

souvenirs

*Colombes
Nanterre
Argenteuil (78)
Beaune la
Rolande
Bélâbre
Trêves
Coblence
Argenteuil (95)
Val d'Aulnay
Traly
Bergerac*

de

A à Z

Auteur : JAIRBELAZ

Editeur : JADA

Souvenirs de A à Z

INTRODUCTION

Depuis quelque temps, la nuit quand je ne dors pas, je pense à tous les différents évènements que j'ai vécus et je me dis : pourquoi ne pas écrire et expliquer toutes ces étapes de ma vie.

C'est en janvier 2001 que je commence à rédiger un manuscrit. J'ai à ce moment-là 71 ans, ce qui fait que beaucoup de souvenirs s'accumulent dans ma mémoire qui, hélas connaît quelques défaillances.

Beaucoup de personnes, mais surtout des personnalités comme les artistes ou les hommes politiques, écrivent leur biographie souvent dans un but publicitaire ou financier. Alors pourquoi pas un simple citoyen comme Jacques Arbelaz ?

Ce récit ne sera pas une biographie au sens habituel, car je ne suis pas un écrivain et je ne vois pas l'intérêt de relater toutes les banalités qui se sont déroulées pendant 70 ans. Je pense simplement décrire quelques étapes importantes et particulières que j'ai vécues, et que je vais présenter par thèmes à peu près chronologiquement.

Je ne sais pas si je terminerai ce recueil de souvenirs que je commence à taper le 11 octobre 2004, et je ne sais pas non plus qui le lira. Peut-être personne, mais j'aimerais que cette lecture soit utile et instructive à ceux ou celles qui me liront, je pense d'abord aux générations de ma descendance. Comme je suis automatiquement le descendant de générations précédentes, je vais dans le premier chapitre écrire ce que je connais de mes origines familiales.

Je vais m'efforcer au cours de ce récit de décrire et raconter les changements survenus dans la façon de vivre pendant la période concernée. Par exemple dans le commerce, le travail, les loisirs, les moyens de déplacement, les métiers disparus ou très rares, l'évolution de la vie quotidienne, etc....

Le plus important historiquement de la période dont je vais parler, c'est bien sûr la guerre de 1939 à 1945. Tous les gens de ma génération et nos parents disent toujours pour se situer : avant la guerre, ou après la guerre. Ces années exceptionnelles ont laissé des souvenirs inoubliables. Heureusement tout laisse à penser que ces événements ne se reproduiront pas (en Europe), et que je suis la dernière génération à avoir connu les horreurs d'une guerre en France.

Je vais aussi consacrer deux chapitres, pour expliquer comment un simple ouvrier tôleier a réussi à devenir « cadre » dans une grande Société, ce qui maintenant doit être impossible.

Depuis un an, grâce à mon fils Daniel, je m'initie aux arcanes de l'informatique, ce qui me permet avec Word, de pouvoir transcrire à peu près correctement le manuscrit qui n'est pas encore tout à fait terminé.

Souvenirs de A à Z

SOMMAIRE

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

<i>Mes origines familiales (Arbelaiz / Jaury)</i>	page	<u>1</u>
<i>A Colombes, Nanterre, et Argenteuil</i>	page	<u>21</u>
<i>Les congés payés en 1937, 38 et 39</i>	page	<u>33</u>

2^{ème} CHAPITRE : LA GUERRE DE 1939 / 1945

<i>La mobilisation et la drôle de guerre</i>	page	<u>38</u>
<i>L'exode de juin 40</i>	page	<u>42</u>
<i>L'occupation allemande</i>	page	<u>45</u>
<i>Mon séjour à Bélâbre</i>	page	<u>53</u>
<i>L'évacuation à Beaune-la-Rolande</i>	page	<u>58</u>
<i>La résistance, la libération</i>	page	<u>64</u>

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

<i>L'apprentissage, le métier de tôlier</i>	page	<u>68</u>
<i>Les cours à l'ENA</i>	page	<u>80</u>
<i>Mes 2 roues (vélo, motos)</i>	page	<u>82</u>
<i>L'Amilcar</i>	page	<u>94</u>
<i>Le service militaire</i>	page	<u>97</u>

4^{ème} CHAPITRE : LES ETAPES PROFESSIONNELLES

<i>Chez Aérazur</i>	page	<u>114</u>
<i>Technicien chez Simca</i>	page	<u>130</u>
<i>Simca, Chrysler-France et Peugeot</i>	page	<u>138</u>

5^{ème} CHAPITRE : LES LOISIRS

<i>La photo, la 2 cv, la 5^{ème} roue, les tabourets...</i>	page	<u>145</u>
<i>Le camping, la caravane, le multi-boat</i>	page	<u>159</u>

6^{ème} CHAPITRE : LES CONSTRUCTIONS

<i>Les débuts</i>	page	<u>178</u>
<i>Rue de Saint-Quentin</i>	page	<u>180</u>
<i>Au val d'Aulnay</i>	page	<u>186</u>
<i>Aix les Orchies</i>	page	<u>194</u>

7^{ème} CHAPITRE : LA RETAITE

<i>La Méhari</i>	page	<u>197</u>
<i>A Traly et Bergerac</i>	page	<u>205</u>
<i>Les dernières vacances</i>	page	<u>210</u>
<i>L'informatique</i>	page	<u>212</u>

Ascendance ARBELAIZ



De mon grand-père Isidore Arbelaiz, que je n'ai pas connu, je sais très peu de chose. Il est né le 12 janvier 1869 à Irun en Espagne (pays Basque), dans une famille sans doute très modeste où, très jeune il gardait des moutons, avec pour nourriture des croûtes de pain frottées d'ail. Vers l'âge de 12 ans, il vient en France, en région Parisienne où il restera jusqu'à la fin de ses jours. Il prend la nationalité Française par un acte enregistré au ministère de la justice le 9 février 1921, pour que ses deux fils (Jean et Pierre) aient officiellement la qualité de Français.

Je ne sais absolument rien de ses premières années en France, papa m'en a très peu parlé, sauf pour me dire qu'il avait renié son pays où il y était trop malheureux.

La seule personne qui m'a donné quelques indications, c'est Alphonse Brouard, son principal copain qui restera un véritable ami de la famille. Ensemble ils passaient leurs quelques moments de loisirs, d'ailleurs assez rares à cette époque, principalement des parties de pêches mémorables que M. Alphonse m'a racontées, lors de mon séjour à Bélâbre en 1943.

Quand papa est né, il habitait rue de la Félicité à Paris dans le 17^e. Je crois qu'il travaillait déjà chez Moureaux à Saint-Ouen comme piqueur (*soigneur de chevaux*), puis il fût cocher de fiacre, chauffeur de voiture de place (*taxis de l'époque*).

Physiquement il était plutôt petit, très bon vivant. Il parlait très bien le Français mais avec un accent très prononcé. Il est décédé le 20 octobre 1928 de maladie pulmonaire (asthme ?). Il avait une sœur qui s'était expatriée aussi très jeune, en Amérique du sud. Ma grand-mère a correspondu avec elle jusqu'en 1940. Cette grand-mère née Blanche Bardet à Nevers le 14 juillet 1872, a laissé quelques souvenirs dans ma mémoire d'enfant ; c'était une femme assez grande et forte, toujours habillée en noir ou en gris, comme la plupart des femmes de ces années-là qui portaient le deuil des disparus de la famille pendant plusieurs mois. C'est elle qui m'a offert tous les jouets que j'ai eus, surtout à Noël.

Quand nous habitons à Nanterre, elle venait tous les jeudis, toujours avec un jouet et des friandises. J'allais l'attendre et la raccompagner à l'arrêt du tramway proche de l'avenue de Rueil. Quand mes parents ont déménagé à Argenteuil en 1936, elle venait moins souvent. Peut-être avait-elle des difficultés à quitter sa loge de concierge à Saint-Ouen.

À l'exode, elle est partie à Beaune-la-Rolande, où elle est décédée le 20 décembre 1940. J'ai conservé un très bon souvenir de cette femme qui fut très gentille pour moi et m'a peut-être trop gâté ? Je me rappelle très bien la loge où elle était concierge à Saint-Ouen au 126 boulevard Victor Hugo aux établissements Moureaux, grossistes en vins et spiritueux. C'était une grande pièce qui servait de cuisine, de séjour, de bureau, et d'accueil aux nombreuses connaissances qui venaient dire bonjour et boire un petit coup.

Sur la table étaient en permanence pichets de vin et verres, en attente des copains de passage. Il suffisait de traverser la cour, pour aller au chai remplir les pichets... les 3 petits brocs en bois au-dessus de la baie du séjour à Bergerac, sont les seuls survivants de

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

ces agapes. Mon père et mon oncle Jean, furent donc élevés dans cette ambiance très conviviale et chaleureuse, mais peut-être un peu trop arrosée.

Papa, après son certificat d'études (à 12 ans), s'est orienté vers la mécanique automobile. Cette activité était en pleine expansion, il devait y avoir beaucoup d'avenir dans ce domaine. Je sais peu de chose de sa jeunesse, sinon qu'il travaillait dans des garages situés pour la plupart à Courbevoie ou Levallois ; il changeait très souvent de patrons, quelquefois dans la même journée. À cette époque, pas de contrats, ni de préavis, chacun est libre d'aller travailler où il veut, embauches et débauches se font sans aucune formalité. Sa formation de mécanicien se fait donc « sur le tas ». Cet apprentissage, devait quand même être efficace puisqu'en 1925 ou 26 (à 23 ans), il est mécano chez Delage puis chef essayeur en 1928. Il m'a expliqué qu'il devait participer à une compétition à Montlhéry comme pilote, mais que la veille un coureur s'était tué au cours des essais, et qu'à la suite de cet accident Louis Delage avait annulé la participation à cette course.

Les automobiles Delage, avaient une très grande réputation, c'était une des grandes marques de voitures de luxe de cette période d'entre-deux guerres. Les châssis étaient généralement « habillés » par les grands carrossiers de l'époque (Chapron, Figoni, Franay, Guilloré, Letourneur et Marchand, Pourtout, Saoutchik, etc.). La crise économique de 1929, entraîna cette société dans de graves difficultés financières. Ces voitures très chères à l'achat et à l'usage, n'avaient plus la clientèle nécessaire. La marque fût reprise par Delahaye en 1935, et disparue définitivement en 1954. Je ne sais pas pourquoi mon père quitta Delage pour entrer chez Forestier frères à Nanterre, sans doute pour une question de salaire, ou à cause d'une réduction d'effectifs de la société Delage, due aux difficultés financières.

Les transports Forestier, devaient être en expansion et avaient sans doute besoin d'un mécanicien qualifié. Mon père restera dans cette entreprise jusqu'à sa mort en 1968. Outre ses compétences en mécanique, il avait le sens de l'organisation, de la responsabilité et une grande conscience professionnelle. Dans les années 1946 à 50, j'allais souvent à son atelier où tout l'outillage était à ma disposition, j'ai constaté que c'était lui qui assurait le bon fonctionnement de tous les camions et participait à la bonne marche de l'entreprise. Il avait le titre de chef d'atelier et la confiance absolue de M. Forestier. Avec lui, il avait un autre mécanicien, et un manœuvre pour les tâches secondaires. Ses activités sont très nombreuses : il présente les camions à la réception du service des mines, il essaie les camions neufs et décide du modèle que le patron doit acheter, il remplace un chauffeur absent, il assure les dépannages urgents et conduit les transports spéciaux ou délicats (*par exemple les chevaux de course*).

J'ai oublié de dire que Forestier était un transporteur spécialisé dans le transport des bestiaux. Tous les camions sont peints en rouge « sang de bœuf ». Avant la guerre, c'étaient des Latil, progressivement remplacés par des Saurer, marque d'origine Suisse. D'après mon père, c'étaient les meilleurs camions de l'époque. Vers 1955, la marque Saurer disparaît, absorbée par le groupe Unic-Simca, comme tous les autres constructeurs français de poids lourds (Willème, Bernard, Berliet, Latil...). Les Saurer sont remplacés par des Busing, d'origine allemande et vers 1975, ce sont les transports Forestier Frères qui disparaissent à leur tour.

Les carrosseries de ces camions dites « bétailières », étaient réalisées par l'entreprise Villard, à Rueil rue du Vieux Pont à la limite de Nanterre. Le patron de cette entreprise avait des relations de travail, importantes avec mon père, ce qui sera par la suite très utile. En 1986 cette carrosserie existait toujours.

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

Le siège social et le garage principal de Forestier Frères, étaient à Nanterre rue Jules Quentin. Tout a été démoli vers 1975 pour construire des immeubles. Il y avait une succursale à Parthenay et une autre à Chemillé dans le Maine et Loire. Je me souviens que François Forestier avait proposé à mon père de prendre la direction de cette filiale, ma mère a refusé de quitter la région Parisienne (c'était en 1938 ou 39). Dans les années 50, il y avait environ trente camions basés à Nanterre, autant à Chemillé et une vingtaine à Parthenay ; c'était donc une entreprise importante qui, un moment, fût associée avec les transports Julia de Versailles.

Avant la guerre, les camions n'avaient pas la fiabilité actuelle, et quand mes parents habitent Nanterre, mon père part souvent en dépannage à n'importe quelle heure, la nuit ou le dimanche. Quand un camion est arrêté au bord de la route avec des vaches ou des moutons, il faut faire très vite pour dépanner, avant que les bêtes ne se couchent ou s'étouffent. Mon père pouvait effectuer des réparations importantes, sur un camion arrêté sur le bas-côté de la route, par exemple remplacer une boîte de vitesses.

Par la suite ces dépannages furent moins fréquents, mais mon père conserva ses habitudes d'horaires élastiques, d'ailleurs quelquefois justifiés : remplacement d'un chauffeur, réparations à terminer, transport exceptionnel, etc.

Près de chez Forestier il y avait le « bistrot du coin » tenu par un Auvergnat (un copain bien sûr, mais qui faisait payer les tournées). C'était le lieu de rendez-vous de tous les chauffeurs et autres habitués du coin. Mon père y déjeunait le midi. Le matin vers neuf heures, c'était le casse-croûte très copieux et bien arrosé (omelette, jambon, huîtres, Muscadet et Côte du Rhône), presque un repas. Cependant l'horaire était respecté et quand mon père était au travail, ce n'était pas de la rigolade. Mécanicien sur les poids lourds c'est très physique, surtout à cette époque où les moyens sont très limités et la protection du travail à peu près inexistante.

Ma mère a beaucoup souffert des mauvaises habitudes et de la devise de mon père : « Les copains d'abord ». Entre son déjeuner et ses tournées de comptoir, il dépensait la moitié de sa paye. Toujours très généreux, beaucoup de ses « soi-disant copains » ont abusé de sa générosité.

Quand je suis rentré chez Simca en 1957, pendant quelques mois, nous faisons le trajet ensemble avec sa voiture. C'est à ce moment que je me suis rendu compte de la gravité de la situation. Le matin départ à 7 heures, avec 5 ou 6 arrêts sur le parcours, soit autant de cafés arrosés au calva, mais rapidement, car il était toujours ponctuel sur l'horaire. Mais le soir au retour, le trajet durait beaucoup plus longtemps : normalement il quittait l'atelier à 18 h 30 et arrivait vers 20 h. Les arrêts sont à peu près les mêmes que le matin, mais il y a les copains et chacun paye sa tournée. Sa moyenne de Ricard est de 8 à 10, quelquefois plus (*il y a 12 kilomètres entre la rue de St Quentin et Forestier, à cette époque, on pouvait effectuer le parcours en moins d'une demi-heure*). Malgré toutes ces consommations, pas de fautes de conduite, jamais d'accidents*.

Certains lundis, il remplaçait un chauffeur pour le marché de la Villette** ou de Vaugirard (avant le transfert à Rungis). Ma mère redoutait ces jours-là à juste raison, car il rentrait très tard et dans un état lamentable. Là, son comportement était déplorable et même violent. J'ai de très mauvais souvenirs de ces scènes. Ma mère a supporté tout ça et en a été très malheureuse.

* À l'époque pas de contrôle éthylique, les chauffeurs roulaient souvent très chargés.

** La Villette, était le plus important des marchés aux bestiaux, Vaugirard était le marché spécialisé pour les chevaux.

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

Mon père était trop généreux et trop faible avec ses copains, la plupart en ont abusé. Cette façon de vivre qui s'est encore aggravée après le décès de maman, est venue à bout de sa constitution pourtant robuste. Autant il était gentil, agréable et travailleur dans son état normal, autant il devenait déplaisant quand il avait trop bu.

Malgré ce défaut, il était très estimé par son patron qui avait une confiance absolue en lui. Il pouvait utiliser n'importe quelle voiture pour ses besoins personnels. Je me souviens de plusieurs sorties en 202 et 203 fourgonnettes. La première voiture que j'ai conduite sur route était la Traction de M. Forestier (en 1946).

Après le décès de maman survenu brutalement en février 1960, mon père fût complètement désemparé, peut-être a-t-il eu des remords de son comportement avec elle ? Sa santé se dégrade progressivement, la maison Forestier est en pleine décadence ce qui contribue beaucoup à la détérioration de son moral. Cela fait 32 ans qu'il y travaille et ne comprend pas que cette entreprise puisse disparaître. Le médecin qui le soigne lui fait des arrêts de travail de plus en plus fréquents, jusqu'au jour où la crise d'hémiplégie qui lui arrive chez son seul vrai copain Fernand Legallo, lui sera fatale. Il ne reste que quelques jours à l'hôpital d'Argenteuil, où il décède huit ans après maman.



*Camion SAURER
carrossé en
bétailière, vers
1950 rue de Saint-
Quentin à
Argenteuil.
En appui sur l'aile,
Pierre Arbelaiz un
jour où il
remplaçait un
chauffeur.*

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

Je vais maintenant évoquer les souvenirs de mon oncle Jean et de la tante Georgette. Jean est le frère aîné de mon père puisque né en 1901. Physiquement ils se ressemblent, mais moralement pas du tout. L'oncle Jean n'est pas un manuel, après le certificat d'études, il commence comme employé de bureaux chez Moureaux, où petit à petit il progresse hiérarchiquement pour terminer directeur avant la disparition de la maison en 1951. Lui aussi aime la bonne vie mais d'une manière différente de mon père. Avec ma tante, ils font beaucoup de sorties ; aux théâtres, restaurants, etc. En 1937, ils s'offrent la nouvelle Citroën : la traction 11 légère. Ils ont la belle vie et sans doute pour cette raison, ils ne s'entendent pas très bien avec mes parents (en plus les deux frères ont des idées politiques opposées).

Ma mère doit être un peu jalouse de leur situation, car en effet ils ont beaucoup d'avantages : d'abord ils sont logés gratuitement chez Moureaux dans un appartement situé au-dessus de la loge où ma grand-mère est concierge, et c'est souvent elle qui leur prépare les repas ; ils n'ont pas d'enfant et ma tante travaille chez Maggi où elle a une très bonne place. Pour ma mère, c'est bien différent, elle n'a qu'une demi-payé, doit faire face à tous les besoins du pavillon et dans ma jeunesse, je suis souvent malade.

Quand la maison Moureaux a fermé, ils prennent un commerce à Vigneux de « couleurs, ménage et quincaillerie ». Mon oncle devient un peu plus manuel car il doit couper et poser des vitres, livrer des bouteilles de gaz, couper du grillage, etc.

Ma tante est très à l'aise dans sa boutique, très commerçante, bonne gestionnaire et a une facilité surprenante pour le calcul mental.

Pas de calculette (qui n'existe pas à ce moment), au fur et à mesure qu'elle sert les clients, l'addition se fait automatiquement. Mon oncle s'adapte bien à cette nouvelle activité, mais lui n'est pas souvent à la boutique, il fait les livraisons avec quelques arrêts au café du coin. Sa nature joviale et familière, lui attire beaucoup de connaissances masculines et féminines. Il est rapidement connu et apprécié dans le quartier. Au début, il utilise une Simca 5 fourgonnette pour aller au ravitaillement le lundi et effectuer ses livraisons. Plus tard, il aura une Aronde Châtelaine plus vaste et plus confortable que la Simca 5. Arrivé en retraite il me rachètera une Simca 1301, qui sera sa dernière voiture.

Sa santé se détériore progressivement (depuis très jeune il a de la goutte). Son docteur lui prescrit un régime, mais, à chaque visite, ils prennent l'apéritif ensemble !! Malgré sa petite taille, il arrive à 120 kg. Comme pour papa, les Ricard ont accéléré sa disparition en 1975. Il était l'auteur de quelques expressions truculentes que j'ai réutilisées comme : « la globule » ou « la musette à flotteurs » !!

Ma tante Georgette (Lenoir son nom de jeune fille), est d'origine de Beaune-la-Rolande dans le Loiret, exactement de Marcilly petit hameau dont je reparlerai plus loin. Je ne sais pas comment ils se sont connus, mais je sais qu'elle avait déjà été mariée et était veuve. Elle se remarie donc avec mon oncle en 1926. Je suppose qu'elle a une instruction supérieure au CEP car elle a une très bonne place chez Maggi (*très importante société de produits alimentaires, surtout laitiers, dont le principal concurrent était Hauser*), comme « maîtresse serveuse ». Ce travail consiste à : l'ouverture des nouvelles boutiques, relance de celles en difficultés, promotion des nouveaux produits, etc. Elle est donc souvent en déplacement dans la région Parisienne. Plusieurs fois elle est venue au dépôt qu'il y avait route de Sannois à Argenteuil. Avant la guerre il y avait encore quelques commerces ambulants, Maggi utilisait des triporteurs, que les vendeuses poussaient avec difficulté dans les rues en pente comme la rue de St. Quentin. Tante Gette, accompagnait quelquefois ces vendeuses, et je profitais alors, de quelques « petits suisses » en promotion.

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

Après la déclaration de la guerre en 1939, au moment de l'exode, elle part avec la Traction (*elle avait son permis ce qui était assez rare pour une femme*) direction le sud, comme presque tout le monde. La Traction reste en panne à Guéret dans la Creuse, et sera récupérée par des gens qui deviendront des amis. L'oncle retrouvera sa voiture sitôt la guerre terminée et l'utilisera jusqu'en 1950. La tante sera licenciée par Maggi, pour abandon de poste, et ne sera pas reprise après la guerre.

