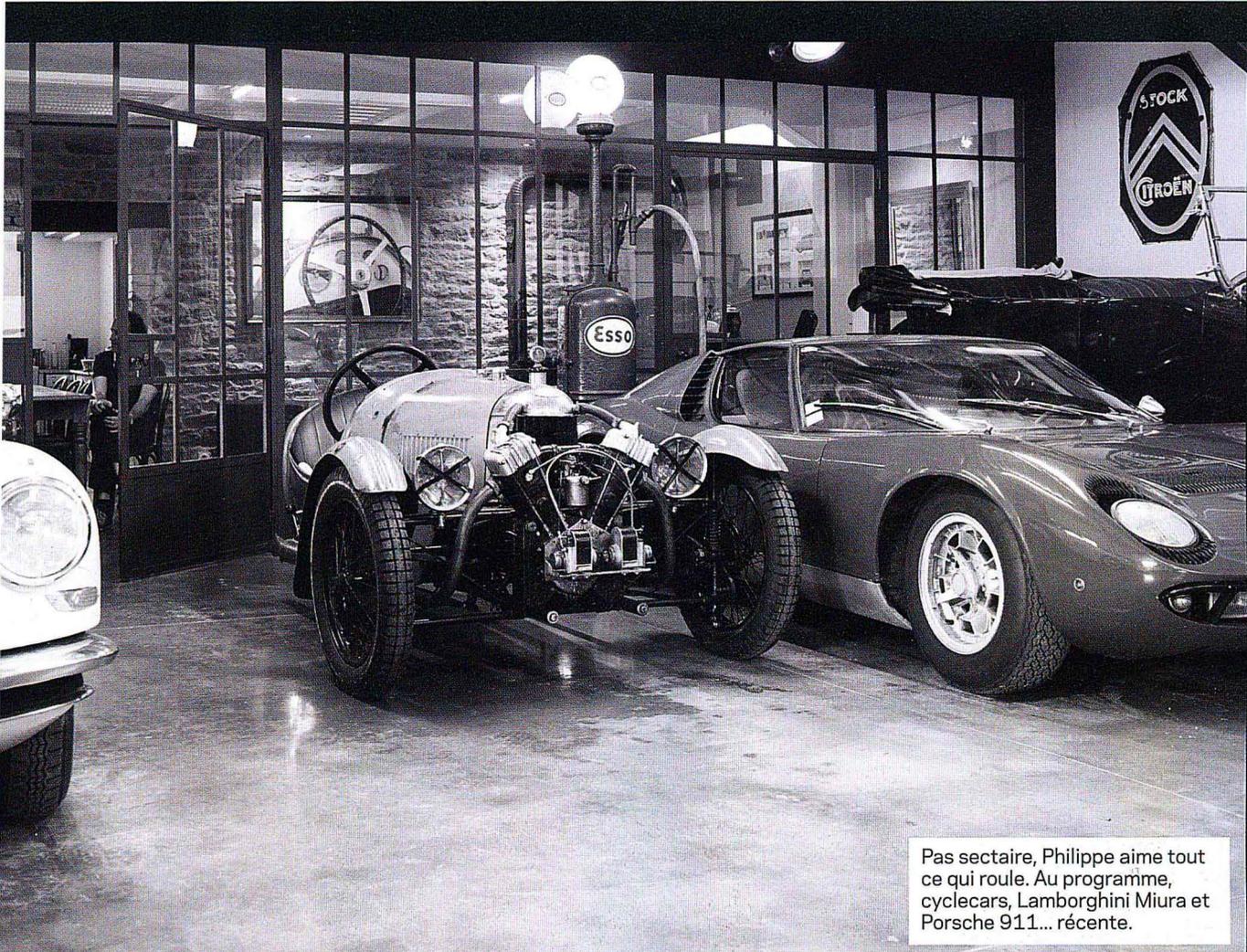
Une voiture avant-gardiste

Les belles pierres, un autre rêve de ce même qui ne ratait jamais, le dimanche matin, un seul épisode de l'émission *Chefs-d'œuvre en péril* de l'ORTF, animée par l'historien Pierre de Lagarde. « Il montrait des châteaux en ruine, après avoir traversé des herbes hautes. Un truc de fou, j'étais scotché ! » A l'entendre, ses deux passions sont d'ailleurs parfaitement compatibles : « Tomber sur une baraque en ruine en pleine forêt ou sur une vieille bagnole prise dans les ronces, c'est pareil, ça me prend aux tripes. » Aussi l'intérêt qu'il porte aux DS est-il éminemment esthétique. Plus que la mécanique, son truc c'est de les voir rouler. « Je peux passer des heures à regarder un tableau de bord. Et même quand j'en ai ras le bol et que je vais faire un tour pour me changer les idées, si j'en croise une sur la route, je fais toujours un détour pour la suivre. » D'où l'importance de faire en sorte qu'elles repartent sur les routes, et si possible avec le bon bouton et la bonne visserie, de la bonne année ! Car s'il avait un peu customisé sa Dauphine « rouge et tout, elle était chouette », pas question de faire de même avec une DS, qui doit rester d'origine. Même s'il a un faible pour les modèles Chapron, un carrossier de Levallois, en région parisienne, qui sortit toute une gamme de coupés, coaches ou cabriolets, parfois à la limite du « bling-bling ». Quant au fait que la voiture soit un monument technologique, notamment grâce au recours à l'hydraulique pour

