

×

GENÈVE article 1 de 3 sur la page 7

En marge du Salon de l'auto

Depuis un demi-siècle, ils se mettent au service des belles anglaises

Laurent Guiraud



Le garage Autobritt est né à Genève il y a tout juste cinquante ans. Une histoire de famille étroitement liée aux marques d'outre-Manche

Xavier Lafargue

Aujourd'hui, leurs mains trempent moins dans le cambouis, mais leurs clés sont toujours graduées en pouces. Anciens mécanos et désormais mécatroniciens, les employés d'Autobritt perpétuent une passion vieille d'un demi-siècle: les belles anglaises.

L'histoire de ce garage genevois est intimement liée aux voitures d'outre-Manche. Un livre superbe – et malheureusement réservé aux clients – rempli de témoignages, d'anecdotes, d'illustrations et de dates clés, retrace cinquante années mouvementées. Elles ont vu croître cette entreprise familiale alors que bien des marques automobiles disparaissaient.

Triumph, la première

«Cette aventure, on la doit à mon père, Jean-Jacques», relève l'actuel directeur général, Bernard Thuner, qui a rejoint Autobritt (pour Autos britanniques) en 1984, avant d'en prendre les commandes en 2000. «Il était pilote de course, sur Triumph», ajoute-t-il. À 35 ans, avec son associé Jacques Vananty, Jean-Jacques Thuner reprend un garage aux Pâquis, à la rue de l'Ancien-Port, et devient concessionnaire de sa marque préférée. Une première à Genève.

Autobritt, c'est aussi l'histoire des garages citadins. Ils sont de moins en moins nombreux. Manque de places pour les voitures des clients, difficultés de s'y rendre... Autobritt n'échappe pas à l'exode et rejoint la zone industrielle des Acacias en 1997. «Nous avons du potentiel, le garage des Pâquis devenait trop petit», relève Bernard Thuner. Car les marques affluent. Land Rover, Jaguar, Austin, MG, Rover sont désormais bichonnées par le garage au sigle so British composé d'un chapeau melon, d'un monocle et d'un nœud pap'!

La valse des marques

Des marques arrivent mais d'autres disparaissent. Triumph (en 1984), British Leyland, la mythique MG, Rover... «Un garage est une entreprise passagère de ces bouleversements industriels, glisse Bernard Thuner. Il s'agit alors d'être réactif. Savoir se diversifier sans se disperser.»

Jusqu'au milieu des années 80, Autobritt s'ouvre d'ailleurs aux non-britanniques, parfois de façon éphémère: Mazda, Alfa Romeo, Subaru ou encore Daihatsu. «Aujourd'hui nous sommes concessionnaires de quatre marques: Jaguar-Land Rover, Morgan, Volvo et McLaren.» Cette dernière résonne aux oreilles des amateurs de course automobile. «C'était un rêve. Quand le constructeur a décidé de se lancer sur le marché en 2010, cela a fait sens pour nous d'en devenir le concessionnaire à Genève. Car nous restons sportifs dans l'âme», précise celui qui, comme son père, a effectué une jolie carrière de pilote.

Un métier bouleversé

Les marques ne sont pas les seules à avoir connu des bouleversements. Les mécanos aussi. Plus ancien employé d'Autobritt – il y est entré en 1980 – José Valldeperez en a été le témoin. «C'était au temps des vis platinées, sourit-il. L'électronique n'en était qu'à ses balbutiements, elle ne concernait que l'allumage et l'injection.»

Aujourd'hui, la mécanique a disparu ou presque du quotidien des garagistes. «Bien sûr, on change toujours les plaquettes de frein et on met les pneus d'hiver. Mais le métier n'est plus aussi manuel, on fait du diagnostic. La formation a énormément évolué.»

José Valldeperez relève surtout «la chance d'avoir pu travailler sur de très belles voitures. D'ailleurs, comme jeune mécano, on ne passait pas tout de suite sur les belles anglaises.» Des marques qui, à l'époque, faisaient peur aux jeunes apprentis. «Mes copains m'avaient dit: «Tu vas en voir, tout est en inches, en pouces!» Mais on s'y fait très bien.»

Aujourd'hui, Autobritt possède trois garages à Genève et emploie 115 personnes. «Au début, ils étaient deux, mon père et son associé», confie Bernard Thuner.

© Tribune de Genève