L'oncle et la tante n'ayant pas d'enfant, leur affection se reporta sur leurs neveux et nièces, c'est-à-dire : sur les enfants de sa sœur Cécile Bissonnet, Lulu, Bernard, Colette, et Paulin, et sur moi pour le côté Arbelaiz. Quand j'ai eu l'âge de voyager seul, j'allais souvent à Saint-Ouen en général le samedi et le dimanche. En face de chez Moureaux il y avait une école occupée par les Allemands pendant la guerre, et je me souviens du spectacle de la relève de la garde et du bruit des bottes sur les pavés. Je me rappelle aussi des voitures de ramassage des ordures, c'étaient des Sovel à moteur électrique (*eh oui, pendant la guerre, on utilisa beaucoup ce système de propulsion*).

La tante Georgette, faisait photographier tous ses neveux et nièces à l'âge de vingt ans, et prenait aussi beaucoup de photos avec son appareil Kodak. Ces photographies, étaient en évidence sur le buffet de leur salle à manger, à côté d'un poste de T S F dernier modèle, muni d'un « œil magique » (*voyant vert qui s'allume quand le réglage est optimal*). Après le décès de l'oncle Jean, ma tante resta quelque temps dans le pavillon rue Jules Verne où ils habitaient depuis leur retraite. Elle connut à son tour des ennuis de santé, ne pouvant plus rester seule, après quelques séjours dans différents hôpitaux, elle termina ses jours à l'hospice de Beaune-la-Rolande, où sa mère M^{me} Lenoir, venait de décéder à l'âge de 103 ans.

Je conserve un très bon souvenir de cet oncle et de cette tante qui aimaient beaucoup leurs neveux et nièces, sur lesquels ils avaient sans doute reporté leur affection habituellement destinée aux enfants.

Coïncidence : Mon grand-père Jaury, ma grand-mère Arbelaiz et tante Gette, sont décédés à l'hospice-hôpital de Beaune-la-Rolande.



Ce certificat devait être un justificatif pour les autorités d'occupation Allemandes, afin que mon père soit dispensé du S T O (service du travail obligatoire en Allemagne). Il était

« indispensable » chez Forestier, qui transportait du ravitaillement pour la population !

Ascendance JAURY.



De mes grands-parents maternels, je n'ai connu que mon grand-père Henri Jaury né en 1869, ma grand-mère Louise Durand étant décédée six ans avant ma naissance. De ce grand-père, je conserve beaucoup de souvenirs tous liés à Beaune-la-Rolande (*chef-lieu de canton du Loiret, situé entre Montargis et Pithiviers*).

C'était un homme petit et trapu, très travailleur, austère, sévère et assez autoritaire. Il était issu d'une famille de paysans, élevé à la dure, il resta cultivateur toute sa vie. Je sais qu'il dirigea une ferme importante située à la « Vau », lieudit près d'Auxy, où ma mère a été élevée dans des conditions assez pénibles comme celles de tous les paysans de cette époque. Ensuite il fût métayer dans une autre ferme à Marcilly, hameau à deux kilomètres de Beaune-la-Rolande.

Je me rappelle très bien cette ferme assez importante où mes parents allaient plusieurs fois par an, avant la guerre. Cette ferme existe encore, avec les mêmes bâtiments, mais son exploitation doit être bien différente. Elle est constituée d'une grande cour cernée de bâtiments. Au fond : l'habitation très vaste, sur les côtés : les étables, les écuries, les granges. Un grand portail métallique ferme cette enceinte. Avant la guerre, c'était une des fermes les plus importantes de Marcilly.

Vers 1936 ou 37, mon grand-père se retira dans une maison qu'il avait achetée à Beaune, et laissa la ferme à son fils (*mon oncle Emile*), après son mariage avec Simone Dordoy. Les Dordoy étaient de gros cultivateurs, négociants de semences et engrais à Beaune. Ce mariage avait sans doute été « arrangé » par les deux familles, pour garantir les intérêts des fermiers ? Mais mon grand-père qui était encore très actif malgré son âge continuait de s'occuper de la ferme, il y passait toutes ses journées. Avec son caractère autoritaire il y eut sans doute des problèmes avec son fils et sa bru, il est probable que cela soit une explication au départ de mon oncle, qui quitta la ferme, sa femme et son fils Roland, pour aller refaire sa vie à Lyon en 1937.

La ferme fût reprise par un autre métayer, et Henri Jaury se retira définitivement à Beaune-la-Rolande où il resta jusqu'à sa mort en 1949.

Je me rappelle très bien sa maison, c'était la première à droite en arrivant à Beaune par la route d'Auxy, en bas de la côte après le château d'eau. Il y avait d'abord un hangar accolé au bâtiment principal, qui servait de débarras et d'atelier car mon grand-père aimait travailler le bois et réparer les chaussures. Les WC se trouvaient dans un coin de ce local, une simple planche percée d'un trou... avec de vieux journaux découpés accrochés à proximité !!! Le papier toilette est inconnu surtout à la campagne.

Ensuite il y avait un cellier pour entreposer le vin, les légumes et les fruits. Dans une autre pièce intermédiaire, il y avait un petit évier en tôle émaillée mais pas d'eau courante. La pièce principale sert de cuisine et de salle à manger (*le terme séjour n'est pas utilisé à cette époque*). Le meuble le plus important c'est la cuisinière, de marque Pied Selle, émaillée verte avec un réservoir dit « bain marie » pour l'eau chaude.

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

Cette cuisinière fonctionnait une grande partie de l'année pour la cuisson des aliments et avoir un peu d'eau chaude disponible. Juste avant la guerre, mes parents offrirent à mon grand-père un réchaud Butagaz, pour lui éviter d'allumer sa cuisinière quand il faisait trop chaud. Je pense que c'était le début de la commercialisation des bouteilles de Butane de 13 Kg. Le type de robinet et le raccord fileté à gauche, sont toujours utilisés 70 ans après.

Dans ce « séjour », il y a un bureau, sur lequel est disposé un poste de radio. Ce poste est constitué de deux blocs volumineux, avec de gros boutons moletés pour la recherche des stations ; pour changer de longueur d'onde, il faut déplacer deux condensateurs à broches repérés en rouge et en bleu. Le haut-parleur mobile, avec une vis centrale de réglage du son, se pose sur la table, le plus près possible des oreilles. La qualité d'écoute est très médiocre, mais c'est un grand progrès par rapport aux postes précédents, à galène. Dommage que ce poste soit disparu, dans les brocantes, je n'en ai jamais revu d'identique.

Mon grand-père dormait dans une sorte de grande alcôve, séparée de la pièce principale par un rideau ; pas de fenêtre, mais pour l'hiver la cuisinière est à quelques mètres. À l'étage, il y avait deux chambres mansardées et un petit local baptisé cabinet de toilette, sans eau courante. L'aménagement d'une « salle d'eau » de l'époque est constitué : d'une table, sur laquelle est posée une grande cuvette, un broc, et un porte savon, en faïence. Ce meuble a été donné à une de mes belles-sœurs, qui l'utilise comme coiffeuse dans sa chambre.

Pour l'eau, il y a un puits, à proximité de la maison, utilisé par tous les habitants du quartier. J'ai plusieurs fois accompagné mon grand-père à la corvée d'eau. La manivelle est relativement dure à tourner, et quand le seau arrive près de la margelle, il faut faire attention à ne pas renverser d'eau. Pour les eaux usées, on les récupère dans un récipient que l'on vide dans le caniveau. Le bas-côté de la rue me servait souvent de terrain de jeux, avec le sable entraîné par le ruissellement des eaux de pluie, je construisais des châteaux. Sur cette route, on récupère précieusement le crottin de cheval, pour fumer les cultures.

En plus de sa maison, mon grand-père possédait un immense jardin, situé à environ 500 mètres sur un chemin vicinal à la sortie de Beaune. Ce jardin était complètement clos d'un mur en pierre de deux mètres de hauteur, avec un portail permettant l'accès d'une voiture attelée.

Henri Jaury, après la liquidation de la ferme de Marcilly, passait beaucoup de temps dans son jardin très bien entretenu, il était très fier de le faire visiter. Il y avait beaucoup d'arbres fruitiers, entre autres plusieurs poiriers « poire du curé » très grosse et excellente variété devenue rarissime. Pour arroser, il y a un puits avec une pompe, il suffit de porter les arrosoirs, occupation très saine mais fatigante. Les jardiniers de cette période ne connaissent pas l'arrosage automatique !

Vers 1978 quand nous allions voir tante Gette, une partie de ce jardin existait encore, environ la moitié avait cédé la place à la construction de pavillons.

En plus du travail de ce jardin, mon grand-père faisait d'autres travaux d'entretien, pour améliorer sa retraite, ceci jusqu'à un an avant sa mort. Avant la guerre, il n'y a pas de système de retraite, chacun doit se débrouiller pour vivre avec ses économies.

Les gens sont habitués, et bien obligés, à vivre avec parcimonie. Beaucoup ne prennent pas de retraite et travaillent jusqu'à la fin de leurs jours, qui survient beaucoup plus tôt que maintenant.

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

Mon grand-père avait 6 sœurs, dont il était l'aîné. Je n'en ai connu que deux : Henriette et Emilie (*voir tableau généalogique reconstitué avec l'aide et les souvenirs de l'oncle Emile*).

La tante Henriette était mariée avec Eugène Poirier, fabricant de malles et valises à Montrouge, manufacture relativement importante qui disparut vers les années 30. Nous avons conservé à Bergerac, deux valises marrons et trois malles dont deux que j'ai rénovées en 1997.

Je suis allé plusieurs fois voir cette tante à son appartement à Montrouge, avant son décès en 1951. Elle était très gentille, son petit-fils Jack doit être à peu près de mon âge. Elle avait eu trois fils, dont un décéda très jeune. Les autres Eugène et Julien étaient associés pour diriger la fabrique de malles, mais ils ne s'entendaient pas bien, c'est peut-être une des raisons de la disparition de l'entreprise.

L'autre sœur Emilie, était mariée à un cultivateur Eloi Dumas. Ils avaient une petite ferme à « Le Vau », hameau proche d'Auxy. En 1944, quand nous étions, maman et moi, réfugiés à Beaune, j'allais assez souvent chez eux. Ces paysans vivaient très modestement. Avant la guerre dans les fermes du Loiret pas de tracteur, eux ils avaient un cheval dénommé Mouton. L'oncle Eloi m'a appris à harnacher et atteler le cheval, et aussi à dégarnir les betteraves à la binette. Après la mort de sa femme, l'oncle Eloi se suicida par pendaison, à l'échelle de son grenier.

Ils avaient une fille Henriette mariée à Marceau Pinson, avec qui mes parents avaient de bonnes relations. Marceau fut prisonnier en Allemagne pendant 4 ans. À son retour, il trouva un emploi de garde-chasse dans une propriété près de Montargis, et petit à petit les relations cessèrent. En 1962, nous avons Denise et moi, fait une tentative pour retrouver une de leur fille Paulette qui est à peu près de mon âge. Elle était mariée avec un facteur et habitait dans la région de Montargis. L'accueil fût très défavorable au maintien des relations, et depuis il n'y a plus de contact avec cette branche de la famille.

La sœur Pauline avait une fille mariée à Paul Brouard. Ils habitaient Houille dans les Yvelines (*à cette époque la Seine & Oise*), mes parents les voyaient assez souvent. Paul Brouard était tourneur / ajusteur. Pendant la guerre, il est parti en Allemagne avec le S.T.O (*Service obligatoire du Travail, institué par les Allemands et le gouvernement de Vichy*), il est décédé peu de temps après son retour d'Allemagne. Après le décès de la tante Henriette en 1965, j'ai récupéré quelques outils de son mari, en particulier son pied à coulisse, gravé Paul Brouard.

De toute cette « smala » issue de Jaury, Hélène (mariée à Jean Noire) et Gérard Jaury à Décines, sont les seuls avec qui nous avons maintenu des relations. Jean Noire est décédé en 1994, Hélène qui réside toujours à Paris, a aussi un appartement à Pornichet, où nous sommes allés en août 2005.

J'ai peu de renseignements de ma grand-mère maternelle Louise Durand, décédée en 1924. Cependant, j'ai bien connu une de ses sœurs, mariée à Chapson menuisier de Beaune-la-Rolande. Gravement blessé en 1917 et amputé d'un bras, ne pouvant plus exercer son métier, il devient fonctionnaire au ministère de la guerre à Paris (*Il y en eut des milliers dans ce cas*). Vers 1938, je me souviens être allé chez eux, rue Lacaille, près du métro la Fourche. Ils avaient un logement sans doute fourni par le ministère, où il n'y avait pas encore l'électricité (*eh oui, à Paris en 1938*), l'éclairage se faisait par un lampadaire à gaz accroché au plafond. Ils avaient une fille Elyette, élevée d'une façon bizarre, pas vraiment bête mais un peu simplette, très grande et plutôt laide. Mon grand-

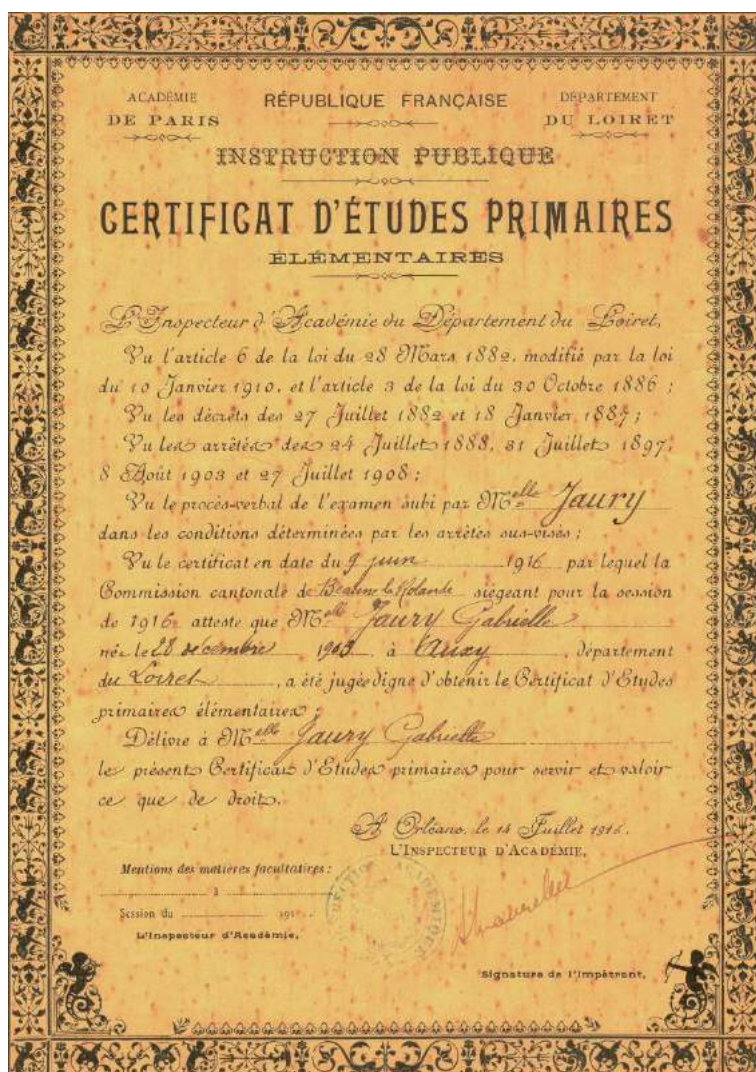
1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

père l'avait surnommée : « La Grue, ou Zoé ». Elle resta vieille fille, et après la mort de sa mère, termina sa vie aussi à l'hospice de Beaune.

Mon grand-père a élevé ses deux enfants dans des conditions assez strictes, comme c'était généralement le cas dans les familles paysannes de cette époque. Pour aller à l'école par exemple, les enfants faisaient quatre kilomètres à pied, matin et soir, avec le cartable sur le dos, et ceci par tous les temps. Impensable actuellement où l'on emmène les jeunes en voiture pour quelques centaines de mètres !

Ma mère était bonne élève, surtout en orthographe, pour elle le CEP fût une simple formalité*. Dans les programmes de ces années-là, on apprenait par cœur tous les départements, avec les préfectures, les sous-préfectures et souvent les chefs-lieux de canton. Maintenant avec le Bac, combien de jeunes connaissent la géographie de leur pays ?

Maman passa une grande partie de sa jeunesse à la ferme de Lavau, mais venait aux vacances chez ses oncles et tantes de Montrouge. Elle connut ainsi Paris ce qui était assez rare pour une fille de la campagne. Elle y apprit la couture, la broderie, la cuisine ; notions considérées indispensables pour une jeune fille bien élevée de cette période.



N B : le Certificat d'Études Primaires a été créé en 1866, obligatoire en 1882 et supprimé en 1988.
* J'ai conservé quelques cahiers de ma mère, de l'école d'Auxy des années 1914 et 1915, et aussi dans mes archives, des cahiers de Valérie, de Christophe, de Daniel, et du rédacteur de ce chapitre, ce qui fait quatre générations de cahiers d'écoliers.

Union ARBELAIZ - JAURY



Comment Gabrielle Jaury connut-elle Pierre Arbelaiz qui habitait Saint Ouen ? Peut-être par l'intermédiaire de l'oncle Jean, qui venait à Marcilly dans la famille de sa jeune épouse (la tante Georgette). Ma mère qui ne voulait sans doute pas rester à la culture, dès qu'elle eût l'âge de travailler, quitta la ferme de la Vau pour venir à Beaune, place du marché, chez le coiffeur Barillet où elle était logée. C'est sans doute là que mon père la rencontra, car à côté du coiffeur il y avait le café de la place lieu de rencontre inévitable dans un village. Ceci n'est qu'une supposition, maman ne m'a jamais fait de confidences à ce sujet ; cependant elle m'a raconté comment mon père l'a séduite en venant à Beaune avec une automobile Delage.

Avant 1930, les voitures automobiles sont encore très rares dans les campagnes. Dans un bourg comme Beaune-la-Rolande, seules les personnalités ont une voiture : le notaire, le docteur et les commerçants importants, et c'est en général un modèle économique genre : NN Renault ou 5 CV Citroën. Il est probable que les habitants de Beaune n'avaient jamais vu de Delage. Mon père devait faire sensation et avoir beaucoup de succès lors de ses venues à Beaune (*peut-être oubliait-il de dire que la Delage ne lui appartenait pas ?*). Ma mère a ainsi succombé, car en plus mon père était beau garçon ; ils se marièrent le 2 juillet 1929. Ma mère fut un peu déçue de la situation matérielle de son jeune époux. Elle s'aperçut très vite qu'il ne possédait absolument rien, tout juste une chemise de rechange ! Avec mon grand-père, les relations ne furent pas très chaleureuses ; l'un plutôt dépensier et l'autre ultra économe, les conditions de mésententes étaient réunies.

Après ce mariage, mes futurs parents viennent habiter à Colombes au 142 rue Colbert. Pourquoi à Colombes ? Je ne sais pas, je suppose que ce sont quelques relations de mon père qui lui ont trouvé ce logement, Colombes c'est proche de Courbevoie où il travaille. Maman ne travaille pas à l'extérieur, elle fait de la couture pour des voisins ou amis, et s'occupe de la gestion du ménage.

Et grand événement, le 22 juillet 1930 arrive l'auteur de ce récit, dont la lecture doit vous paraître fastidieuse. Juste un an après leur mariage, rien d'anormal ! Pourquoi suis-je né à Saint-Ouen, alors que mes parents habitent à Colombes ? Réponse : je suppose que c'est ma grand-mère qui s'est occupée de trouver une clinique. Dans le carnet de dépenses tenu par ma mère, j'ai retrouvé : acompte d'accouchement 300 Frs et accouchement 635 Frs. Un accouchement coûtait donc près de 1 000 Frs (Il n'y a pas de remboursement, ni de primes à la naissance). Cette clinique était rue du Landy à la limite de Saint-Ouen et de Saint-Denis, et elle existe encore en 2000. La plupart des femmes de cette époque accouchaient à domicile ne pouvant s'offrir le « luxe » d'un accouchement en clinique. J'ai donc été un privilégié. La coutume de l'époque, était de donner les prénoms des deux grands-pères à un nouveau-né, en plus de celui choisit par les parents. C'est pourquoi je m'appelle : Jacques, Isidore, Henri.

À Colombes mes parents se sont fait des amis avec les voisins de l'immeuble, avec qui ils resteront très longtemps en relation. C'était Catherine et Ernest Vallet, ils ont une

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

filles Huguette à peu près de mon âge qui fût une bonne camarade, nous avons joué ensemble jusqu'à la fin de nos relations interrompues par la guerre. C'était une excellente élève, elle voulait devenir institutrice, Après la guerre, je suis retourné quelquefois rue Colbert à vélo, je n'ai jamais revu Huguette, ni ses parents. Ernest avait ses parents qui habitaient dans ce même immeuble, âgés mais aussi très gentils. Ils étaient originaires du Limousin. Monsieur Vallet avait une Citroën B14 qu'il sortait très rarement, seulement pour des sorties exceptionnelles. Mon père en assurait l'entretien, et l'utilisait de temps en temps, pour vérifier son bon fonctionnement. A cette époque il est fréquent que les voitures restent sur cales pendant les mois d'hiver, moteur vidangé pour éviter tous risques de gel. L'usage de l'antigel est très rare, et les chauffeurs n'aiment pas rouler quand il fait mauvais (*l'origine du mot chauffeur, provient des débuts de l'automobile avec moteur à vapeur, où il fallait faire chauffer la chaudière avant le départ*).

Comme par hasard, à côté du 142 de la rue Colbert, il y avait un café « le bistrot du coin » rapidement mon père y trouva quelques copains de comptoir. Ma mère très économe, avait l'habitude de noter toutes les dépenses du ménage. Son carnet des années 29, 30 et 31, miraculeusement conservé, donne des indications intéressantes :

Septembre		Octobre	
Champagne	186	Garage	100
Carte Champagne	24.20	Loyer	1000
Essence	28.75	Impôts voiture	95
Carte essence	1.95	Charbon	200
Levin	1.95	Electricité garage	20.25
Garage	50	Reparation voiture	160
Nourriture	614.80	Tiles	40
	909.70	Peinture	40
		Acidus	
Septembre	113.40	Nourriture	504.55
Electricité	113.40		2234.70
Gas, Champagne	13.75		
Gas, Levin, vin	90	depan	2234.70
Nourriture	336.75	reste	1035
et pain divin	33.90		1199.70
	33.90		

Pour naissance de Jacques

Le loyer est de 1 000 Frs (trimestriel). Les dépenses d'essence sont assez importantes, de 70 à 100 Frs par mois (*l'essence s'achète en bidon de 5 litres, le prix moyen est de 2,5 Frs le litre*).