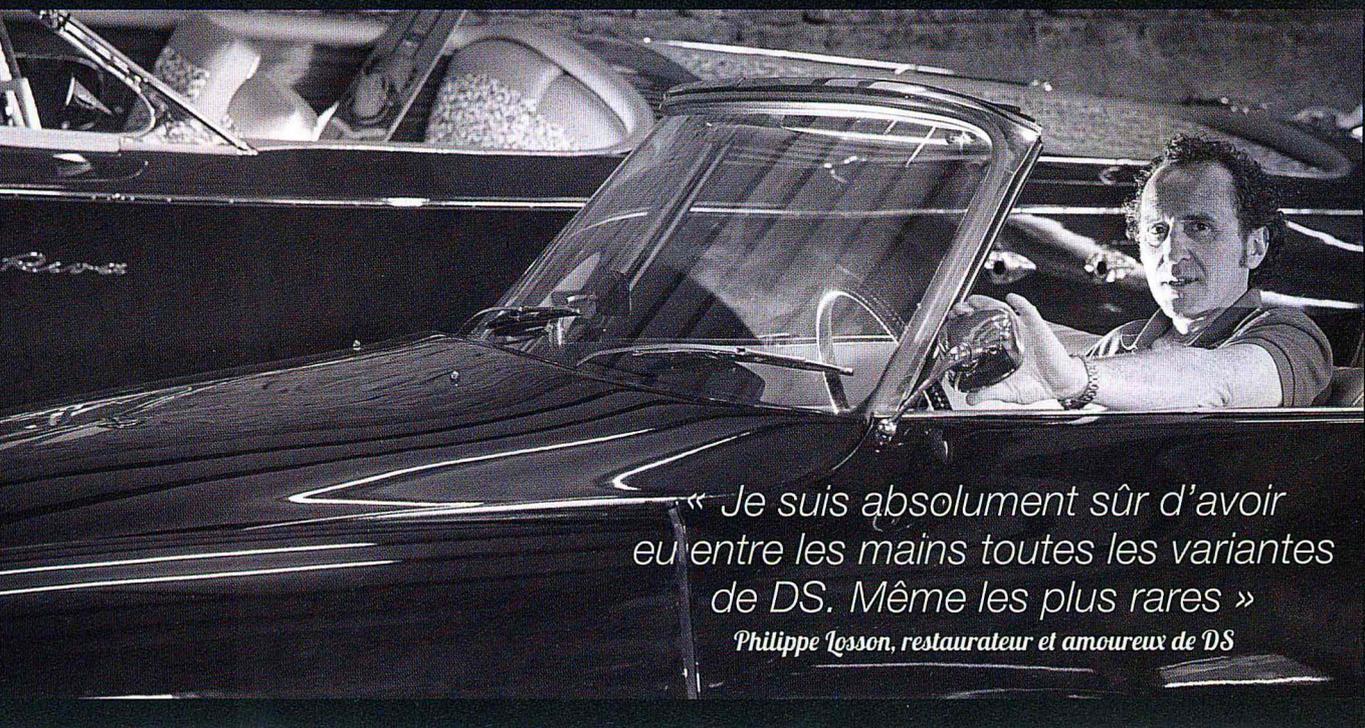


Les moteurs de DS dérivent de ceux de la Traction, née dans les années 1930. Heureusement perfectionnés au fil des ans.





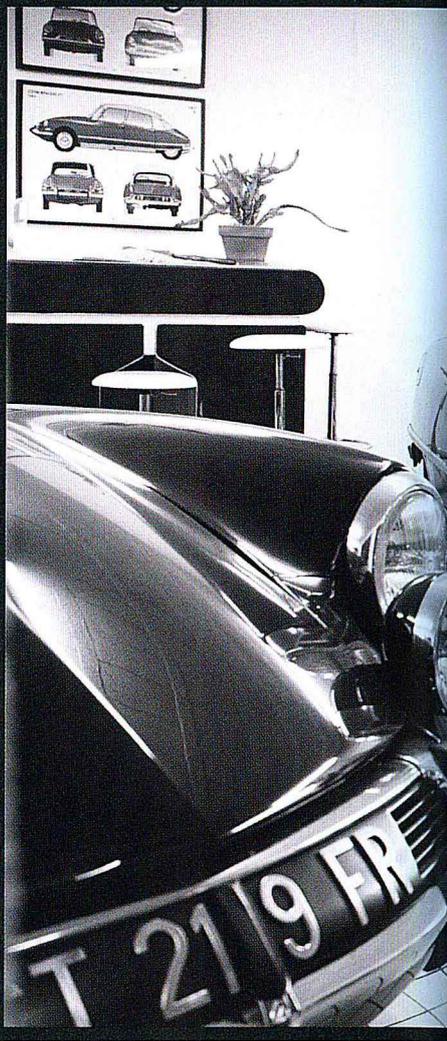
Pas sectaire, Philippe aime tout ce qui roule. Au programme, cyclecars, Lamborghini Miura et Porsche 911... récente.



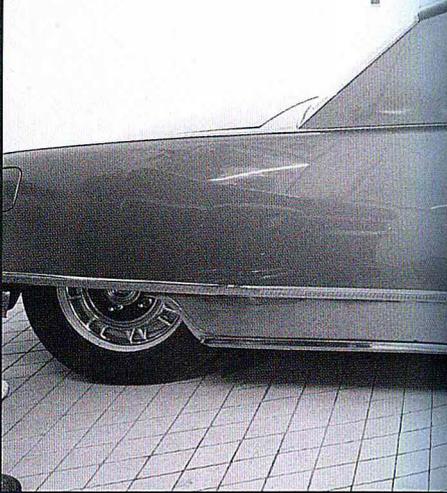
« Je suis absolument sûr d'avoir eu entre les mains toutes les variantes de DS. Même les plus rares »
Philippe L'Esson, restaurateur et amoureux de DS



La cousine germaine au nom polisson était une GT 2 + 2, une SM mue par un V6 Maserati, un temps propriété de Citroën.



Adulé ou détesté, le coupé Dandy est un exercice de style de Chapron, carrossier un brin monomaniac et excentrique.



DS ou vieilles pierres, même combat. Il faut sauver les chefs-d'œuvre en péril

la légendaire suspension et les commandes de certaines boîtes de vitesses, il ne vient qu'ensuite. Ce qui compte, c'est que c'est un outil de liberté magnifique à regarder, et autonome, un peu comme un voilier, autre passion d'enfance de Philippe. « Je reconnais quand même que c'était une bagnole complètement avant-gardiste, ça a dû coûter un fric monstrueux à Citroën pendant toutes ces années. Ils étaient complètement dingues à l'époque ! »

70 ventes en 2015, année du jubilé

Aujourd'hui encore, de nombreuses refabrications permettent de trouver à peu près n'importe quelle pièce, mais pas toujours bon marché. De quoi refaire rouler les ancêtres. « En plus, je connais les pannes sur le bout des doigts, à force. Mais je suis étonné, certaines choses commencent seulement à casser avec l'âge. Les pièces en Bakélite des commodos, par exemple, je n'avais jamais eu à en remplacer, et en ce moment je n'arrête pas. D'un coup c'est la date limite, il ne faut pas chercher. » Les balbutiements de l'obsolescence (mal) programmée. Si ce n'est pas de l'avant-garde ! C'est que Philippe a certainement vu passer entre 800 et 900 DS dans sa vie. « J'ai eu entre les mains absolument toutes les variantes possibles, même les plus rares. Peut-être me manque-t-il tout juste, chez Chapron, certains millésimes. » À la fin des années 1980, ce sont les Anglais et les Belges, et surtout tout un tas de Hollandais, qui achetaient les plus belles. Puis beaucoup sont parties aux quatre coins du monde : « Il y a eu une grosse période pour les États-Unis et le Japon. J'en ai aussi vendu en Thaïlande, en Amérique du Sud... » Désormais, elles ont tendance à davantage rester au bercail, voire à y revenir. Et comme les belles « sorties de grange » se font rares, le marché fonctionne un peu en circuit fermé. Cela tire nettement les cotes vers le haut, d'autant qu'elles ont explosé en 2005, année de jubilé. « J'en ai vendu 70 dans l'année, c'était la folie ! » Une folie qui pourrait d'ailleurs bien se renouveler en 2015 autour du mois d'octobre : la DS fêtera alors ses 60 ans. Et continuera, pour sûr, à faire rêver des tripotées de petits et grands gamins.