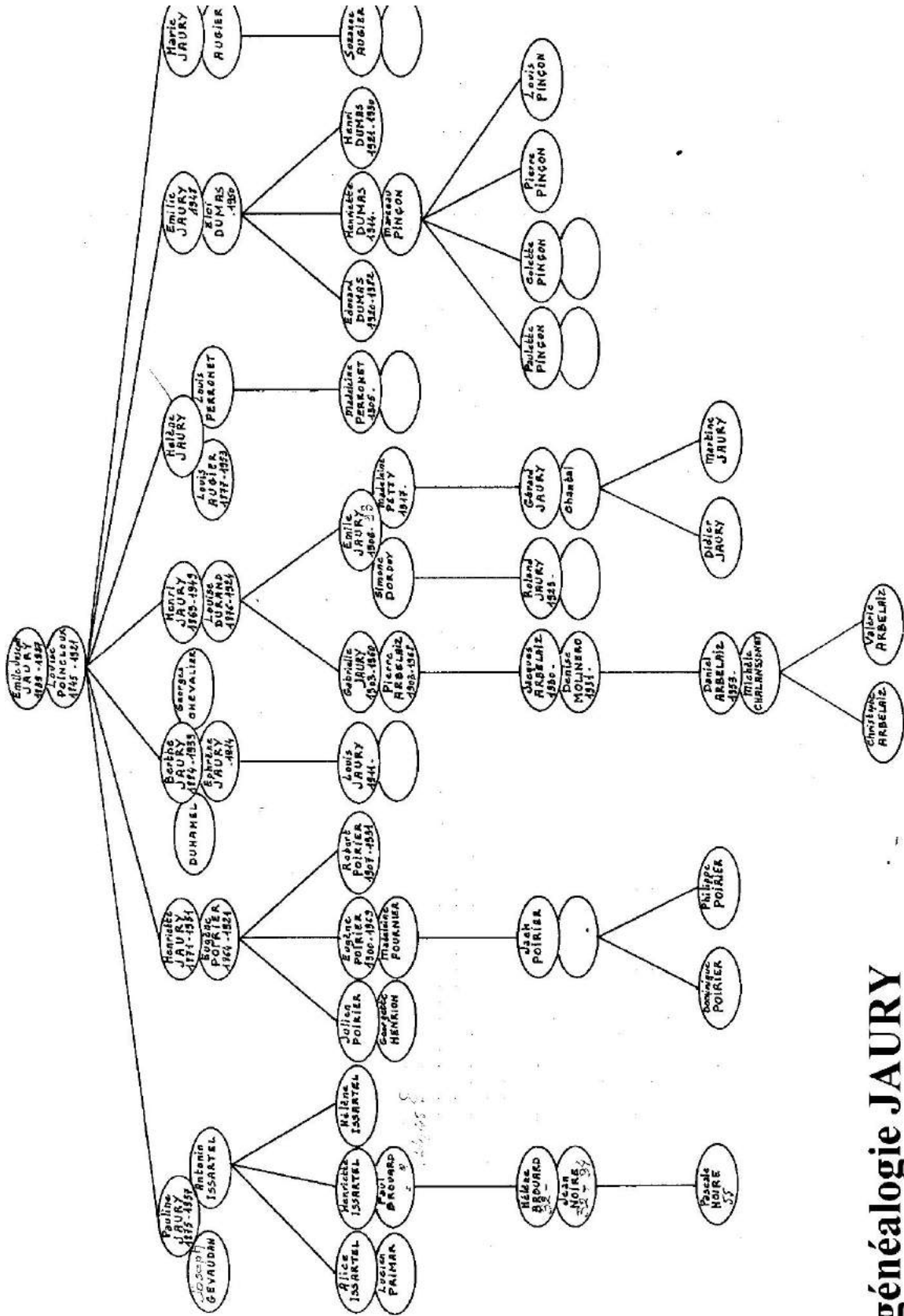
Un complet et la cravate 204,50 Frs, en novembre 1929.

En août 1931, 166 Frs de Champagne pour arroser ma naissance.

Janvier 32, acompte opération 1000 Frs, pharmacie 97,50, visites médecin 25 et 30 Frs pour mon opération de la mastoïdite.

Une carte grise en octobre 29 ; 10 Frs (*je suppose pour la 5 CV Citroën*).

Concernant les recettes, les indications sont irrégulières : j'ai trouvé, 1630 Frs en sept 29, 1190 en juin 30, 1035 en octobre 30. Il s'agit sans doute de la paye de mon père qui devait varier en fonction des heures réalisées.



généalogie JAURY



Monsieur Jaury
a l'honneur de vous faire part du
mariage de Mademoiselle Gabrielle
Jaury, sa Fille, avec Monsieur
Pierre Arbelaiz.

Madame Veuve Arbelaiz
a l'honneur de vous faire part du
mariage de Monsieur Pierre
Arbelaiz, son Fils, avec Mademoi-
selle Gabrielle Jaury.

La Bénédiction Nuptiale leur sera donnée le Mardi 2 Juillet 1929, à 11 h. 1/2 précises,
en l'Eglise Saint-Martin de Beaune-la-Rolande, dans la plus stricte intimité.

Place du Marché, Beaune-la-Rolande (Loiret)

126, Boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine)

Dans ce contrat de mariage de mes
parents, il est précisé que :

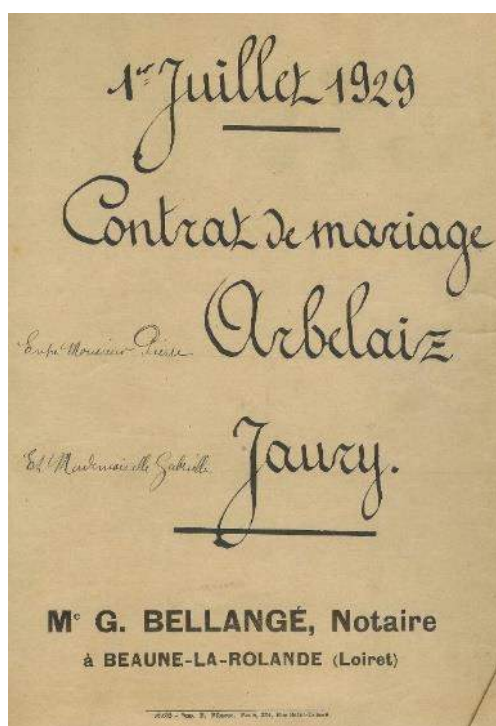
L'apport du futur époux est
constitué de ses habits et bijoux personnels
estimés à deux cents francs.

La future épouse apporte aussi ses
habits, linge, bijoux et dentelles, estimés à
deux cents francs, avec en plus la somme
de cinq mille francs en espèces provenant
de ses économies.

Mr. Jaury son père donne une dot
constituée de (Le traitement d'un instituteur est
d'environ 1500 francs par mois) :

1. 18 draps, 24 torchons, 12
essuie-mains estimés à deux cent
cinquante francs.

2. Deux mille cinq cents francs
en espèces





DELAGE type DM - 17 CV - 115 Km/h

Moteur 6 cylindres en ligne. Cylindrée : 3 180 cm³. 80 CV à 3 200 t/m

Carburateur Delage brevet Smith-Barriquand. Boîte à 4 vitesses.

Longueur 4,55 m. Largeur 1,65 m. Poids environ 1 500 kilos.

C'est probablement avec une voiture comme celle-ci, que mon père allait à Beaune-la-Rolande vers 1927 / 28. Le succès devait être garanti !

DELAGE & C^{IE}
138, BOULEVARD DE VERDUN
COURBEVOIE N° 23595

CERTIFICAT
DÉLIVRÉ EN VERTU DE LA LOI DU 2 JUILLET 1890

Nous soussignés, DELAGE & C^{ie},
Certifions que M^{onsieur} *Arbelaix*
Pierre est entré dans nos Établissements
le *quatre mai mil neuf cent vingt cinq*
en qualité de *ajuteur*
sorti libre d'engagement le *quatre décembre mil neuf cent vingt neuf*
en qualité de *chef d'équipe à notre service essais de chassis.*

Courbevoie, *4 décembre* 19*29*
P^r DELAGE & C^{ie}
J. Jouan

Il ne sera pas délivré de duplicatum

DELAGE & C^{ie} - LINDORF, PARIS

Ci-contre, certificat de travail délivré directement par le patron ou son associé (pas de service du personnel à cette époque).

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

Attestation présentée :

M. Dupuis Jean, habitant, demeurant à
Saint-Omer (Seine) Rue Arago 204
âgé de un quart de siècle

et M. Caffet Victor, garçon d'hôtel demeurant
à Saint-Omer (Seine) 144 Boulevard Victor Hugo,
âgé de un quart de siècle.

Lesquels nous ont attesté de l'incapacité de
comparant, ont déclaré que ce qui précède
est à leur connaissance personnelle et ont
signé avec le déclarant et nous, Juge de Paix,
après lecture faite.

Dupuis
Caffet
Arbelais

Le Tribunal de Paix de Saint-Omer

Déclaration conférant la qualité de Français
ENREGISTRÉE AU MINISTÈRE DE LA JUSTICE
Le 9 Février 1921
Sous le N° de 40320
Par application de l'Article 833 du CC
Le Greffier de Saint-Omer

20 décembre 1920

4400

1. au nil nous eut vingt
Le Juge de Paix
Par devant nous, Paul Louis Xavier Sébastien
Feraud, Juge de Paix du Canton de Saint-
Omer (Seine),

Déclaration de nationalité
Arbelais

J'ent présente M. Arbelais Isidore, né
à Trun (Mayenne) le 12 janvier 1867, époux
de M^{me} Barillet Adolphe Eugène, né à
Nevers (Nièvre) le 14 juillet 1871.

Lequel nous a déclaré que voulant assurer
définitivement à ses enfants :

1. Arbelais Jean Isidore, né à Paris 112
concorde, demeurant
à Saint-Omer, 142
Boulevard Victor
Hugo,

2. Arbelais René, né à Paris, même
domicile le 21 décembre 1903

La qualité de Français qu'ils tiennent
de leur naissance, et renonce en leur nom
au droit que leur Confère l'article 8, par
3 du Code Civil, de déclarer cette qualité
dans l'année de leur majorité.

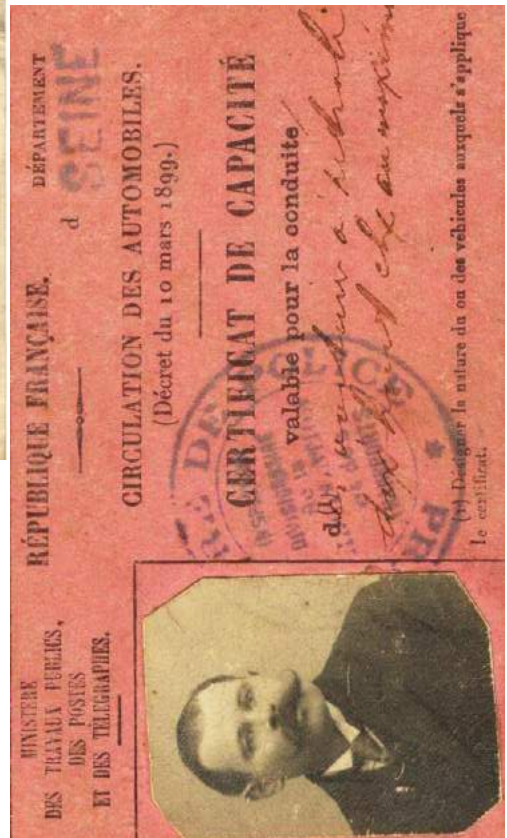
à l'opini de sa déclaration, M. Arbelais
nous a remis :

1. Les actes de naissance de ses enfants
2. Son acte de mariage

Prière qui seront annexés à la déclaration
qui doit être adressée au Ministre de la
Justice pour y être enregistrée, cette formalité
étant prescrite par la loi à peine de
nullité.

Dupuis
Arbelais
Isidore

Déclaration donnant la qualité de Français, à Isidore Arbelais, le 9 février 1921 (photos de gauche).



Certificat de capacité pour la conduite des voitures à pétrole, de dix-huit chevaux maximum. Paris le 18 avril 1910

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

Je soussigné certifie que Monsieur Séverin Arbelaiz est entré à mon service en janvier 1896 comme Cocher. Je n'ai jamais eu qu'à me louer de ses services c'est un homme probe bonnete et connait bien son métier.

Me démontant de mes chevaux et voitures je ne puis utiliser plus longtemps ses services

C'est la seule raison qui me force à me séparer de lui

En foi de quoi j'ai lui délivré le présent certificat

Lucien Moureaux
147 Bd Malesherbes
21 Juin 1901

Lettre de « licenciement » de mon grand-père, signée Lucien Moureaux

(B. N° 551. — Adj.)

ANNÉE 1893 VILLE DE PARIS. 19^e Arrondissement

REGISTRE 117

Numéro 272 Du 15 avril mil huit cent quatre-vingt-troize

Mariage.

ENTRE: *Séverin Arbelaiz*
Né le 17 janvier 1869 à *Trun*
Arrondissement d' départ. *Espagne*
Profession *piquiere*
Domicilié à *Paris, boul. Diderot. 62*
Fils de *Luis*
et de *Cecilia Galarza* } mariés.

VEUF DE
ET *Blanche Eugenie Bardet*
Née le 14 juillet 1872 à *Revers*
Arrondissement d' départ. de *la Nièvre*
Profession *couturiere*
Domiciliée à *Paris, rue Claude Bellier 24.*
Fille de *Pierre*
et de *Adelaide Durot* } mariés.

VEUVE DE
Contrat de mariage: *E*

Délivré le 15 avril 1893
L'officier de l'Etat civil.

Mairie de Paris

Livret de famille Arbelaiz / Bardet.

Compagnie Française des Automobiles de Place

Delivré à M. *Arbelaiz Séverin*
qui a versé la somme de *vingt francs*

pour l'achat de l'auto. *1910*

Levallois, le *11* Avril 1910

Directeur de la Compagnie,
G. Gaudin

1.603

AGRIE FRANK
OMOBILES DE L'ACE

11 AVRIL 1910

AGD COMING
VON-GERVET 1910



Attestation de paiement d'une taxe de 20 Frs à la compagnie des voitures de place le 11 avril 1910.

Fais en double 30^{me} 1937
Pierre, soit la moitié du terrain
d'Argenteuil a son frère Jean
plus 10.000⁺ que je lui ai
avancé sur ce que vous aurez
à revenir après ma mort
ensuite Jean prendra la
moitié de son père et Pierre
la garniture de cheminée
pour le reste vous vous arrangerez
ensemble je sais bien que vous
ne vous disputerez pas et je vous
recommande mes chers enfants de
vivre toujours en bonne amitié
ensemble c'est mon seul désir
je veut le même enterrement que
j'ai fais a ma mère et a votre
père, vous trouvez vous^t pour les
frais je vous embrasse comme
si vous étiez mes enfants

Cette montre
m'a été →
donnée par ma
tante après la
mort de l'oncle
Jean en 1975,
je l'ai
transmise à
Daniel en
2000.

Lettre, rédigée par ma grand-mère Blanche Eugénie Bardet-Arbelaiz adressée à mon père et à mon oncle pour éviter tout litige entre eux. Sur l'enveloppe, elle avait indiqué : « à ouvrir après ma mort ».

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE



8 Rue Roger Salengro, à VIGNEUX sur SEINE (91).
La devanture existe encore en 2002, le commerce est disparu depuis longtemps.



Boutique de l'oncle Jean et de la tante Georgette qu'ils ont tenue de 1950 à 1965.



1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE



Maison d'Henri JAURY à l'entrée de Beaune-la-Rolande, en 1937 ou 38.



Henry JAURY 1869 / 1949.



Buvard de publicité Maggi des années 1937 / 38 (à l'époque c'était « la réclame »).

J'ai utilisé des quantités de ces buvards, à l'école, on écrivait avec une plume trempée dans un encrier contenant généralement de l'encre violette et on faisait souvent des taches (une astuce consistait à faire un pâté pour masquer les fautes d'orthographe).

Depuis l'apparition du stylo à bille en 1949 (inventé par Mr BIC), les buvards ne sont plus utilisés, et les fautes restent visibles.

NB. : Les originaux de tous les documents reproduits dans ce chapitre sont conservés dans un dossier « archives familiales », à Bergerac.

A Colombes et à Nanterre.

Au cours de l'année 1931, mes parents quittent Colombes pour venir habiter à Nanterre sans doute pour se rapprocher du lieu de travail de papa. Nous logerons successivement dans deux pavillons, au 65 et 66 Avenue de Rueil, à proximité du rond-point de « La Boule » limitrophe entre Rueil et Nanterre. Tous ces changements sont certainement dus aux prix des loyers, qui doivent poser bien des problèmes à des jeunes mariés, surtout à maman qui assure la gestion du budget. Dans ces pavillons, il n'y a pas de garage, et comme papa a une voiture, il faut payer en plus une location (*de 80 à 100 Frs d'après le carnet des dépenses de maman*).

Comme par hasard, le voisin le plus proche, M. Fahys, possède un café, et devient rapidement un copain de papa. Avec ce café il y a plusieurs autres bâtiments que M. Fahys loue comme garages, c'est l'occasion pour mon père d'avoir des réparations à faire le dimanche !! Je me souviens que M. Fahys a une Talbot, avec laquelle nous avons fait quelques sorties, en particulier à Orgeval où M. Fahys a une maison de campagne.

En 1931 ou 32 mon père a, une 6 CV Renault type NN, avec laquelle il eut une « péripétie » au cours d'un voyage à Beaune-la-Rolande : ce devait être l'hiver ou le soir car il faisait nuit et, il arriva ce qui était assez fréquent sur les voitures de cette époque, une rupture d'un arbre de roue. La voiture s'immobilisa brutalement, mais il n'y eut pas de dégâts sérieux, la vitesse n'étant pas très élevée. La grande difficulté fût de retrouver la roue qui était partie dans un champ de betteraves !! J'étais dans un landau à l'arrière de la Renault, je ne me souviens pas de cet incident que mes parents m'ont raconté bien plus tard. De mes jeunes années vécues à Nanterre, je me souviens avoir été souvent malade, beaucoup de rhumes, bronchites, et vers 4 ans mes premières crises d'asthme. Maman m'emmenait au dispensaire à Colombes où nous retrouvions Catherine et Huguette Vallet, le chirurgien qui m'a opéré de la mastoïdite était de Colombes. Cette opération fût réalisée en urgence dans la salle à manger du 66 avenue de Rueil. A l'époque pas de SAMU et peut-être pas de salle d'opération disponible rapidement. Maman m'a expliqué plus tard que le chirurgien avait fait enlever les bibelots et tableaux, que les meubles avaient été recouverts par des draps, pour que la salle à manger ressemble à une salle d'opération... À la suite de cette intervention, le Docteur avait prévenu mes parents qu'il y aurait peut-être des séquelles ; que je pourrais par exemple rester sourd, aveugle ou idiot. En ce qui concerne la vue, c'est peut-être pour ça que vers 10 ans j'ai dû porter des lunettes. Pour le dernier risque, je laisse le soin aux lecteurs de ces lignes de juger des prévisions du chirurgien !!

Mes parents, surtout maman ont fait connaissance de voisins très gentils et dévoués ; c'est M. et Mme Boudon, lui est retraité du chemin de fer (*la S N C F n'existe pas encore*). M. Boudon venait me distraire quand j'étais alité, c'est lui qui m'apprend à jouer aux dominos. Leur fille Andrée, m'a appris les rudiments de la lecture et me prêta beaucoup de livres par la suite.

A Nanterre, je ne suis jamais allé à l'école maternelle sans doute à cause de ma mauvaise santé. C'est surtout l'hiver que j'étais le plus souvent malade, je me souviens parfaitement de mes premières crises d'asthme. Cela me prenait toujours le soir ou la nuit, impossible de rester allongé avec cette oppression qui durait des heures. Plusieurs fois mes

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

parents ont dû appeler le médecin en pleine nuit, pour me faire une piqûre plus ou moins efficace. A cette époque il n'y a pas de traitement radical, on brûle des extraits de plantes dans une soucoupe, et on accroche des bouquets d'eucalyptus dans la chambre. Les docteurs consultés prétendaient que c'était une maladie héréditaire et que cela se passerait à l'âge de la puberté (*prévision complètement erronée, puisque les crises les plus fortes, se produiront vers 23 ans*).

Pour m'occuper, maman m'a appris la broderie, matière où elle était très experte. J'ai brodé beaucoup de petits napperons au point de tige avec du coton perlé, dommage ils ont tous disparu. J'ai aussi appris à tricoter, à reprendre les chaussettes, à surfiler pour aider maman qui faisait un peu de couture pour améliorer les fins de mois. Un peu plus tard, j'aurais une occupation plus technique : « le Meccano ». A chaque Noël et quelquefois en cours d'année, je reçois une boîte complémentaire de ce jeu de construction qui a beaucoup de succès auprès des jeunes garçons de mon âge ; ce sont probablement mes débuts en mécanique. Dans une boîte à la cave à Bergerac, j'ai conservé quelques vestiges de ce jeu merveilleux, recherché maintenant par les collectionneurs.

Mon grand-père Jaury venait deux ou trois fois par an passer quelques jours, mais il ne restait pas longtemps car il y avait incompatibilité de caractère entre le père et la fille. Très adroit pour travailler le bois il fabriquait des portemanteaux, des poignées de porte et il ressemelait les chaussures. Mes parents allaient à Beaune assez souvent (*papa connaissait bien la route*), au retour la voiture était chargée de fruits et de légumes, surtout de pommes de terre spécialité renommée du Loiret.

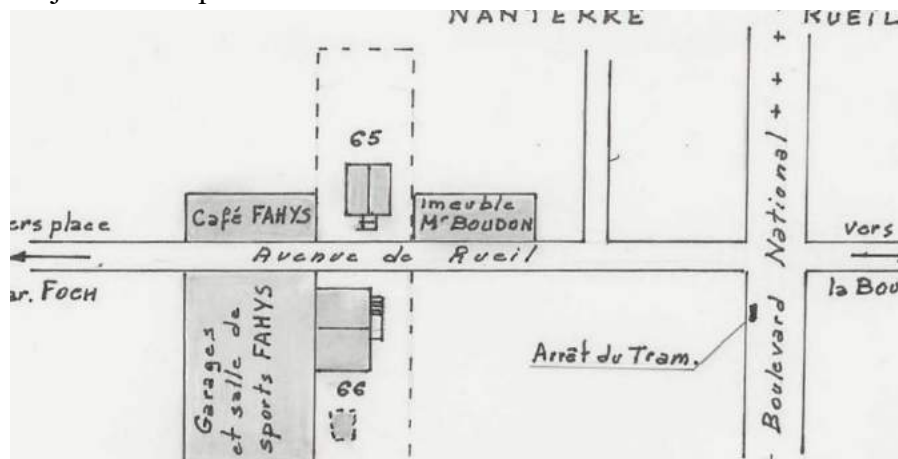
J'ai six ans quand mes parents quittent Nanterre pour aller à Argenteuil, mais je me souviens pourtant de beaucoup de choses de ces jeunes années. Maman élevait quelques lapins et j'allais souvent avec elle ramasser de l'herbe ; à proximité il y avait encore de nombreux terrains vagues, où l'on trouvait de l'herbe en abondance. Maman utilisait ma première poussette pour y mettre les sacs bien remplis. Nous allions aussi « en ville » pour faire les courses. La place du Maréchal Foch était plus connue sous le nom de place du marché, c'est là qu'il y avait un photographe qui réussit un chef d'œuvre à l'occasion de mes quatre ans !! La rue principale du centre de Nanterre était la rue du chemin de fer (*à cause de la voie ferrée parallèle à cette rue*), où étaient la plupart des commerçants. À cette époque toute l'activité commerciale de Nanterre était concentrée dans cette rue.

En plein centre de Nanterre, au fond d'une impasse, il y a un fabricant de ressorts ; l'atelier de Mr Pondevianne qui travaille pour Forestier et est automatiquement un ami de papa. Avec maman nous y passons de temps en temps, car elle a sympathisé avec la femme du fabricant de ressorts. Je me souviens aussi très bien de cet endroit, où quelques années plus tard, avec maman nous séjournerons au moment de l'exode. Mr Pondevianne est un artisan forgeron spécialisé dans la fabrication des ressorts à lames, son atelier produit beaucoup de nuisances : bruits, fumées. A cette époque on ne se préoccupe pas des problèmes d'environnement, il y a des quantités d'ateliers de ce genre, situés au milieu des villes, et qui fonctionnent souvent plus de soixante heures par semaine.

Les loisirs de ces années précédant la guerre, sont assez limités, surtout pour des jeunes parents. Mais ils sont un peu privilégiés puisque mon père a une voiture, et qu'ils peuvent faire quelques sorties comme aller à Beaune. Les particuliers qui ont une auto à cette époque sont encore très rares. La démocratisation automobile ne se fera vraiment qu'à partir des années cinquante.

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

Dans ma mémoire, il reste quelques souvenirs musicaux. Avant d'acquérir leur premier poste de radio (*la T S F*), mes parents ont un « phonographe » avec une manivelle sur le côté qu'il faut tourner à chaque changement de disque. La collection de disques est très limitée, maman les repasse souvent, c'est sans doute pourquoi certains airs sont restés gravés dans ma tête : *les roses blanches, froufrou, la valse des patineurs, les millions d'Arlequin, etc.*) Les chanteurs préférés de maman sont : Berthe Sylva, Jean Lumière, Fredgoïn, et plus tard Edith Piaf. Dommage que ce « phono » soit aussi disparu, peut-être a-t-il fait l'objet d'une reprise lors de l'achat de la T S F.

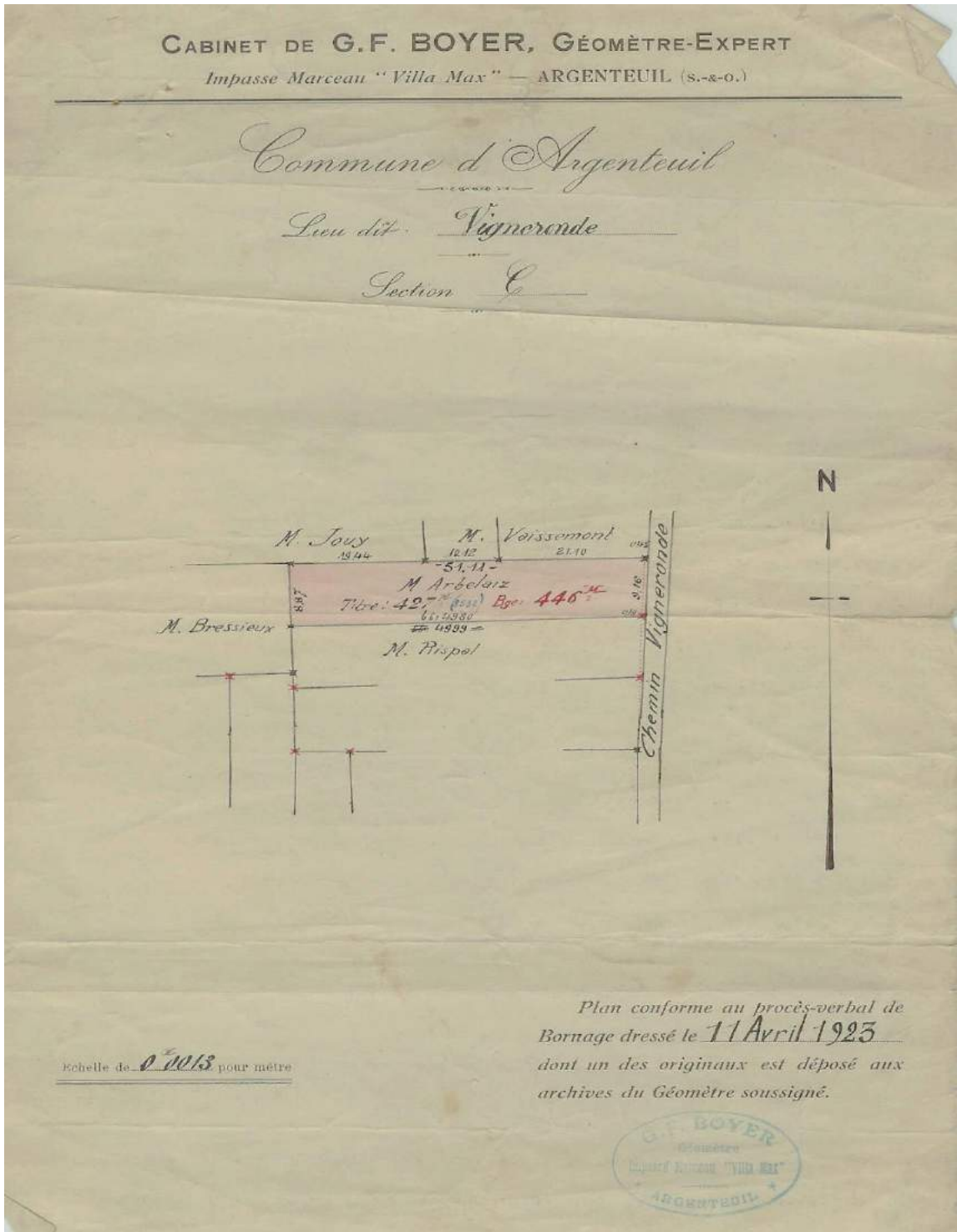


Plan du quartier dessiné d'après les informations stockées dans ma mémoire.



142 rue Colbert à Colombes

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE



Plan du terrain, acheté par mon grand-père en 1927, le chemin de Vigneronde deviendra : rue de Saint-Quentin après 1930

La construction d'Argenteuil.

Après cinq ou six ans de location, mes parents comme beaucoup de Français, aspirent à avoir une maison à eux. Malgré le paiement du loyer, ils ont probablement réussi à faire quelques économies, et il y a déjà des mesures fiscales pour encourager la construction [loi Loucheur]. Peut-être suis-je aussi un peu la cause de ce projet ? Car les médecins ont dit à mes parents, que le climat de Nanterre trop humide pouvait favoriser mes crises d'asthme.

En 1927, mon grand-père Isidore a acheté un terrain à Argenteuil, je ne sais pas dans quelle intention ; après sa disparition en 1928, ma grand-mère reste propriétaire de ce terrain. Je me souviens avoir entendu dire que ce terrain avait coûté 3 000 Frs.

Il y eut des arrangements entre mon père, son frère et ma grand-mère. Celle-ci demanda que mon père rembourse la moitié de la valeur du terrain à mon oncle, avec des facilités de paiement. C'est ainsi que mes parents deviennent propriétaires d'un terrain pour construire.

La situation de ce terrain dans la partie haute d'Argenteuil presque à la limite de Sannois, et l'absence de pollution à proximité devaient être favorable à ma santé ; ce qui se révélera faux par la suite puisque mes crises d'asthme continuèrent avec plus d'intensité.

Mes parents avaient consulté plusieurs sociétés de construction, pour finalement traiter avec l'entreprise Moinon située à Nanterre. Monsieur Pierre Moinon était un ami à Forestier, de ce fait mon père le connaissait, ce qui facilita sans doute quelques petits arrangements. C'était une entreprise moyenne, qui se développa par la suite pour devenir après la guerre une importante entreprise de travaux publics. Je possède dans mes archives le plan de la maison, et le descriptif signés de mon père le 30 mars 1936.

Les travaux de construction débutèrent normalement, mais le chantier fût pratiquement arrêté par les grèves aux mois de mai et juin. Ce retard donna des soucis à mes parents qui avaient sans doute résilié le bail de location de Nanterre, pour une date précise. Je ne sais pas si le déménagement a été retardé, mais en revanche je me rappelle très bien que papa venait souvent contrôler l'avancement des travaux, et qu'il eut de nombreuses entrevues avec Pierre Moinon.

Pour diminuer le montant de la facture, certains travaux furent supprimés : dallage du garage, clôtures... ce sont mes parents qui réalisent les peintures et tapisseries. Papa se mit à faire du béton avec l'aide de voisins qui avaient quelques aptitudes pour réaliser les murs de clôture, le dallage du garage et les allées d'accès. Le mur en limite de propriété avec le voisin M. Magnin a été construit en parpaings de mâchefer. A l'époque on utilise beaucoup ce matériau, réalisé avec le mâchefer provenant des usines à gaz et de la centrale électrique de Gennevilliers. Ces agglomérés sont souvent confectionnés par les utilisateurs, avec des moules bricolés sans dimensions normalisées. La résistance de ces parpaings est plutôt faible, et ils ont le gros inconvénient d'absorbé l'humidité. Dans le quartier des quantités de maisons sont construites avec ce procédé relativement économique, c'est l'enduit au mortier de ciment qui assure une étanchéité relative et consolide l'ensemble.

C'est au cours de ces travaux que je fis mes débuts dans la maçonnerie, en aidant à la préparation du mortier qui se fait à la pelle.

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

Les petites bétonneuses que l'on trouve maintenant partout n'existent pas, et même l'outillage à main est assez limité. On se prête les pelles, la brouette, entre voisins. Un gendre de M. Magnin, qui était italien et donc un peu maçon, avait remarqué que je tenais bien ma pelle pour gâcher le mortier [à 7 ou 8 ans]. Depuis j'ai peut-être amélioré cette pratique ?

La maison que mes parents ont décidé de faire construire est à la fois simple pour des raisons économiques, et moderne pour l'époque. Tous les murs sont en briques creuses de vingt centimètres, remplies de mortier à chaque angle du bâtiment, pour permettre éventuellement la surélévation d'un étage.

Le rez-de-chaussée comprend : un garage, une cave non enterrée, une buanderie et un escalier. La buanderie est un local indispensable pour maman, car avant la guerre, en France, la machine à laver est inconnue. Maman fait sa lessive tous les lundis, c'est systématique. Il faut d'abord faire chauffer la lessiveuse sur un petit poêle en fonte conçu pour cet usage (*devenu très rare et recherché dans les brocantes*), puis surveiller l'ébullition à l'aide du champignon* disposé à l'intérieur de la lessiveuse. La lessive se fait dans une grande bassine de forme ovale posée sur un trépied en bois, dans laquelle il y a une planche dite « à laver » ; il suffit de froter énergiquement le linge avec une brosse en chiendent. Le rinçage se fait dans une autre bassine, avec passage au bleu** pour le linge blanc. L'ensemble de cette opération dure la journée, c'est un travail difficile, surtout pour ma mère qui doit laver les bleus de travail de mon père qui à cause de son métier sont très sales, imprégnés de cambouis et de gas-oil à l'odeur tenace.

Dans cette buanderie, il y a la chaudière du chauffage central. Le chauffage central n'est pas encore très répandu et est considéré comme une solution luxueuse dans les habitations d'avant-guerre, le chauffage le plus fréquent est le poêle en fonte (Godin) ou la cuisinière à feu continu. Mes parents sont donc presque des novateurs dans ce domaine, c'est peut-être aussi à cause de ma santé, qu'ils ont opté pour ce système de chauffage.

L'installation comprend : la chaudière, le circuit d'eau chaude en tubes acier et les radiateurs en fonte. Le fonctionnement se fait par thermosiphon ; pas de pompe de circulation, pas de thermostat, pas de ballon d'eau chaude. Dans la cave papa a aménagé des casiers à charbon pour avoir une réserve suffisante pour l'hiver.

A l'étage la disposition est très classique : un couloir central et quatre pièces à peu près identiques en surface. Pour la cuisine, il y a la traditionnelle cuisinière à charbon, mais pour l'été mes parents ont aussi innové en achetant une cuisinière électrique. La société Nord-Lumière (*qui deviendras EDF un peu plus tard*), commence à promouvoir la cuisine électrique. Le modèle choisi, est une Arthur-Martin, toute en fonte émaillée gris bleu, avec des pieds évidés, un four assez grand et quatre plaques chauffantes dont une dite « rapide ». Elle fonctionnait encore très bien quand nous l'avons mise au rebut en 1961. L'alimentation électrique se fait obligatoirement en triphasé (*à l'époque on disait « la force »*). Pour cette raison, le branchement du pavillon est fait en quatre fils ; trois fils de phase et un fil pour le neutre. La prise de terre se fait par raccordement sur les canalisations d'eau en plomb, solution interdite par les normes établies après la fin de la guerre.

* Champignon : tube vertical avec une embase creuse et un chapeau, permettant l'arrosage du linge par l'eau en ébullition [Ensemble fabriqué en tôle galvanisée].

** Boule de bleu utilisée pour « blanchir » le linge.

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

La cave est occupée en grande partie par trois casiers à charbons, séparés par de grosses planches récupérées chez Forestier. On peut entreposer environ trois tonnes de charbon de catégories différentes : le français moins cher et l'antracite russe surtout réservé à la chaudière. La livraison se fait une fois par an à l'automne. Avant 1939 beaucoup de charbonniers utilisent des plateaux tractés par au moins deux chevaux à cause des rues en pente. Pendant plusieurs années, mes parents font livrer le charbon par la maison Flamand de Saint-Ouen. Ce sont des amis de l'oncle Jean, peut-être font-ils un prix intéressant ? Mais faire un tel parcours avec des chevaux, cela semble aberrant. Je me souviens d'une fois, qui sera la dernière, où les chevaux complètement exténués ne purent monter la rue de Saint-Quentin, les deux livreurs durent décharger une partie du chargement pour délester l'attelage, et redescendre ensuite recharger les sacs restés dans le bas de la rue. Ce métier était très pénible et très salissant. A certains endroits, les charbonniers devaient monter des escaliers avec les sacs de 50 Kg sur l'épaule. Après cet incident, le charbon sera livré par un charbonnier d'Argenteuil.

Dans la cave, il y a aussi un emplacement pour les pommes de terre que mon grand-père expédie par sac de 50Kg et un casier à bouteilles sans aucune bouteille de bon vin : seulement du vin ordinaire dit vin de table, que maman fait livrer par l'épicier du quartier.

Ma mère avait insisté, pour avoir un escalier intérieur, pour ne pas avoir à sortir pour aller au sous-sol. Ce qui fait que le perron extérieur ne sera pratiquement pas utilisé (*ce qui est souvent le cas dans beaucoup de pavillons*).

La cuisine de cette époque est très différente des cuisines modernes apparues après la guerre. Pas d'éléments muraux, de simples étagères à environ deux mètres du sol, avec en dessous des crochets pour suspendre les batteries de casseroles, qui servent souvent de décoration et ne sont pas utilisées. Sur les étagères des boîtes à épices de grandeur décroissante, généralement en faïence décorée.

L'évier est un simple bac carré peu profond, avec une toute petite paillasse rajoutée à côté. Au-dessus une panoplie de boîtes en tôle émaillée pour les produits de vaisselle : cristaux de soude, potasse, etc. pas d'eau chaude, ma mère fait chauffer l'eau dans une bouilloire d'environ trois litres qui sert pour la vaisselle et la toilette. Certaines cuisinières possèdent un réservoir de quelques litres dit « bain marie », avec un petit robinet en façade pour avoir un peu d'eau chaude en permanence (*quand la cuisinière est allumée !* !)

Le mobilier de la cuisine est aussi très simple : un buffet en bois blanc pour le rangement de toute la vaisselle, avec quelques tiroirs confectionnés par mon grand-père lors de ses séjours à Nanterre et à Argenteuil, et une grande table solide fabriquée par les établissements Villard, que je regrette d'avoir abandonnée au Val d'Aulnay en 1994.

Pas de salle de bains ni de douche, considérées à cette époque comme superflues. On se lave dans la cuisine chacun son tour, avec très peu d'eau. Papa est avantage, car avec son métier salissant il a réussi à faire installer une douche chez Forestier. Les installations sanitaires chez les particuliers sont encore très rares, et réservées aux catégories supérieures de la population. En ville, il y a les bains-douches que j'utiliserai plus tard.

En revanche, les WC sont à l'intérieur, au fond du couloir. C'est un grand progrès car la plupart des pavillons de banlieue ont les WC dehors, au fond du jardin.

Ma mère tenait à avoir aussi un escalier pour aller au grenier, je me souviens de discussions à ce sujet à cause du supplément de prix. Dans ce grenier, mon père aidé d'un voisin, réalisa rapidement une chambre mansardée, pour mon grand-père Jaury qui venait de temps en temps.

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE



21 rue de Saint-Quentin à Argenteuil, vers 1937.

A Argenteuil de 1936 à 1940.

Après le déménagement vers la fin de 1936, mon père continue de travailler chez Forestier, il utilise sa voiture, mais le trajet plus important augmente sensiblement les frais de carburant. Eh oui, à cette époque les automobilistes se plaignent déjà que l'essence est trop chère !! A ce moment-là papa a une Renault Monastella six cylindres huit chevaux, achetée d'occasion. Pour faire quotidiennement 25 kilomètres, ce n'est pas la voiture idéale. Successivement papa utilise une moto [350 Motobécane] prêtée par un copain, puis une 5 CV Citroën, modèle de voiture la plus économique de ces années-là.

La Monastella (*version Luxe de la Monasix*), ne sert que pour quelques sorties le dimanche et surtout pour aller à Beaune voire mon grand-père et ramener un peu de ravitaillement. Elle fera aussi plusieurs parcours en Auvergne à l'occasion des premières vacances. C'est sur cette voiture que j'ai appris les premiers rudiments de la conduite, assis entre les genoux de mon père, je rentrais la voiture au garage !!

La rue de Saint-Quentin fait environ deux cents mètres, le 21 se situe à peu près à la moitié. Il y a déjà beaucoup de pavillons souvent construits par les propriétaires avec des matériaux pas toujours très décoratifs. Avant-guerre le permis de construire n'existe pas, chacun fait ce qu'il veut. Quand mes parents ont construit, c'était un des plus beaux pavillons du quartier. Beaucoup d'habitants de la rue sont des cheminots (*employés du chemin de fer*), à cause de la proximité de la gare de triage.

Dans ce quartier, très peu de gens ont une voiture, jusqu'en 1939 papa est le seul de la rue à posséder une auto et même quelquefois deux. Donc aucun problème de circulation ni de stationnement ; ce n'est plus le cas maintenant où il est impossible de se garer dans toutes les rues du quartier.

La circulation est limitée aux livreurs et commerçants. Il est fréquent de ne pas voir de voitures passer pendant une journée. Les livraisons se font encore souvent avec des voitures hippomobiles, pour ravitailler les commerçants des rues avoisinantes. Ce sont des épiceries-buvettes, avec dépôt de pain, réparties assez régulièrement dans ces zones de banlieue. Pour nous le plus proche c'est César rue de l'Yser à environ cent mètres, un peu plus loin il y a Kuner rue de Nancy. Il n'y a donc aucune difficulté pour faire les courses, dans ces petites boutiques, on trouve tout ce qui est nécessaire à la vie courante : fruits, légumes, pâtes, charcuterie, beurre, œufs, fromage, vins, produits d'entretien, etc. C'est aussi un lieu de rencontre et de communication entre les gens du quartier. Quelques clients ont un cahier de crédit ouvert à leur nom, à chaque achat l'épicier inscrit sur ce registre et le règlement se fait en fin de mois.

Le lait est approvisionné en bidon de vingt litres, dans lequel l'épicière puise directement avec des mesures en tôle étamée, de ½ ou 1 litre, chaque client venant avec son récipient, généralement un pot à lait en aluminium muni d'un couvercle. La notion d'hygiène est différente de celle de maintenant, mais c'est du vrai lait.

Autre achat différent : le vin. Il est vendu en bouteille d'un litre, c'est ce que l'on appelle du vin de table pas très cher mais de qualité moyenne (Gévéor, Préfontaine, vin des Rochers, etc.). La plupart des clients font une commande, et l'épicier assure la livraison avec son triporteur à pédales. Les bouteilles sont logées dans des casiers en bois dits « 12 trous » ou « 15 trous* » les bouteilles sont consignées, les vides reprises à chaque livraison

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

pour retourner à l'embouteillage. A cette époque on n'a pas encore inventé le gaspillage du verre, généralisé après les années soixante.

Certaines épiceries ont une autre activité plus ludique, comme chez César ; c'est le jeu de boules, qui se pratique sur un terrain nivelé, délimité par des planches et de dimensions bien définies. On y joue à la Lyonnaise, avec des boules de gros diamètre et un règlement précis, très différent de la Pétanque. Ce jeu est très en vogue, c'est la principale distraction des hommes, le dimanche avec la belote. L'accès au terrain de boules est gratuit, mais cette activité donne soif et l'enjeu est toujours la tournée d'apéritifs. Tous ces jeux de boules ont disparu progressivement après 1950, ainsi que ces épiceries.

En plus de ces petites épiceries de quartier, il y a d'autres commerces plus importants situés pour la plupart route de Sannois. Ce sont : les Comptoirs Français, Goulet Turpin, Hauser, le Familistère, les Coopérateurs, etc. Ces commerces résistèrent plus longtemps pour finir par disparaître chassés par le monopole des grandes surfaces. Le système de timbres ou de points-cadeaux existe déjà, utilisé pour fidéliser le client.

La rue de Saint-Quentin est dans un quartier très calme, avec cependant une certaine animation impossible à imaginer actuellement. Tous les matins, il y a le marchand de journaux qui passe distribuer les journaux, dans les boîtes à lettres de ses clients, la plupart abonnés au mois ou à la semaine. Il utilise un vélo muni de sacoches, et une grande musette. Après la fin de la guerre, il aura un triporteur Peugeot motorisé. Il y a aussi le facteur qui passe deux fois par jour. Sur commande le garçon boucher fait des livraisons avec un vélo spécifique ; une petite roue à l'avant avec au-dessus une caisse en bois fermée par un couvercle. Ensuite, une ou deux fois par semaine, ce sont les vendeuses Hauser et Maggi qui passent en poussant péniblement une espèce de voiture à bras, constituée d'une caisse montée sur de petites roues, avec une barre transversale servant à pousser l'ensemble. Dans ces chariots isolés par du liège, on trouve tous les produits laitiers. Ma tante Georgette est passée plusieurs fois, quand elle était maîtresse serveuse chez Maggi. Les vendeuses qui en général étaient deux, avaient beaucoup de difficultés à pousser ces chariots dans les rues en pente.

Et de temps en temps, passent quelques marchands ambulants plus insolites : le rétameur, le rémouleur, le marchand de peaux de lapins, le vitrier, etc. Pourquoi toutes ces activités ont-elles disparu ? On n'élève plus de lapins, on ne fait plus affûter ses couteaux, on ne répare plus ses casseroles ; on achète et on jette, c'est la société de consommation.

La circulation dans la rue de Saint-Quentin étant très faible voire inexistante, est remplacée surtout le jeudi (*le jeudi est le jour du congé scolaire*), par une activité ludique réservée aux jeunes écoliers ; c'est le traîneau, l'ancêtre de la planche à roulettes. Cet engin de fabrication « artisanale » est réalisé avec une planche et deux traverses en bois sur lesquelles sont coincés des roulements à billes de grands diamètres.

L'essieu avant est articulé avec un gros boulon, le traîneau se dirige avec les pieds et une corde tenue à la main. Au départ il faut trouver un « pousseur » pour que le traîneau prenne de la vitesse, l'arrêt, en bas de la rue, est provoqué par un virement brutal des roues avant avec si possible projections d'étincelles. Quelquefois il y a éjection du pilote, avec des écorchures aux genoux et aux coudes, généralement sans gravité. Après la descente, il faut remonter l'engin en le tirant avec une corde. J'étais un peu favorisé pour ce « sport », car papa me fournissait des roulements à billes de diamètre important, que les autres enfants avaient du mal à se procurer. Avec l'augmentation de la circulation automobile et le vieillissement des pilotes ce « sport » a complètement disparu.

* Dans la cave à Bergerac, j'ai conservé 1 casier venant de chez Moureaux.

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

Dans les rues, surtout sur le parcours de l'école, on joue aux billes. Les billes sont en terre cuite vernissée, ou en verre multicolore mais les plus recherchées sont celles en acier dites « calots » provenant de roulements à billes. Là, je suis encore avanta-gé, papa est un bon fournisseur. Les jeux les plus utilisés, sont : « Tic à patte et le Triangle ». Pour tous ces jeux, mes partenaires habituels sont les deux voisins les plus proches : Robert Deshayes et Robert Cornaille.

Dès notre arrivée à Argenteuil, je suis entré directement à la grande école, en sixième, où je resterai jusqu'en 1944. C'est l'école Volembert, située dans le quartier appelé Mazagran, peuplé en majorité d'italiens immigrés en France vers 1925, la plupart étant maçons ou carreleurs. Dans les classes, beaucoup d'élèves ont des noms se terminant en I ou O cela ne pose aucun problème de cohabitation. Malgré mes crises d'asthme persistantes qui provoquent de nombreuses absences, je suis quand même un bon élève. En général je suis toujours dans les dix premiers et même souvent aux cinq premières places.

Après l'emménagement, maman a de quoi s'occuper : le ménage, les peintures, la culture du jardin, et je crois qu'elle fait toujours un peu de couture pour améliorer les fins de mois. Pour la construction, mes parents avaient fait un emprunt sur dix ans, et je sais que maman a eu beaucoup de difficultés pour payer ses échéances, difficultés aggravées par la guerre et le départ de papa en septembre 39.

Mon père part tôt le matin et rentre assez tard le soir, il travaille le samedi matin. La récente loi de quarante heures n'est pas appliquée partout, c'est le travail qui est prioritaire. Il a donc très peu de temps disponible à la maison, il participe quand même à quelques travaux pour aider maman : peinture des persiennes, bêchage du jardin, etc. mais ce n'est pas ce qu'il préfère, sa passion, c'est la mécanique, les voitures et les copains. Il devient rapidement ami avec le fils César qui lui aussi fait un peu de mécanique. Près de la boutique de César, il y a des locaux partiellement inutilisés. Un de ces bâtiments est transformé en garage, et avec l'aide d'autres copains, papa et Paul César creusent une fosse pour les réparations sous les voitures. Bientôt tous les dimanches, ils sont occupés à effectuer des travaux sur les voitures des copains qui deviennent de plus en plus nombreux, ils envisagent à un moment de s'associer et de se mettre à leur compte. La guerre a définitivement arrêté ce projet, qui inquiétait beaucoup maman à juste raison. En effet papa est un excellent mécano, mais aurait sans doute été un très mauvais gestionnaire. Les réparations effectuées avec son ami Paul, ne rapportent quasiment rien, car elles se terminent toujours par des tournées au comptoir de l'épicerie ; le seul bénéficiaire, c'est le Père César qui encaisse le prix des consommations.

Ceci est peut-être le début de la mésentente entre mes parents, ma mère à tous les soucis du ménage, mon père lui laisse toutes les responsabilités, la vie commune devient difficile.

Pourtant de temps en temps ils font quelques sorties dominicales avec la Monasix, sorties peu éloignées, par exemple aller manger sur l'herbe dans la forêt de Saint-Germain ou de Chantilly. Maman avait sympathisé avec les voisins d'en face, M. et Mme Layer. Lui est retraité du chemin de fer, et Mme Layer est un peu infirmière bénévole. Je garde un bon souvenir de cette femme qui venait me faire des piqûres quand j'étais malade. Ces gens ont deux filles Jeanne et Raymonde, et un fils Jean qui est militaire en Afrique. Lors des sorties, mes parents emmènent avec nous les deux filles, pour les distraire car la famille Layer est assez austère, leurs enfants n'ont aucune distraction.

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

A notre arrivée à Argenteuil, je ne suis pas baptisé ; peut-être à cause de mes fréquentes maladies, et aussi parce que mes parents n'ont pas trouvé de parrain et de marraine à leur convenance. Je serais baptisé juste avant ma communion, en mai 1941, et ce sera Jean et Jeanne Layer mes parrain et marraine.

Les grèves de 1936 apportent : la semaine de 40 heures et les congés payés pour tous les salariés. Ce sont bien sur des avantages importants, mais qu'il faut relativiser. En réalité déjà beaucoup d'entreprises accordent des congés à leur personnel, la décision du gouvernement de Léon Blum, ne fait qu'officialiser et généraliser cette mesure. Ces grèves ont été très dures et longues, j'étais bien sûr trop jeune pour comprendre cette situation, mais je me rappelle certaines choses racontées par papa. Il y eut de très graves affrontements entre les grévistes et les Gardes Mobiles (*devenus les CRS en 1945*), papa pour aller travailler devait passer à plusieurs endroits où les grévistes faisaient la loi, le point le plus chaud était devant les établissements Bronzavia à la limite de Nanterre et de Colombes. Il y eut aussi des bagarres entre grévistes et non-grévistes, par précaution mon père avait dans sa voiture un nerf de bœuf (*que je possède toujours*), et un revolver dissimulé dans une portière de la Monasix ; je ne me souviens pas avoir entendu dire qu'il se soit servi de l'un ou de l'autre.

La victoire des congés payés, masque et favorise peut-être l'aggravation des relations entre la France et l'Allemagne. Depuis janvier, 1933 Hitler a le pouvoir absolu et ne cache pas ses ambitions à annexer une partie de l'Europe. Nos responsables politiques de cette époque, en voulant sauvegarder la paix, ont obtenu la guerre. Malgré mon jeune âge, je me souviens de nombreuses discussions où revenait souvent les expressions de : fasciste et communiste. Beaucoup de livres ont été écrits sur ces idéologies qui, malheureusement feront des millions de victimes innocentes en quelques années.



5 CV CITROËN type
C3
Hélène Brouard,
Jacques Arbelaiz et
Huguette Vallet
(vers 1937)

Monastella RENAULT
Gabrielle, Jacques et
Pierre Arbelaiz
(vers 1933)



Les vacances 1937, 38 et 39.

Avec la nouvelle loi des 15 jours de congés payés, les premiers aoûtiens arrivent sur des lieux jusqu'à présent réservés à quelques privilégiés, principalement les bords de mer les moins éloignés de la région Parisienne. Les déplacements se font surtout par le train ou à vélo ; c'est la mode du tandem, qui sera éphémère, et du camping avec le sac à dos.

L'automobile n'est pas encore un moyen de déplacement très répandu. En 1935 la première Traction Avant 7 CV, coûte 18 000 Francs, une Delage c'est de 32 000 à 75 000 Francs. Je n'ai pas de référence précise concernant les salaires, probablement entre 1 000 et 2 000 ; il faut donc plus d'un an de salaire pour se payer la voiture la moins chère.

Le rapport revenu / coût de la vie, est bien moins favorable que maintenant, ce qui fait que beaucoup de personnes ne pourront s'offrir quinze jours au bord de la mer. Et il n'y a pas de structures prévues pour accueillir ceux qui peuvent partir ; les terrains de camping sont presque inexistantes (*quelques-uns pour les scouts*), pas de villages vacance, peu d'hôtels réservés à une clientèle aisée.

Mes parents ont une auto, mais aussi des dettes pour le paiement du pavillon. Alors pourquoi sont-ils partis plusieurs fois en ces années précédant la guerre ? Je vois deux explications possibles : d'abord, l'influence de l'oncle et de la tante de Saint-Ouen, qui ont été dès 1936 en Auvergne, et à leur retour ils ont vanté la beauté des paysages qu'ils y ont vu, ensuite, les bienfaits du climat de moyenne altitude pour ma santé. En effet, j'ai toujours de nombreuses crises d'asthme, que les docteurs de cette époque ne savent pas calmer efficacement. Plusieurs médecins ont conseillé à mes parents de m'envoyer faire une cure à La Bourboule, mais ces cures coûtent très cher et il n'y a pas comme maintenant de prises en charge par les assurances sociales. Alors c'est peut-être pourquoi mes parents décident de partir en vacances dans le Massif Central pour la première fois en 1937.

Le premier lieu d'accueil, est un hôtel très modeste, au pied du viaduc des Fades, au bord de la Sioule. Je revois très bien cet endroit, papa m'emmène à la pêche et un jour je prends six ablettes, alors que lui est bredouille : quel événement, j'étais la vedette de l'hôtel !!

Le viaduc des Fades est un ouvrage d'art exceptionnel pour l'époque. Il est constitué d'un tablier métallique de plus de quatre cents mètres de long, supporté par deux piles en granit de 92 mètres de hauteur. La voie ferrée culmine à 132 mètres au-dessus de la Sioule. Il a été construit au début du vingtième siècle par l'ingénieur Vidard.

Le séjour est limité à une semaine, sûrement pour raison financière, et aussi à cause des étapes à Beaune-la-Rolande chez mon grand-père, à l'aller et au retour. A cette époque faire le parcours Argenteuil / Auvergne dans la journée, me paraît problématique. D'abord les routes ne sont pas toutes très « carrossables », et la Monastella n'est pas une voiture très puissante, ses six cylindres de faible diamètre ne font que 1 500 cm³. La fiabilité laisse à désirer, il y a souvent des crevaisons, des gicleurs qui se bouchent ou des bougies à remplacer.

Papa a toujours dans le coffre : une combinaison, de l'outillage et des pièces de rechange [bougies, courroies, chambres à air, joint de culasse, bidons d'essence, etc.]. La Renault, en revanche est une voiture spacieuse et relativement confortable ; son principal

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

défaut est la fragilité du moteur. Papa refait le moteur tous les ans avant chaque départ, beaucoup de mécaniques ne dépassent pas vingt mille kilomètres sans révision complète, les points faibles étant l'embiellage et les soupapes.

L'autre séjour en Auvergne, se fait à Herment, petite commune située sur le plateau des Mille Vaches. Là nous sommes en location à l'étage d'une maison appartenant à des paysans ; ils ont une fille, à peu près de mon âge, avec qui je vais garder les vaches.

Au cours de ces vacances, nous faisons quelques sorties dans les environs. Mes parents sont émerveillés par la vision de ces paysages qu'ils ne connaissent pas, moi je suis un peu trop jeune pour apprécier vraiment la beauté de ces sites, mais ma mémoire a conservé certains souvenirs, comme : les roches Tuilière et Sanadoire, le puits de Sancy et surtout le Puy de Dôme. La route d'accès au sommet (*1465 mètres*), ouverte en 1926, a été la première route à péage en France. C'est une route longue de quatre kilomètres avec une pente constante à 12 %. À cette époque au poste de péage, il y a une sorte de contrôle technique pour interdire l'accès à certaines voitures jugées inaptées à effectuer la montée. Beaucoup de voitures anciennes (*très anciennes maintenant, mais modernes avant-guerre*), ont tendance à chauffer dans les côtes importantes, même la « Traction » a ce défaut à ses débuts. La Monastella est montée sans problème, sans doute très lentement mais sûrement. Pour se garer arriver en haut, pas de difficultés ; ce n'est plus le cas maintenant, où depuis quelques années la route est fermée en période touristique, les parkings et la route étant saturés d'automobiles.

Je me rappelle aussi que nous sommes allés à Vic sur Cère, dans le Cantal, où nous avons parcouru le circuit pédestre du Pas de la Cère. Papa m'a porté sur ses épaules car j'avais peur à certains passages délicats : passerelles vacillantes pour franchir la Cère. Cette promenade pédestre très agréable existe toujours et n'a pas changé (*sauf le nombre de voitures sur le parking*).

Bien que n'ayant pas fait de cure à La Bourboule, ces séjours dans la région apportent une amélioration momentanée à ma santé. Le climat est sans doute favorable, aucune crise pendant les semaines de vacances, mais au retour à Argenteuil surtout à l'automne, je retrouve mes suffocations nocturnes. Mes parents ne savent plus quoi faire, ils consultent plusieurs docteurs, qui n'ont toujours pas de remèdes efficaces : la plupart disent que c'est héréditaire (*mes deux grands-pères avaient de l'asthme*), ou que j'ai une allergie à quelque chose ? Les fraises par exemple. Comme il y a des fraisiers sur le terrain, papa les arrache, je ne mange plus de fraises et j'ai toujours de l'asthme !! Mes parents consultent un homéopathe, soi-disant spécialiste : je suce des petites pilules avec encore le même résultat négatif. Conclusion des médecins : il faut attendre la puberté, cela se passera.

Les quelques semaines passées dans cette région, m'ont laissé un très bon souvenir de l'Auvergne, c'est pourquoi nous y retournerons plusieurs fois en camping, et avec la caravane. A la fin du mois d'août 1939, nous sommes de retour à Beaune, mais impossible de continuer la Monasix est en panne ; une pièce de transmission a cassé, que papa a commandée, mais malheureusement d'autres événements beaucoup plus graves surviennent avant l'arrivée de cette pièce.

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE



A Nanterre, au 66 avenue de Rueil, je reconnais la palissade de clôture du terrain.

J'ai environ 6 mois alors fin 1930 ou début 31, là, ma mémoire est en défaut !!



Ma première voiture



Photo prise par ma tante Georgette vers 1935, dans le jardin au 66 Avenue de Rueil. Au fond on distingue la tonnelle faite par mon père avec des matériaux récupérés chez Forestier. Sur la droite le bâtiment limitrophe de chez Fahys. Derrière maman les niches à lapins.



Le chef d'œuvre du photographe



C'est bien moi à 8 mois.

*Quand Marion va au moulin
Pour y faire moudre son grain (bis)*

* * *

*Elle monte sur son âne
A l'âne, à l'âne, à l'âne
Elle monte sur son âne Martin
Pour aller au moulin*

* * *

*Et au p'tit trot, p'tit trot
C'est le refrain de la meunière
Et au p'tit trot, p'tit trot
C'est le refrain de son moulin*

* * *

*Pendant que le grain se moudrait
Et que Marion bavardait (bis)*

* * *

*Le loup a mangé l'âne
A l'âne, à l'âne, à l'âne
Le loup a mangé l'âne Martin
Qui allait au moulin*

* * *

Chanson enfantine apprise à l'école Volembert vers 1937 ou 38.

1^{er} CHAPITRE : L'AVANT-GUERRE

1^{re} Classe.

Nom de l'élève : *Chabrais Jacques*

MOIS	Candales	Lignes	Devoirs	Application au travail	Interpellation orale et écrite	Lectures et révisions	Dicté	Grammaire et orthographe	Rédaction	Calcul	Sciences	Histoire	Géographie	Dessin	Classe	Travail manuel	Gymnastique	TOTAL des points	Absences	Retards	OBSERVATIONS	VISA DU DIRECTEUR	VISA DES PARENTS
Octobre	19	9	38																				
Classement du mois : <i>7</i> sur <i>37</i> élèves.																							
Décembre	12	0	47																				
Classement du mois : <i>5</i> sur <i>33</i> élèves.																							
Janvier	16	5	4	20	3	9	7	6	22	9	7	7	5	8	8								
Classement du mois : <i>15</i> sur <i>33</i> élèves.																							
Février	19	6	17	1	15	12	4	7	33	8	7	9	2	9	5								
Classement du mois : <i>3</i> sur <i>30</i> élèves.																							
Mars	11	8	9	3	15	14	6	23	10	7	6	4	9	5									
Classement du mois : <i>3</i> sur <i>31</i> élèves.																							
Avril																							
Classement du mois : ... sur ... élèves.																							
Mai																							
Classement du mois : ... sur ... élèves.																							
Juin																							
Classement du mois : ... sur ... élèves.																							

Dernier relevé de notes de l'école Volembert d'Argenreuil, le Directeur était Mr. Aubin (1943 /44)

La mobilisation.

Depuis plusieurs mois, les rumeurs les plus diverses circulent au sujet d'une éventuelle guerre entre La France et l'Allemagne. Hitler continue « d'annexer » les petits pays proches des frontières de l'Allemagne, ce qui est très inquiétant. Les démarches effectuées par les dirigeants Français et Anglais (*accords de Munich*), rassurent les populations de ces deux pays, mais Hitler ne respecte pas ces accords, plus rien n'arrête sa folie expansionniste : le 1^{er} septembre à quatre heures du matin, les divisions blindées allemandes entrent en Pologne sans déclaration de guerre préalable. Cette fois la France et l'Angleterre réagissent en déclarant la guerre le 3 septembre au matin, mais bien trop tard pour arrêter les ambitions du dictateur allemand.

Je me rappelle bien les affiches annonçant la mobilisation générale dès le 2 septembre ; c'est la consternation générale. Aussitôt d'autres affiches sont collées dans les gares, avec les horaires des trains et la destination des centres de regroupement. Les départs sont échelonnés sur quelques jours, en fonction de la classe des appelés. Papa de la classe 23, a dû partir le 3 ou 4 septembre. Ce départ a lieu à la gare d'Auxy, je revois mon père monter dans le train avec une musette contenant le minimum nécessaire ; ces départs sont très pénibles et émouvants. La situation est jugée très grave par certains, pour d'autres nous sommes les plus forts et cette guerre va être rapidement gagnée [quelle illusion !].

Pour se remonter le moral, les mobilisés veulent croire qu'ils seront de retour dans un ou deux mois ; hélas, certains ne reviendront que cinq ans après, et quelques-uns jamais.

A Beaune, maman doit faire face à cette nouvelle situation, douloureuse et imprévue, moi je me souviens avoir beaucoup pleuré après ce départ (*j'ai tout juste 9 ans*). Avant de partir, mon père a pris la précaution de ranger sa voiture dans une grange chez des voisins de mon grand-père, où par la suite elle sera camouflée sous un tas de paille pour que les Allemands ne la trouve pas. Le principal souci de ma mère, c'est le retour à Argenteuil ; seule solution le train, mais il y a des difficultés à cause des convois militaires qui sont évidemment prioritaires.

Mon père est affecté au 372^e régiment d'artillerie lourde sur voie ferrée [RALVF], et doit rejoindre Châteauroux, base de ce régiment. D'après le courrier de papa, ce voyage est très long, les gares sont encombrées, les trains insuffisants... C'est le début de la pagaille. De Châteauroux, le 372^e RALVF doit se diriger vers Metz. Mon père est affecté au service auto rattaché à l'état-major. Pour ces « privilégiés » le voyage s'effectue à peu près normalement, mais, pour le gros du régiment, c'est une aventure lamentable. Ce régiment d'artillerie, est constitué de batteries de marine montées sur des wagons spécifiques hors gabarit. Ces pièces sont des canons de 350 et 400 mm à longue portée. En plus de l'encombrement du réseau, beaucoup de voies ferrées ne sont pas prévues pour supporter ces convois exceptionnels. Il faut en urgence adapter les rails, modifier des passages à niveaux, etc. Le trajet Châteauroux / Metz nécessite plusieurs semaines ; pendant ce temps les Nazis envahissent la Pologne et bientôt la Belgique.



La drôle de guerre.

Ces canons à longue portée, arrivent enfin à Moulin les Metz, petite commune des environs de Metz, supposée être la base d'opérations de ce régiment d'artillerie. Jamais un seul obus ne sera tiré ; pourquoi ? Pendant neuf mois les « artilleurs » restent dans la plus profonde inactivité, avec toutes les conséquences néfastes inévitables. Mon père est Brigadier*, et se retrouve responsable du garage, ce qui semble assez logique vu ses compétences en mécanique (*remarquable car, à l'armée, les compétences individuelles ne sont pas toujours bien utilisées*).

Pendant tous ces mois en attente d'une offensive qui ne vient jamais, que font tous ces soldats ? Ici le proverbe prend toute sa valeur : « l'oisiveté est une mauvaise conseillère ». La principale préoccupation, c'est l'amélioration de l'ordinaire, généralement très ordinaire à l'armée, cela consiste à aller : à la pêche, aux escargots, à braconner du gibier, et surtout à trouver du vin de meilleure qualité que la piquette fournie par l'intendance. Je pense que mon père doit bien se débrouiller dans ce domaine, cette période néfaste favorise son penchant pour la bonne vie avec les copains.

Heureusement mon père a aussi d'autres occupations plus saines. Très adroit manuellement, et disposant de l'outillage du garage, il fabrique quelques objets à base de matériaux militaires : plusieurs briquets en laiton, un coupe-papier (*miraculeusement conservé et accroché dans l'entrée à Bergerac*), et un modèle réduit d'avion coulé en aluminium spécialement pour moi ; brut de fonderie, je devais l'ébarber et le polir... il a fini à la ferraille quelques années plus tard.

Pendant ces neuf mois de « drôle de guerre », papa vient deux fois en permission de dix jours dite de détente : du 31/12/39 au 11/1/40 et du 23/3/40 au 3/4/40 [dates retrouvées dans son livret militaire]. Pour maman et moi c'est un immense plaisir de nous retrouver ensemble, pendant ces brefs séjours je crois que papa va aider chez Forestier pour améliorer sa solde. Petit détail dont je me rappelle très bien : c'est le gros problème de papa [et de tous les militaires de l'armée française], pour faire tenir ses bandes molletières. Encore une innovation de l'armée française, datant de la guerre de 14 - 18, ce sont des bandes de tissus kaki, qu'il faut enrouler autour des jambes en partant de la cheville et s'arrêtant au-dessous du genou ; trop serrées, elles compriment le mollet, et trop lâches elles ne tiennent pas. Par la suite papa, se débrouille pour avoir des guêtres en cuir. Les Allemands eux ont des bottes en caoutchouc confortables et étanches !

Voici maintenant comment s'est terminée « la guerre » pour mon père : d'après ses récits entendus de nombreuses fois, le colonel du 372^e R A L V F était un traître. Mon père le surprend la nuit plusieurs fois à transmettre des signaux lumineux en direction de la frontière ; papa remplace quelques fois le chauffeur de ce colonel, et a donc des contacts avec lui.

* Brigadier : grade utilisé dans l'artillerie, équivalent à caporal dans l'infanterie

En mai 40, quelque temps avant l'arrivée des Allemands, papa se doute qu'il se passe des choses inquiétantes, il a réussi à avoir des renseignements sur la situation catastrophique de l'armée, car bien sûr les informations officielles se veulent rassurantes. Une nuit il décide de partir ; décision très grave et risquée car à ce moment-là il est considéré comme déserteur. Il réunit les meilleurs véhicules avec provisions d'essence, rassemble ses copains volontaires pour cette expédition dangereuse, et ils partent direction plein sud. Le lendemain les Allemands arrivent à Metz, tout le régiment est fait prisonnier.

Cet épisode n'est pas exceptionnel, d'autres militaires se retrouvent errants sur les routes ce qui contribue à augmenter la pagaille provoquée par l'exode des civils.

Après de multiples péripéties, les « fuyards du 372^e » se retrouvent dans le sud de la France, dans un centre de regroupements à Saint Antonin [Tarn et Garonne] où mon père est démobilisé le 20 août 1940.

Presque toute l'armée est en déroute, les Allemands avancent avec une facilité déconcertante, mais eux ils sont organisés, ils ont des divisions de blindés, les fantassins de la Wehrmacht sont transportés dans des camions ; nous, on a les 75 de la guerre de 14, la cavalerie, et la ligne Maginot qui ne sert à rien. Il y a quand même quelques foyers de résistance, héroïques et inutiles, notamment près de la frontière belge, où le colonel Charles de Gaulle, commande un de nos rares régiments de chars. Si les prévisions de cet officier avaient été écoutées par nos hommes politiques, nous n'aurions pas subi cette défaite infamante, qui va nous valoir quatre années d'occupation, et plusieurs millions de morts.

Pendant ces premiers mois de guerre, maman et moi attendons la suite des événements, en espérant le retour rapide de papa. Ma mère a encore plus de difficultés pour assurer sa gestion des fins de mois, la solde de brigadier n'est pas très élevée, et mon père en conserve une partie ; je crois me rappeler que Forestier a aidé un peu ma mère.

Pour faire face à cette nouvelle situation, en plus du jardin et de l'élevage de lapins, maman décide de prendre de jeunes enfants en garde. C'est en premier la petite fille de Mme Rochon, voisine de M. et Mme Ribeau rue des lauriers. Ensuite elle gardera un autre bébé dont les parents habitent rue Carême Prenant dans le vieil Argenteuil.



Plaque d'identité : Pierre Arbelaiz, Classe 23



L'exode de juin 1940.

De septembre 39 à avril 40, il ne se passe rien de sérieux sur le front Franco-Allemand, simplement quelques escarmouches sans importance, quand subitement les blindés Allemands envahissent la Hollande et la Belgique le 10 mai. En quelques jours ces deux pays neutres sont contraints à capituler, et c'est au tour de la France de connaître l'invasion des troupes de la Wehrmacht.

La situation catastrophique de notre armée, n'est pas révélée par le gouvernement Daladier, la censure fonctionne bien, des bruits contradictoires circulent. Ce qui est connu et irréfutable, c'est la fuite des populations, du nord et de l'est de La France, qui abandonnent leurs villages, leurs maisons, leurs fermes et animaux et se dirigent vers le sud. Il y a environ dix millions de Français et un million et demi de Belges qui se retrouvent sur les routes dans une pagaille indescriptible.

Tous les véhicules sont utilisés : ceux qui ont une voiture et de l'essence sont un peu favorisés, les autres utilisent des voitures à bras, des charrettes attelées, des vélos et beaucoup sont simplement à pieds avec un baluchon sur le dos. Les routes sont complètement encombrées, et en plus il y a les attaques des Stukas de la Luftwaffe (*aviation Allemande*), qui font beaucoup de victimes.

Dès les premiers jours de juin, la plupart des habitants de la rue de Saint-Quentin sont partis ; sur toute la rue qui compte une quarantaine de maisons, il ne reste que quelques personnes qui ne peuvent ou ne veulent pas partir. Maman est très indécise, elle pense évidemment à aller à Beaune, mais il y a cent trente kilomètres et nous n'avons aucun moyen de transport, sauf nos jambes. Et puis quitter sa maison est une décision difficile, car il y a les risques de pillage.

Nous partons quand même, le 11 ou 12 juin ; les troupes Allemandes sont toutes proches, du côté de Pontoise, on entend des coups de canon qui se rapprochent de plus en plus. Beaucoup de rumeurs circulent au sujet du comportement des Allemands : vols, viols, brutalisation des femmes et des enfants, etc. Maman a même entendu dire qu'ils peuvent couper une main aux enfants pour les empêcher plus tard de combattre l'Allemagne.

Heureusement tous ces bruits se révéleront faux, les vrais militaires Allemands se comporteront correctement, sauf la Gestapo et les SS.

Ma mère a rassemblé quelques vêtements, un peu de nourriture et autres affaires jugées indispensables pour constituer un chargement le moins lourd possible car notre véhicule, c'est une brouette*. Nous sommes les derniers à quitter la rue de Saint-Quentin, tout le quartier est abandonné, il reste seulement deux ou trois vieilles femmes qui ne veulent pas partir ; et des lapins qui trouvent la liberté juste avant que leurs propriétaires perdent la leur.

* Brouette en bois, provenant de mon grand-père, que j'ai beaucoup utilisée, et disparue à Traly

Nous voici donc maman et moi sur la route roulant la brouette chacun notre tour ; je n'ai pas encore dix ans, maman pousse cette brouette plus souvent que moi. Maman a prévu d'aller à Beaune en plusieurs étapes, cent trente Km c'est possible en dix ou douze jours ? Nous prenons la direction de Nanterre, maman connaît bien la route pour l'avoir effectuée souvent en voiture avec papa, qui prenait toujours le même parcours : Argenteuil, Nanterre, Versailles, Jouy-en-Josas, Pithiviers, et Beaune-la-Rolande. Malgré mon jeune âge, je me rappelle très bien ce trajet.

Dans le bas d'Argenteuil, nous retrouvons d'autres « fuyards » et c'est bientôt une file continue qui se dirige vers le pont pour passer La Seine. C'est là que les difficultés commencent. Des informations alarmantes se propagent : on ne passe plus, le pont va sauter, etc. Pour tenter de freiner l'avance allemande, le génie militaire a miné tous les ponts, beaucoup sont déjà inutilisables.

Les dépôts d'essence de Gennevilliers sont en feu, l'aviation allemande bombarde et mitraille un peu au hasard l'armée en déroute, mêlée aux civils ; c'est l'affolement général. Nous réussissons à franchir le pont quelques minutes avant l'explosion qui détruit une travée complète.

Pour aller à Nanterre, nous prenons un raccourci que maman connaît bien, pour l'avoir parcouru plusieurs fois en allant voir nos amis Vallet à Colombes. C'est un chemin à travers les terrains vagues, à peu près parallèle à la Seine, où plus tard, sera construit une déviation, et le complexe sportif de Colombes. Nous avons quitté la rue de Saint-Quentin dans la matinée, et nous arrivons le soir assez tard à Nanterre, après avoir parcouru environ douze kilomètres. Compte tenu des aléas, et du moyen de transport, il semble difficile de mieux faire. Ma mère avait prévu que nous serions hébergés chez d'anciens voisins du quartier où nous habitions avant [avenue Rueil], mais ceux-ci sont tous partis ; maman est désespérée et très fatiguée, je ne sais comment, nous nous retrouvons dans un grand pavillon habité par un couple très âgé, que ma mère ne connaît pas ; c'est là que nous passons cette première nuit d'exode.

Le lendemain matin, on apprend que les Allemands sont aux portes de Paris. La capitale a été déclarée ville ouverte, il n'y a donc pas de bombardements ni de combats. Les informations sont très vagues et souvent contradictoires, il est très difficile de savoir ce qui se passe. Dans la matinée avec quelques autres personnes nous partons aux nouvelles. C'est à ce moment que j'ai vu les premiers soldats de la Wehrmacht sur le boulevard National et au rond-point de la Boule [voir croquis page 23]. Ce sont des motocyclistes avec side-cars, bien équipés. Quel contraste avec nos malheureux fantassins se traînant péniblement sur les routes. Nous sommes le 13 juin, les Allemands entrent dans Paris le 14 au matin, où ils défilent triomphalement.

La consternation est générale, mais c'est en même temps un soulagement, cette issue de la guerre était inévitable, compte tenu de l'imprévoyance de nos dirigeants et du manque de préparation de l'armée Française.

Il devient donc inutile de poursuivre notre « voyage » vers le Loiret ; ma mère pense immédiatement à repartir à Argenteuil, mais c'est impossible tous les ponts de la Seine sont détruits ou endommagés, les quelques passages possibles [barques ou passerelles provisoires], sont contrôlés par les Allemands qui interdisent l'accès aux civils. Des milliers de personnes sont dans notre cas. Que faire ? Les gens qui nous ont hébergés cette première nuit ne sont pas très accueillants, maman recherche un autre gîte car elle comprend que nous sommes bloqués à Nanterre pour plusieurs jours.

Maman avait de bonnes relations avec Mme Pondevianne, elle sait qu'ils sont partis et que par conséquent leur logement doit être libre. Nous quittons la rue de Rueil, pour aller passer cette deuxième nuit d'exode dans le centre de Nanterre, où nous restons quelques jours. La situation est toujours très confuse, maman s'inquiète de ce qui se passe à Argenteuil, est sans nouvelle de papa, et sa réserve financière est au plus bas (*pendant plusieurs semaines la solde de papa n'arrive pas*). Maman doit donc assumer seule, et prendre les décisions qui lui semblent les mieux adaptées à ces moments difficiles.

Après une semaine chez Pondevianne, le retour n'étant pas encore possible, je ne sais comment, maman trouve « une location » dans une autre maison toujours à Nanterre, mais cette fois moyennant rétribution. Les propriétaires sont des gens âgés qui disposent d'un pavillon inoccupé, et qui profitent de la situation pour se faire un peu d'argent. Dans toutes les périodes difficiles, tous les moyens sont bons pour gagner de l'argent.

Nos occupations essentielles sont : le ravitaillement qui commence à devenir difficile, et la recherche d'informations permettant notre retour.

Ce jour arrive enfin. Je n'ai pas en mémoire de date précise, je pense que nous sommes restés à Nanterre environ trois semaines. Nous voici repartis avec la brouette, le parcours est bien plus long, car il nous faut aller traverser la Seine à Chatou. Tous les ponts de la région sont inutilisables. A proximité de la plupart de ces ponts, des passages par bacs ont été organisés, mais ils sont payants ; maman préfère effectuer quelques kilomètres supplémentaires au lieu de cette traversée en barque. Le seul franchissement possible de la Seine : c'est le pont du chemin de fer de Chatou, dit « pont de la Morue », où une passerelle provisoire pour piétons a été installée.

Ce retour exige une journée complète, car il y a bousculade au passage de la passerelle, environ quatre kilomètres supplémentaires et la dernière partie du parcours est en montée continue. Malgré la fatigue, maman a hâte de retrouver la rue de Saint-Quentin, dans la crainte du pillage des maisons abandonnées. Heureusement il n'en est rien, nous retrouvons tout intact. Avant le départ ma mère avait caché certaines choses considérées de valeur [dans la baignoire en tôle retournée sous l'escalier de la cave].

Dès notre retour, maman se remet au travail dans le jardin, elle sait très bien qu'il va y avoir des problèmes de ravitaillement, déjà prévoyante elle avait fait quelques réserves à la cave, avant le départ. Moi, j'ai une occupation très particulière : c'est la chasse aux lapins. Avec Robert Deshayes, voisin et camarade d'école, nous entreprenons la récupération des lapins lâchés près d'un mois auparavant. Sans tenir compte de leurs anciens propriétaires, le but est d'en récupérer le plus possible, ce qui provoque quelques discussions avec certains voisins, car pour cette « chasse », il faut escalader les clôtures.

L'annonce de l'armistice par le Maréchal Pétain, est à la fois un soulagement et une crainte. Les réfugiés peuvent retrouver leurs foyers*, les soldats non prisonniers sont progressivement démobilisés, mais comment va se comporter la troupe d'occupation ?

La France est coupée en deux : au nord la zone occupée, au sud la zone dite « libre », ceci jusqu'au 12 novembre 1942 où les Allemands envahissent la France en totalité.

* Le retour des réfugiés dit « contre exode », durera plus de trois mois.

L'occupation Allemande.

Après cette défaite militaire sans précédent, les activités reprennent progressivement. Les soldats non prisonniers sont démobilisés et retrouvent leurs foyers, mais il y a deux millions de prisonniers qui ne reviendront qu'en 1945. Papa est démobilisé fin août, et reprend son travail chez Forestier, maman se trouve soulagée de ne plus avoir à supporter toutes les responsabilités, comme elle vient de le faire pendant un an. La paye de chez Forestier est aussi très attendue, malgré la prime de démobilisation que mon père a perçue, et un reliquat de solde.

Dans l'immédiat, les troupes d'occupation se comportent en simples vainqueurs, sans trop de problème avec la population. Par la suite, à partir de 1942, leur comportement sera plus agressif ; avec les S.S., la Gestapo, la chasse aux juifs, le S.T.O. et les représailles par suite des actions de la résistance.

La situation économique de la France est catastrophique : tous les ouvrages d'art [ponts routiers et ferroviaires], sont détruits ou endommagés, les réseaux de téléphone et d'électricité ont aussi beaucoup souffert, ainsi que la plupart des usines et centrales de production d'énergie. Tous ces dommages sont surtout très importants dans la partie nord-est, et la région Ile de France. Dans les clauses de l'armistice, signé par le général Huntziger le 22 juin*, la France doit payer des indemnités colossales :

- 400 millions de Frs par jour pour l'entretien de la Wehrmacht.

Et fournir :

- 10 000 têtes de bétail par semaine pendant un an,
- 700 000 tonnes de charbon par mois,
- 1 000 tonnes de beurre par semaine, etc.

En ce qui concerne la zone occupée, les autorités Allemandes prélèvent tout ce qu'elles veulent, des convois ferroviaires partent journellement vers l'Allemagne, chargés de ravitaillement et de matières premières ; l'économie du pays est complètement à la disposition de l'Allemagne, pour ses besoins militaires.

La grande préoccupation des Français, c'est la nourriture qui devient de plus en plus difficile à se procurer. Un système de cartes et de tickets de rationnement est progressivement mis en place, et concerne bientôt toutes les denrées vitales [pain, viande, vin, huile, beurre, savon, sucre, tabac, etc.], les autres produits, deviennent pratiquement introuvables. Ces cartes sont réparties en plusieurs catégories :

1. **J 1** : les enfants de 3 à 6 ans.
2. **J 2** : les enfants de 6 à 13 ans
3. **J 3** : les adolescents.
4. **M** : les adultes de 22 à 70 ans.
5. **V** : les plus de 70 ans.
6. **T** : les travailleurs de force.

Les rations attribuées sont très différentes suivant ces catégories. Papa a réussi à obtenir la carte **T** qui est la plus favorisée, moi, je serais **J3** un an avant la fin de la guerre.

* Deviendra ministre de la guerre dans le gouvernement de Vichy.

Les faussaires se précipitent sur la fabrication de fausses cartes, bientôt aussi nombreuses que les vraies ! Mais bien sûr elles se vendent assez chères. Quelques commerçants refusent ces fausses cartes, d'autres plus indulgents font semblant de ne pas les reconnaître.

Pour compenser le manque de pain qui devient de plus en plus mauvais, chacun se débrouille pour faire le sien. Il faut d'abord se procurer du blé au marché noir, ou aller le chercher à la campagne, si on connaît un endroit où se le procurer. Je passe de nombreuses heures à tourner le moulin à café, entre les genoux, pour obtenir une précieuse farine, que maman fait cuire dans le four de la cuisinière.

Pour la viande nous n'avons pas trop de problèmes ; papa et ses copains deviennent vite des experts du prélèvement, pendant le transport dans les camions. Toutes les semaines nous avons de la queue de bœuf au menu, cela fait un excellent bouillon et la viande est très bonne. De temps en temps il y a d'autres morceaux, cela dépend du transport effectué, il ne faut être trop exigeant. Ma mère a intensifié l'élevage des lapins, comme la plupart des voisins, mais il faut les nourrir, l'herbe très recherchée devient de plus en plus rare.

Tous les soirs, après le retour de l'école, je suis de corvée pour aller à l'herbe. Je pars avec un grand sac, que je dois ramener plein et bien tassé. Mon outillage de base, c'est la faucille du grand-père Jaury, que j'ai conservée à Traly (*la faucille pas le grand-père !*). Dans le quartier, il y a deux endroits où l'on trouve de l'herbe de bonne qualité [maman est exigeante, on ne donne pas n'importe quoi à manger à ses lapins] : les talus de la voie ferrée à la gare de triage, et les buttes à la limite de Sannois constituées par les déblais des carrières d'extraction de gypse, des entreprises Lambert, et Poliet et Chausson. Ces exploitations étant abandonnées depuis plusieurs années, la végétation a envahi tous les terrains. On y trouve surtout du « pas d'âne », herbe facilement reconnaissable avec ses grandes feuilles au ras du sol, que les lapins aiment bien. Vers 1960, toute cette zone sera nivelée et transformée en terrains constructibles. Dans les talus du chemin de fer, l'herbe est plus variée et plus dense, mais le ramassage plus difficile et même dangereux, la pente est assez raide, et il faut remonter le sac, et je ne suis pas le seul, il y a des concurrents, c'est à celui qui trouve le meilleur coin.

Dans le jardin, maman cultive un carré de luzerne, et des légumes. Mais le terrain n'est pas bien grand, environ 250 m², les récoltes sont insuffisantes pour notre consommation.

Papa par relation, trouve deux terrains à louer, situés sur la route de La Frette, à la limite d'Argenteuil et de Corneilles en Paris*. Un voisin M. Meudic cherche aussi une terre à cultiver, ces deux terrains étant très grands [2 à 3 000 m²], ils décident de s'associer pour transformer ces friches en potager afin de nourrir les deux familles et leurs lapins. Très gros inconvénient, ces terrains sont éloignés de la rue de Saint-Quentin de plusieurs kilomètres, alors pour y aller c'est le vélo quand il y a des pneus, ou le plus souvent à pied. Papa n'est pas du tout jardinier, il a pourtant plusieurs fois retourné et cultivé cette terre avec son ami Meudic qui lui non plus n'est pas du tout fait pour la culture, il travaille en costume et cravate à la banque de France ! Quand on a faim, on s'adapte par force à d'autres activités.

M. Meudic a 2 fils, Roger et Maurice : Roger qui a l'âge de partir pour le S T O s'engage dans les chasseurs Alpains pour éviter de partir en Allemagne, Maurice qui a un ou deux ans de plus que moi devient un copain. C'est souvent tous les quatre que nous partons route de La Frette, pour une journée de retour à la terre.

* Ces terrains seront absorbés après la guerre pour la création de la Z U P d'Argenteuil.

Sur ces terres, la culture principale est la luzerne pour les lapins. Souvent le soir, je pars à vélo chercher une botte de luzerne, et je reviens en poussant la bicyclette à la suite de la défaillance d'un pneu. A cette époque ces terrains sont en pleine nature, pas d'habitations à proximité, sauf une maison, il est donc risqué de cultiver des légumes, avec la pénurie les vols sont probables ; des pommes de terre et des carottes sont quand même récoltés, mais il faut les ramener. Les nouveaux cultivateurs empruntent une voiture à bras, et l'on pousse : que ces légumes sont bons ! Nous avons conservé ces terres jusqu'en 1946.

Pour compenser la sous- alimentation, des gâteaux caséines sont distribués dans les écoles, ainsi que de petites pastilles roses au goût acidulé, qui sont paraît-il des vitamines. Certains parents interdisent à leurs enfants de prendre ces bonbons, par crainte de contaminations provoquant de futures maladies ; ces craintes ne sont pas justifiées, mais il subsiste encore dans l'esprit de quelques personnes, la peur de l'utilisation de telles méthodes par les Allemands.

Ces quatre années d'occupation, semblent interminables, les plus difficiles seront les deux dernières, les autorités Allemandes devenant de plus en plus répressives.

En plus des privations, il y a les bombardements de l'aviation anglo-américaine sur les secteurs industriels, qui travaillent presque exclusivement pour les Allemands. Dans le haut d'Argenteuil, il n'y a pas d'usines proches, elles sont toutes concentrées près des rives de la Seine. Les sites les plus visés sont : Gnome & Rhône, Goodrich, Ericsson, Lioret, la centrale électrique, le port de Gennevilliers, etc. Les dégâts sont toujours très importants, et malheureusement il y a aussi beaucoup de victimes parmi la population ; voici un résumé de quelques raids effectués par la Royale Air Force, ou l'U S Air Force :

- Le 4 mars 1942 : bombardement des usines Renault à Billancourt, 630 morts, 9 000 sans-abris.
- 20 août 42 : attaque de bombardiers lourds à Amiens.
- Le 4 avril 43 : bombardement de Boulogne-Billancourt : 403 tués.
- 23 septembre 43 : bombardement de Nantes : 1 150 morts.
- Le 26 mai 44 : bombardements surs : Lyon, Nice, Chambéry : 2 000 tués.

Les bruits des sirènes, des forteresses volantes [bombardiers lourds Américain B 17], et des tirs de D C A sont restés gravés pour toujours dans ma mémoire. Les vagues de dizaines d'avions se succèdent sans interruption. Ces raids ont toujours lieu la nuit, les fusées éclairantes suspendues à des parachutes, descendent lentement, et éclairent les buts à atteindre, comme en plein jour. Les chasseurs de la Luftwaffe, et la D C A attaquent les avions alliés, de temps en temps, on voit un avion transformé en torche, tomber comme une pierre. Les incendies gigantesques provoqués par les bombes, se distinguent à plusieurs kilomètres.

Les Allemands ont installé quatre batteries de D C A, sur les voies ferrées de la gare de triage, une en face la rue des Châtaigniers, une face à la rue de Saint-Quentin et les deux autres un peu plus loin ; ce sont des canons spéciaux, de 88 pour le tir anti- aérien, montés sur wagons.

Notre grande crainte, est que ces canons facilement repérables, soient bombardés ou mitraillés par l'aviation des alliés. Le plus proche est à moins de deux cents mètres de notre maison. A la fin de 1943, papa ayant la possibilité d'avoir un petit camion, décide de nous évacuer maman et moi, à Beaune la Rolande.

Dans notre quartier, quelques habitants ont creusé des tranchées dans leurs jardins, d'autres ont renforcé leurs caves pour les transformer en abris. Quand les sirènes préviennent d'une attaque aérienne, on se regroupe dans ces abris très illusoire. Beaucoup

préfèrent se diriger vers les anciennes carrières, en se protégeant de la retombée des éclats de D C A, avec un couvercle de lessiveuse. Nous, nous allons dans la toute petite cave de nos voisins, qui a un plafond en béton sensé nous protéger. Heureusement, dans cette partie nord d'Argenteuil il n'y a pas eu de bombardements, le danger provient surtout des retombées d'éclats des tirs antiaériens. Le lendemain, avec les copains, je vais à la chasse aux éclats, on en trouve partout, c'est à celui qui trouve le plus gros. En peu de temps on remplit une boîte de conserve (*j'en ai conservé quelques-uns, mélangés avec des éclats de bombes provenant de Beaune, dans un bocal conservé à Bergerac*).

Au cours de ces années, le ravitaillement devient de plus en plus difficile. Beaucoup de boutiques sont fermées, d'autres n'ouvrent que quelques heures par jour, ou une ou deux fois par semaine. Ce sont des queues interminables, dès que l'on apprend qu'un commerçant va ouvrir. Je me souviens avoir fait la queue pendant des heures pour un peu de lait ou de beurre à la laiterie du boulevard Bourceron, loin de notre quartier.

Les rations attribuées par les cartes sont très faibles. Exemple : pour la catégorie **M**, 250 grammes de pain* et 180 grammes de viande par semaine, 3 litres de vin par mois pour un travailleur de force. Le tabac est aussi très rare, à Paris dans le métro, il y a les ramasseurs de mégots. Ils ont adaptée une pointe à l'extrémité d'un bâton, et peuvent ainsi « piquer » les mégots sans se baisser. C'est l'ergonomie des débrouillards !

Papa à cette époque fume la pipe et aussi des cigarettes, mais son réseau de copains lui fournit des feuilles de tabac brutes « prélevées » dans un dépôt de la régie à Nanterre. Je participe à la préparation de ces feuilles afin de les rendre fumables. D'abord il faut les laver avec de l'eau salée, ensuite les faire sécher mais pas de trop, enfin les rouler et les débiter en fines lamelles. Pour cette dernière opération, papa a bricolé un hachoir rotatif, constitué d'un tube en acier dans lequel on introduit un rouleau de feuilles ; à une extrémité il y a un disque coupant, et à l'autre un piston poussoir actionné par une tige filetée, l'ensemble entraîné par une manivelle que j'ai l'honneur de tourner. Plus tard papa se procurera une machine à faire les cigarettes marque « la Française », fabriquée par la manufacture de Saint Etienne, qui deviendra Manufrance. Beaucoup de fumeurs utilisent toutes sortes de plantes : armoise, feuilles de pomme de terre, feuilles de topinambours, etc. et le vrai tabac se vend au marché noir.

Pour remplacer le café, on utilise des glands, de l'orge, des châtaignes, ce café à un drôle de goût, il faut s'en contenter. Dans Paris et autres grandes villes, les pigeons deviennent très rares, ainsi que les corbeaux vendus dix francs pièce. Les chats sont aussi très recherchés, c'est paraît-il aussi bon que du lapin, peut-être en avons-nous mangé sans le savoir. Les charcutiers quand ils sont ouverts vendent du pâté de poisson, spécialité gastronomique pas très appréciée ! Les fromages quand il y en a, sont à 0 % de matières grasses.

Pour le chauffage il y a d'énormes difficultés, le gaz est souvent coupé, le vrai charbon a disparu, toute la production de nos mines prend la direction de l'Allemagne. Avec les tickets, les charbonniers ne fournissent que des boulets de très mauvaise qualité, comme pour le reste il faut se débrouiller. Pendant ces quatre années, le chauffage central n'est plus utilisé, le peu de combustible disponible est réservé à la cuisinière. Et c'est justement pendant ces années de disette, que nous subirons deux hivers très rigoureux avec de la neige et des températures de moins dix à moins douze degrés, pendant plusieurs semaines.

* Les tickets de pain ne seront définitivement supprimés que le 1^{er} février 1949.

Dans les chambres, bien sûr plus de chauffage, le matin au réveil, la buée s'est transformée en glace sur les vitres des fenêtres ; malgré ces conditions difficiles, mes crises d'asthme sont plutôt moins violentes [mystères de la nature ?].

Avec maman, nous récupérons le poussier des casiers à charbon, qui malaxé avec de l'eau et des vieux journaux, donne des boulets acceptables pour la cuisinière. Autre combustible recherché : le bois. Beaucoup de vieux meubles disparaissent en fumée, mais cela ne dure pas bien longtemps, alors les gens du quartier font des expéditions avec voitures à bras et brouettes, dans les bois de Cormeilles et de Sannois. Le dernier hiver nous irons jusqu'à Montlignon, soit plusieurs kilomètres à parcourir avec des moyens de transport souvent en mauvais état.

Seul le bois mort est autorisé à être ramassé, et pourtant le déboisement de ces forêts s'accélère. Dans chaque chargement, il y a bien du bois mort, mais juste sur le dessus, en dessous se trouve le bois fraîchement coupé, les scies, et les haches camouflées le mieux possible. Ces expéditions sont risquées, il ne faut pas se faire prendre, les gendarmes font la chasse.

En quelques mois, le bois de Cormeilles est presque anéanti, en raison de l'utilisation du bois pour alimenter les gazogènes, et des Allemands qui se sont aussi abondamment servis. Cette petite forêt ne sera pas reconstituée, et après la guerre, l'emplacement devient une carrière, exploitée par la société Poliet et Chausson.

Pour économiser les combustibles, on utilise un ustensile de cuisson presque inconnu : la Marmite Norvégienne. Constituée d'une caisse en bois avec un couvercle le plus étanche possible, au centre de laquelle est réservé un emplacement pour y loger un fait-tout ou autre marmite ; l'espace disponible étant rempli de vieux lainages, chiffons ou autres matières isolantes. La méthode consiste à faire chauffer le récipient le plus possible, et aussitôt à le transférer dans la caisse où la cuisson continue de s'effectuer pendant une ou deux heures.

Autre combustible recherché : le coke. Les usines à gaz et la centrale de Gennevilliers en produisent, mais il est réservé au personnel de ces entreprises. La gare de triage toute proche, est assez active ; les manœuvres se font avec des locomotives à charbon, et les résidus de combustion sont jetés sur les voies par les chauffeurs. Résultat, avec les cendres, on trouve du coke encore utilisable. C'est un peu la même corvée que l'herbe pour les lapins, mais l'opération est plus délicate, il faut se cacher car les sentinelles Allemandes ne tolèrent pas ce ramassage sans doute par crainte de sabotage sur les rails ou les wagons. Alors nous partons à deux, pendant que l'un ramasse l'autre surveille, de temps en temps on trouve une brique, lancée peut-être volontairement par un cheminot ? Ce « glanage » se fait à la tombée de la nuit pour pouvoir mieux se camoufler au retour. C'est le plus pénible ; le sac est lourd, il faut franchir les deux talus des voies en tranchée de la ligne Saint-Lazare / Conflans. Quelques fois, le sac échappe et se vide dans la pente. Ces activités ont sans doute remplacé le sport que je n'ai pas fait.

Pour l'habillement, c'est aussi très difficile ; la laine, le coton sont remplacés par des tissus en fibre de bois. Maman très douée pour la couture, réussit à faire face à ces difficultés. Par exemple elle refait les cols de chemise en utilisant les pans, généralement très longs, et puis, elle a quelques coupons de tissus en réserve. C'est à ce moment qu'elle m'apprend à repriser les chaussettes, avec la méthode traditionnelle [œuf en bois et fils de coton croisés]. Je trouve une autre solution qui consiste à coller une rustine et à la marteler sur l'œuf en bois ; bien fait, ce procédé donne des reprises presque invisibles. La colle spéciale très difficile à trouver s'appelle « Texicroche ».

Pour les chaussures, même difficulté ; c'est la mode obligatoire des semelles de bois. Pour l'hiver c'est une bonne isolation du froid, mais le gros inconvénient, c'est l'usure rapide. C'est pour moi, le moment d'exercer mes premiers talents de bricoleur. Papa ramène de chez Forestier des bandes de caoutchouc d'environ un centimètre d'épaisseur [protection entre la jante et la chambre à air dans les roues de camion], avec lesquelles je ressemelle les chaussures. J'avais souvent vu mon grand-père faire ce travail avec l'outil de base appelé « pied de fer », que j'ai conservé à Traly. Pour effectuer ces réparations, les semences (*clous spéciaux*), deviennent de plus en plus difficiles à se procurer. Des voisins, en haut de la rue, ont une « combine » pour se procurer des semences, mais comme ils ne sont pas capables de faire leurs ressemelages, en échange je dois faire ces réparations. Les semelles de bois perfectionnées ont des traits de scie alternés, ce qui donne un peu de souplesse et améliore la démarche.

Rapidement les pneus de vélos sont introuvables [sauf au marché noir]. Comme le vélo est devenu le moyen de déplacement le plus utilisé, c'est un gros problème, résolu en partie par les astuces du système D : bouchons de liège, paille ou foin bourré dans les pneus, tuyaux d'arrosage, etc.

Pour circuler à bicyclette, il faut faire une déclaration et obtenir une plaque d'immatriculation (*lettres noires sur fond jaune*), fixée à l'arrière et en plus avoir une plaque d'identité avec nom et adresse [déjà obligatoire avant la guerre]. Dans Paris circulent les vélos taxis, petites remorques de construction artisanale attelées derrière un vélo et pouvant transporter une ou deux personnes. Le pédaleur n'a pas obligatoirement la carte T !! Pratiquement plus aucune voiture particulière ne circule car :

- Il n'y a pas d'essence et,
- Il faut un « Ausweis* » délivré par les autorités d'occupation, réservés à quelques privilégiés [commerçants, docteurs, personnel des administrations, etc.]

Les camions sont équipés de « gazogène » : installation encombrante constituée d'une chaudière brûlant du bois ou du charbon de bois, les gaz résultant de cette combustion devenant le carburant de remplacement. L'adaptation est compliquée, et le rendement assez mauvais. Il y a deux fournisseurs principaux de « gazo » : Imbert et Gohin-Poulenc ; les camions Forestier qui roulent sont équipés avec Imbert. L'autonomie est peu importante, il faut emmener un chargement de sacs de bois coupé en petits morceaux. Quelques voitures sont modifiées pour utiliser ce combustible, c'est encore plus difficile que sur un camion pour loger la chaudière, et le récupérateur de gaz qui alourdisent le véhicule, avec des résultats souvent décevants.

Ces quatre années d'occupation semblent interminables, les restrictions sont de plus en plus dures à supporter ; le marché noir, le système D, les combines de toutes sortes sont les principales solutions pour survivre. Nous n'avons pas trop à nous plaindre car mon père se débrouille bien dans ces domaines avec son « réseau » de copains, à ce sujet voici une petite anecdote. Dans la gare de triage, un soir mon père et un voisin repèrent des wagons dont les portes sont mal fermées, et ils pensent qu'il doit peut-être y avoir des denrées intéressantes à prélever. Sitôt la nuit venue, nous partons vers cet entrepôt miraculeux ; comme pour les corvées d'herbe et de coke, il faut franchir les talus des voies ferrées. Avec le fils du voisin, nous sommes chargés de faire le guet, pendant que les hommes se dirigent vers un wagon. A l'intérieur il y a des caisses en bois avec bien sûr des inscriptions en allemand.

* Ausweis = Laisser passer

Papa et son copain :

- Ce sont sûrement des conserves ?

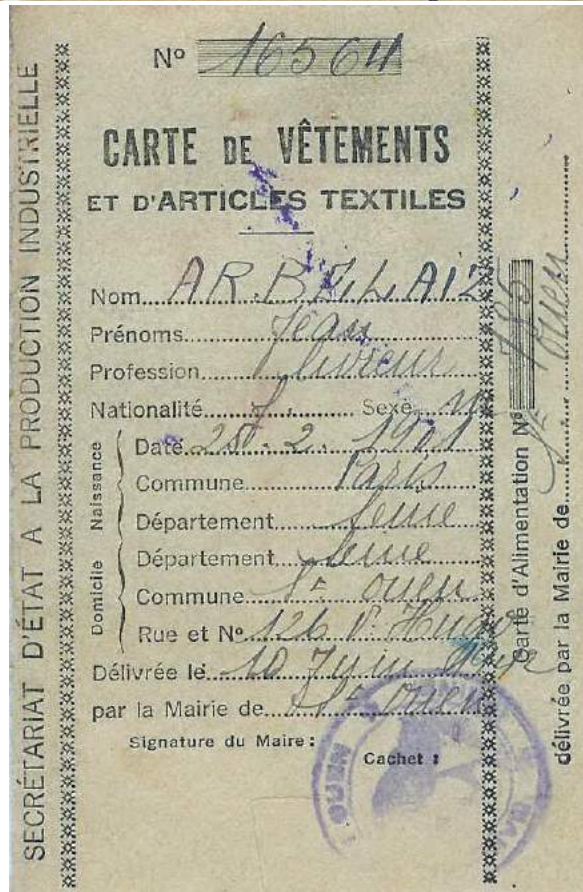
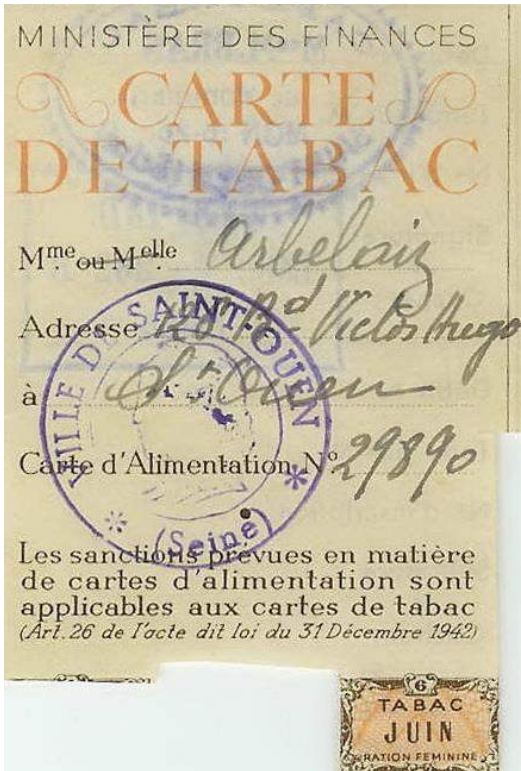
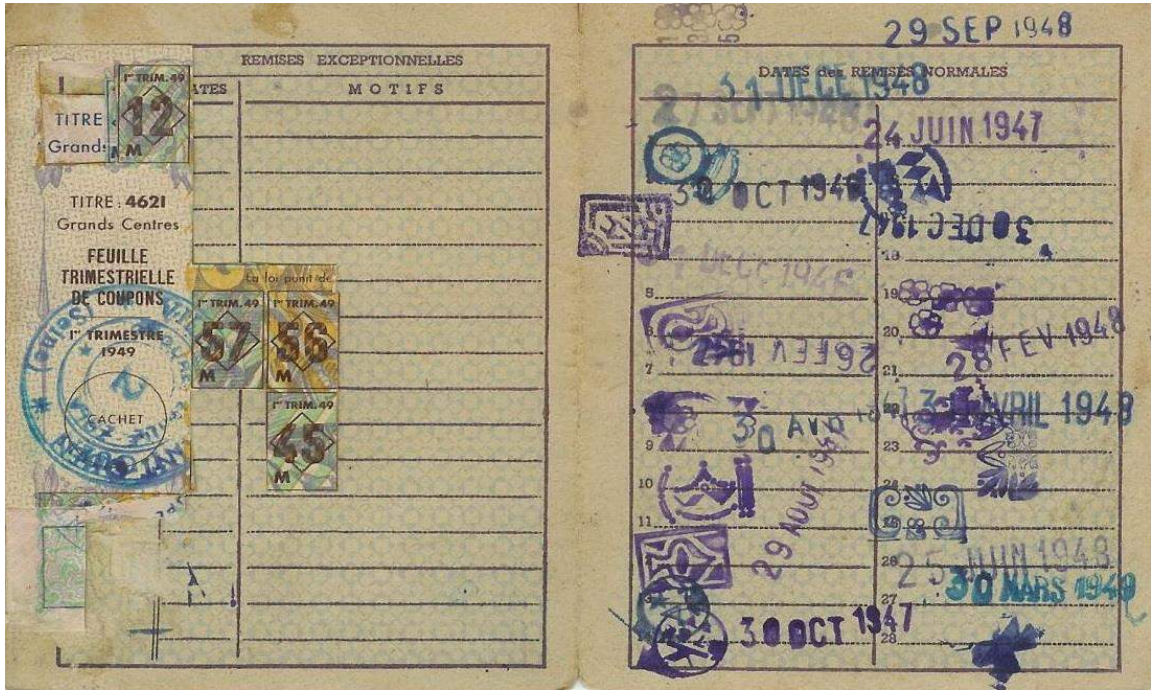
Ils prennent chacun une caisse sur leur dos en faisant très attention, car il peut survenir une sentinelle. Nous rentrons tous les quatre sans encombre, mais quand même très inquiets, au cas où quelqu'un nous aurait vus. Dans le garage après fermeture des portes, papa ouvre une première caisse. Grosse désillusion ; ce sont des masques à gaz !! Que faire ? Si les Allemands s'aperçoivent de la disparition de deux caisses, il est possible qu'ils fassent des perquisitions dans le quartier. Les deux compères sont très inquiets, ils décident de brûler immédiatement les caisses et leurs contenus. Dans le fond du jardin, ça brûle très bien, mais les flammes, la fumée et les odeurs de caoutchouc brûlé, à onze heures du soir, ça peut sembler anormal. Après la combustion, il reste à enterrer les résidus pour faire disparaître toutes traces de cette aventure très risquée. Conclusion : la faim peut conduire à des actes très téméraires.

Dans ces périodes de pénuries, quelques-uns s'enrichissent au détriment de la majorité de la population : ce sont les rois du marché noir, certains feront des fortunes alors que d'autres perdront tout [en 44, un Kg de beurre se négocie au noir 800 Frs].

A partir de 1942, les Allemands connaissent à leur tour des échecs militaires, d'abord en Russie [Moscou, Stalingrad], qui inversent la situation. Les informations officielles minimisent ces défaites et parlent de replis stratégiques ! Un voisin M. Lausanne travaille dans une imprimerie, et comme je m'intéresse à la géographie, il me fournit quelques cartes grand format et déjà en couleur, (*j'en possède encore quelques-unes, conservées dans un tube en carton, dont la France avec la ligne de démarcation*). Sur ces cartes collées à un mur, je repère l'avance des Russes à l'aide de petits drapeaux que je déplace en fonction des informations recueillies. La Luftwaffe et la Wehrmacht, vont de défaite en défaite jusqu'à la victoire finale des Alliés en 1945.

A l'âge que j'ai à cette époque, il m'est difficile d'avoir une opinion politique de la situation en France, d'ailleurs très complexe. Pour certains, le Maréchal Pétain est un sauveur, pour d'autres c'est un traître ; il y a les collaborateurs, les résistants, les communistes, les gaullistes. À la suite du débarquement en Afrique du nord en novembre 42, les Allemands envahissent la zone « libre », la ligne de démarcation est supprimée le 16 février 43. C'est la chasse aux juifs, le S T O (*service du travail obligatoire en Allemagne*) pour les hommes des classes 40 à 42, étendu à tous les travailleurs de 18 à 60 ans en février 44. Pour y échapper il faut justifier d'un emploi indispensable en France [papa a obtenu cette dispense]. Beaucoup refusent de partir et, se retrouvent dans les différents réseaux de la résistance, qui prennent de plus en plus d'importance.

Carte d'alimentation individuelle, dans laquelle on collait les tickets mensuels des différentes denrées.



Documents récupérés chez la tante Georgette après son décès, et conservés avec d'autres archives.

A Bélâbre en août 43.

Pendant l'occupation, les déplacements en province sont très difficiles, pas de voitures particulières, seuls les trains sont utilisables, et quelques cars équipés au gazogène. Pour aller en zone occupée, c'est presque impossible ; pour franchir la ligne de démarcation, il faut une autorisation, délivrée pour des cas très exceptionnels, comme par exemple le décès d'un parent. Le courrier fonctionne à peu près normalement, mais avec la censure. Les amis de mon grand-père Isidore, ont à plusieurs reprises, demandé que je vienne passer mes vacances chez eux pour me changer d'air et avoir une meilleure alimentation. Avec la suppression de la ligne de démarcation en février 43, ce séjour devient envisageable, pour les prochaines grandes vacances.

Seul papa m'accompagne, pour ce voyage qui va prendre la journée complète. Les trains ne sont pas des T G V, il y a de nombreux arrêts sur le parcours, à Vierzon [ex centre de transit entre les deux zones], il y a encore des contrôles d'identité et vérification des bagages. Le train s'arrête à Châteauroux, où nous prenons un car qui nous conduit aussi très lentement à Bélâbre.

Bélâbre est un bourg moyen, situé au cœur du Berry dans le département de l'Indre, entre Le Blanc et La Trimouille. M. et Mme Alphonse, résident au lieu-dit la Varenne, à environ deux kilomètres de Bélâbre dans une propriété ayant appartenu aux parents de M. Alphonse Brouard. A cette époque entre amis on n'utilise pas le nom patronymique, et pour la femme on utilise le prénom du mari ; pour nous c'est donc M. et Mme Alphonse, et quand eux, parlent de ma tante Georgette c'est Mme Jean, pour maman, c'est Mme Pierre. Le tutoiement n'est pas généralisé ; les hommes entre eux se tutoient, pas les femmes et encore moins entre hommes et femmes.

Je rappelle que M. Alphonse était un très grand ami de mon grand-père, et qu'ils s'étaient connus à Paris dans les années vingt quand ils étaient cochers de fiacres. M. Alphonse termine sa carrière comme chauffeur de taxis en 1930. Mme Alphonse, elle, a été cuisinière ou servante chez quelques familles nobles de la région Parisienne, son dernier emploi était dans un château à Cormeilles en Parisis près d'Argenteuil ; elle est d'origine de Haute-Savoie, et M. Alphonse un peu taquin l'appelle de temps en temps « La Savoyarde ». En 1930, ils décident de partir en retraite à la Varenne, à l'âge de cinquante ans. Ce sont des précurseurs de la retraite anticipée, à cette époque beaucoup de gens ont dû les juger un peu fous, où presque tout le monde travaille souvent jusqu'à soixante-dix ans. En 1930, il n'y a aucun système de retraite, pas de sécurité sociale, pas de caisses complémentaires ; cette décision d'arrêter de travailler à cet âge est tout à fait exceptionnelle et peut-être même considérée comme anormale.

Je pense qu'il y a plusieurs raisons, pour expliquer cette décision : d'abord, M. et Mme Alphonse, n'ont pas d'enfants, ce qui je suppose leur a permis de faire quelques économies, ensuite ils ont cette maison avec beaucoup de dépendances et de terrains, où



ils peuvent se retirer, et exploiter ces ressources locales, et enfin, ils ne sont pas très exigeants sur les conditions de vie.

M. Alphonse a deux autres occupations, très importantes pour lui ; la chasse et la pêche. Lors de mon séjour à la Varenne, j'ai appris tous les rudiments de la pêche. Mon professeur est un très bon pêcheur, il connaît les meilleurs coins, un de ses endroits favoris, c'est le pont de Charneuil, distant d'environ deux kilomètres. L'Anglin qui coule à proximité est une rivière très poissonneuse qui à cette époque ne connaît pas la pollution. Charneuil est un petit hameau où il y a quand même une épicerie buvette, et après la partie de pêche, on se retrouve devant un verre avec un copain qui habite à Charneuil ; c'est un ancien carrossier de Levallois, un vrai Parisien

Rapidement, j'apprends à monter les hameçons, M. Alphonse a des problèmes de vue, et éprouve des difficultés à préparer ses bas de ligne, surtout avec les hameçons de 20 et 22 [les plus petits], nécessaires pour prendre des ablettes. Avant mon départ, je lui en prépare une petite réserve, car un vrai pêcheur, n'utilise pas les bas de ligne tout prêt du commerce.

L'autre passion de M. Alphonse, ne peut plus se pratiquer, car la chasse est interdite par les Allemands et le gouvernement de Vichy, qui ont exigé la restitution de toutes les armes. Mais comme beaucoup de chasseurs, M. Alphonse a soigneusement graissé, enveloppé, et enterré son arme dans un lieu sûr.

Madame Alphonse, s'occupe de la basse-cour, des lapins, de la cuisine et autres tâches ménagères. Elle m'apprend à faire la bouillie pour les canards, ce qui consiste à hacher des orties avec un hachoir sur une planche. C'est une excellente cuisinière, je revois ses lapins rôtis au four ; un vrai régal. Le four de sa cuisinière est le seul appareil de cuisson, et elle me gâte avec de savoureux gâteaux. Même à la campagne, il y a rationnement de pain, et comme à Argenteuil, je tourne le moulin à café pour faire de la farine. Pour avoir du blé pas trop de difficultés, il suffit d'aller à la ferme la plus proche ; les fermiers [les Rémérand, nom très répandu dans la région] sont des amis. Un jour M. Alphonse a une combine pour faire moudre du grain : il faut aller au moulin de Mauvières, le meunier est d'accord pour moudre clandestinement, car bien sûr cette activité est formellement interdite. Nous voilà partis un soir à la tombée de la nuit, avec un sac de blé posé sur le cadre d'un vélo emprunté. De la Varenne à Mauvières il doit y avoir 5 ou 6 kilomètres, et après Charneuil il n'y a plus de route, seulement un chemin assez accidenté, en partie dans les bois. Cette expédition, sera très pénible surtout au retour en pleine nuit, je pousse le vélo car M. Alphonse, pourtant bon marcheur est épuisé, ses difficultés respiratoires le gênent, nous arrivons enfin, attendus par « la Savoyarde » très inquiète. M. Alphonse ne renouvellera pas cette épopée trop fatigante et aussi très risquée à cause des possibles mauvaises rencontres.

Pour faire les courses il faut aller à Bélâbre, en moyenne une fois par semaine. Nous partons tous les trois à pied [même pas de vélo à la Varenne], par la route il y a deux kilomètres, en passant par la ferme des Rémérand, c'est un peu plus court, mais il faut emprunter des chemins pas toujours praticables ; c'est en général le trajet du retour car on fait une halte à la ferme, et provision de fromage de chèvre (*grande spécialité du Berry*). Arrivée en ville, Mme Alphonse fait quelques achats, limités aux produits indispensables : le sel, le savon, des médicaments, et de temps en temps un peu de viande de boucherie. En attendant sa femme, M. Alphonse retrouve ses copains au café de la place.

Si je fais un rapide calcul, pendant les trente ans où ils sont restés à la Varenne, M. et Mme Alphonse ont parcouru 6 000 Kms [52 semaines X 4 Kms X 30 ans = 6 160].

Comme dans toutes les campagnes, il y a les travaux saisonniers : les foins, la moisson, les vendanges, réalisés avec l'entraide des habitants de la Varenne (*la ferme Rémérand s'appelle aussi la Varenne*). C'est pourquoi je participe à ces activités, que je ne connais pas ; pour les foins et la moisson, le paysan utilise une simple faucheuse, il faut ramasser avec un râteau en bois, et confectionner les bottes à la main. A cause de la pénurie de ficelles on utilise une herbe dite « du fer » que j'apprends à reconnaître et à torsader pour faire un lien assez solide. L'opération finale, le ramassage des bottes présente une difficulté particulière à cette région : ce sont les vipères, lovées sous les bottes.

Cette partie de l'Indre, est infestée par ces reptiles. Tous les habitants ont une baguette de noisetier, qu'ils prennent systématiquement à chaque sortie. Sur les routes, il est fréquent de trouver des vipères écrasées par les roues d'un véhicule. M. Alphonse m'a bien expliqué les risques et les précautions à prendre. Le plus dangereux c'est quand on marche dans les champs, ou des chemins herbeux, ce qui est souvent le cas quand nous allons à la pêche. La meilleure solution, c'est de faire du bruit, pour faire fuir ces petites bêtes : en effet, la vipère n'attaque pas, elle est dangereuse quand on marche dessus. À la Varenne il y a un bois où personne ne va, même pas les chasseurs, c'est le domaine exclusif des vipères. Plusieurs fois, j'en vois traverser la cour, sans doute attirées par la nourriture des poules. Et pourtant les accidents sont très rares.

Avant la guerre pour tenter de se débarrasser de cette invasion, les autorités locales ont importé des serpents d'Amérique, qui ont la particularité de manger les vipères. Ce sont de gros serpents courts et bien sûr non venimeux, mais ils se nourrissent aussi de gibiers et en particulier de lapins. Je crois que cette tentative n'a pas eu de suite, et qu'il y a toujours des vipères dans cette région.

Juste avant mon retour, j'ai participé aux vendanges. Le principal acteur est Méchinot avec sa charrette et son âne, les vendanges des deux vignes se font en commun. M. Alphonse n'a pas de pressoir, alors on foule à la main avec une espèce de gros pilon en bois dans des baquets provenant d'anciens fûts coupés en deux. Il y a beaucoup de manutentions, ces journées sont épuisantes, pour obtenir un vin de qualité très moyenne, sauf pour M. Alphonse qui le trouve très bon, ainsi que ses amis de passage. Tous les soirs avant de se coucher, il en boit un petit verre, pour avoir bonne bouche pour la nuit ! ! Là aussi j'ai appris : à cercler les tonneaux, à remettre les fonds, à souffrir les fûts, etc.

Autre souvenir : le passage du facteur. Celui-ci passe tous les jours même s'il n'y a pas de courrier, c'est le moyen de communication quotidien entre Bélâbre et Charneuil. La visite se prolonge, en échangeant les nouvelles, devant un verre de vin ou de marc, suivant la saison.

Dernière activité que je vais relater, c'est le ramassage des lumas*. Il y en a énormément, surtout des gris, la région est propice au développement de ces bestioles ; pas de cultures intensives, pas de traitements chimiques et, élément très favorable, toutes les parcelles de culture et les prairies sont séparées par des « bouchures » [haies très épaisses servant de clôture à tous les terrains]. Ces haies naturelles sont aussi très accueillantes pour le gibier et les vipères.

Toutes ces descriptions, sembleront très banales à mes éventuels lecteurs, mais c'était la façon de vivre d'une grande partie de la population, encore en majorité rurale à cette époque.

* Lumas = Escargot dans le Berry (cagouilles en Charente)

Ces quelques semaines vécues à la Varenne, m'ont laissé un profond souvenir, et ont contribué à ma formation, au moment du passage de l'enfance à l'adolescence. Ces amis étaient des gens simples et admirables. Dommage qu'ils n'aient pas eu d'enfant. M. Alphonse m'a appris beaucoup de choses, qui me seront très utiles par la suite. Quand je suis arrivé à la Varenne, je venais de faire ma première communion [en 1941], et j'étais donc encore imprégné des préceptes de l'église. Toutes les explications fournies par mon éducateur du moment, me paraissent judicieuses et évidentes, et seront confirmées au cours du déroulement des années.

C'est par exemple à la Varenne que j'apprends l'existence du Général De Gaulle ; son appel du 18 juin 40 a été très peu entendu, et presque inconnu de la majorité des Français. Et puis les Allemands et le gouvernement de Vichy, qui dispose de tous les moyens d'information, font croire à la population qu'il n'y a pas d'autres solutions que la « collaboration ». Avec les explications de M. Alphonse, j'ai compris la mauvaise orientation du Maréchal, qui subit l'influence néfaste de Pierre Laval, en réalité le grand partisan, soumis aux désirs du Führer.

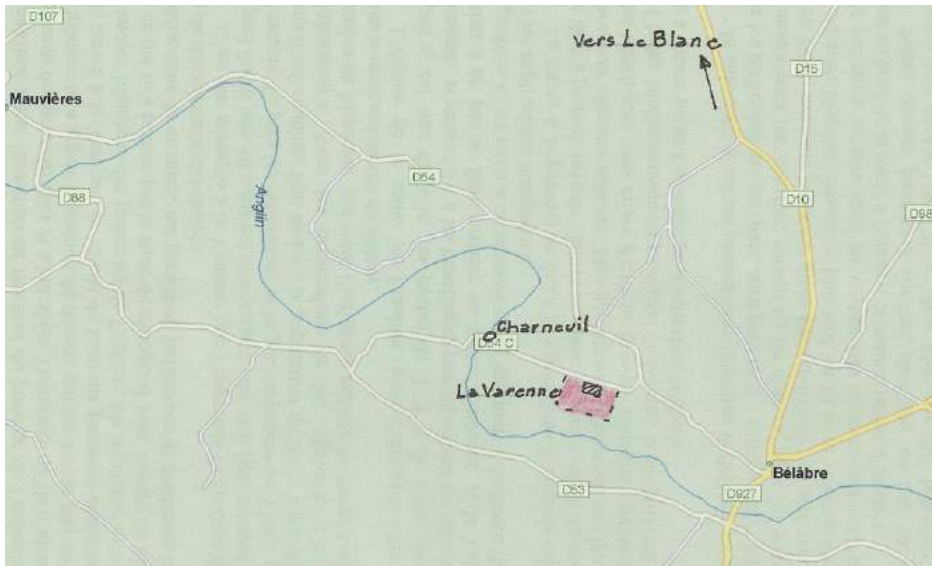
L'écoute de la radio de Londres, avec l'émission, « les Français parlent aux Français », est très difficile, les postes de T S F de cette époque ne sont pas très performants, et surtout il y a les brouillages provoqués par les Allemands ; Il faut faire très attention à ne pas se faire prendre, ou à être dénoncé. A la Varenne ces risques sont presque négligeables. C'est aussi à ce moment que j'apprends l'existence de la « résistance » avec toutes les explications nécessaires.

Le retour à Argenteuil se fait à peu près dans les mêmes conditions qu'à l'aller, je pense déjà à y revenir l'année suivante. Mes parents me retrouvent en très bonne santé, ces vacances ont été bénéfiques, mes crises d'asthme presque disparues pendant ces semaines passées dans l'Indre. Malheureusement en région Parisienne, la situation est toujours préoccupante, et il y a encore un an à attendre pour recouvrer la liberté.

Je suis resté plusieurs années sans retourner à Bélâbre, avec la fin de la guerre et toutes les difficultés qui suivirent, mes parents n'y sont pas allés non plus. Les relations se font uniquement par courrier, surtout en fin d'année, pour les vœux. Mon premier retour sera en 1948, avec ma petite moto Prester-Jonghi ; ce sera une épopée que vous lirez dans un autre chapitre. Beaucoup plus tard, en 54 nous y retournerons, Denise et moi, avec la Simca Cinq prêtée par papa, ce sera aussi un voyage très mouvementé avec changement de joint de culasse au bord de la route à Artenay, et ensuite panne d'essence.

Notre dernier passage à Bélâbre, doit être en mai 68 avec la caravane ; M. Alphonse était décédé en 1963, et Mme Alphonse était hébergée chez des amis, où elle resta jusqu'à sa mort en 1969 ou 70. Tous les deux ont été enterrés au cimetière de Bélâbre ; lors d'un passage quelques années plus tard je n'ai pas retrouvé leur tombe.

2^{ème} CHAPITRE : LA GUERRE DE 1939 / 1945



Monsieur et Madame Alphonse Brouard devant leur maison de la Varenne en 1936

Ma première montre, offerte par M. Alphonse, qui l'avait trouvée en allant à la chasse.



L'évacuation à Beaune-la-Rolande.

Au début de l'année 1944, les bombardements aériens deviennent de plus en plus intenses ; les alliés, pour augmenter la réussite du débarquement en France, veulent anéantir les industries qui travaillent pour les Allemands, et les moyens de communication afin de paralyser les déplacements de la Wehrmacht.

Dans notre banlieue, les sites industriels de : Argenteuil, Bezons, Colombes, Gennevilliers, Nanterre etc. sont régulièrement visés par les bombardiers Anglais et Américains. Les sirènes d'alertes hurlent presque toutes les nuits et quelquefois à plusieurs reprises la même nuit. Pour nous la grande crainte, c'est le bombardement de la gare de triage où, je le rappelle il y a quatre batteries de D C A, objectifs privilégiés des aviateurs de la Royal Air Force et de l'U S Air Force. Certaines gares de triage ont été très endommagées comme celle de Villeneuve St Georges, où il y a eu de nombreuses victimes. Même dans la journée il y a des attaques aériennes, plusieurs fois, sur le trajet de l'école, j'ai été invité à me mettre à l'abri pendant une alerte. En plus du cartable, il faut porter le masque à gaz, et faire des essais d'utilisation. Heureusement au cours de cette guerre, les gaz ne seront pas utilisés, [il y aura suffisamment d'autres moyens de destruction].

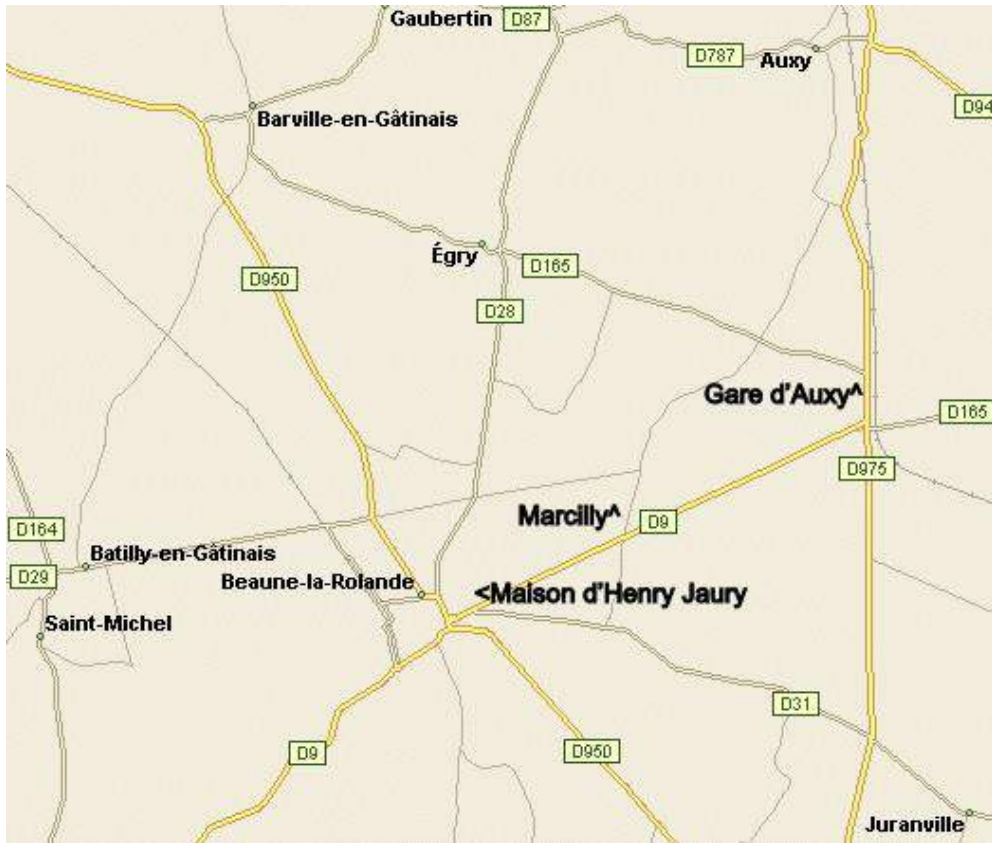
C'est sans doute fin mars, ou début avril, que papa prend la décision de nous emmener maman et moi à Beaune, pour y être plus en sécurité (*La gare de triage ne sera jamais bombardée, en revanche à Beaune, j'aurai trois fois le risque de me faire tuer*).

Mon père se débrouille pour avoir un camion chez Forestier, et nous voilà partis avec quelques meubles, divers ustensiles, et du linge.

Le grand-père Jaury étant d'un caractère plutôt difficile, maman ne veut pas aller habiter chez lui, où pourtant il y a de la place pour nous accueillir. Je ne sais comment, peut-être par l'intermédiaire de la tante Chapson, nous avons un logement dans le centre de Beaune, juste derrière l'église dans le quartier dit « le Patouillat ». C'est une maison très ancienne sans aucun confort. Au rez-de-chaussée : deux pièces toutes en longueur, une avec la porte d'entrée, l'autre avec une petite fenêtre. A l'étage : deux autres pièces presque identiques, une nous servira de chambre, l'autre de débarras. L'accès se fait par un escalier extérieur, en bois de qualité douteuse. Il y a une grande cour avec des petits bâtiments à l'abandon, dont les W C. Dans cette cour, je bricole des niches pour élever quelques lapins, avec des planches récupérées au camp de prisonniers de Beaune. Avec maman, nous resterons dans cette « résidence » jusqu'en septembre 44.

Notre installation dans cette maison, se fait très sommairement puisque c'est du provisoire. Le grand-père et la tante nous prêtent le minimum indispensable, car dans cette mesure, il n'y a aucun équipement, j'aide ma mère à nous installer le mieux possible.

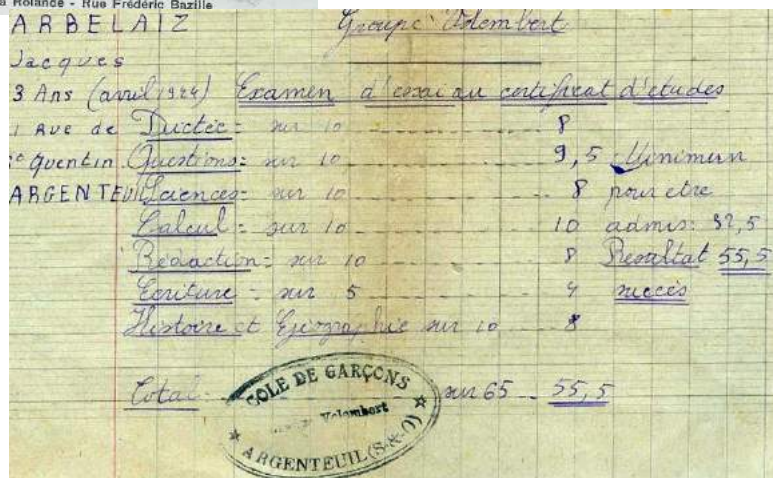
2^{ème} CHAPITRE : LA GUERRE DE 1939 / 1945



« Le Patoullat » au fond notre résidence de l'été 44.

A côté, dans l'axe de la rue, la boucherie Séjourné.

Dernier souvenir de l'école Volembert (Début avril 44).



Dès nôtre arrivé, maman s'empresse de m'inscrire à l'école de Beaune, je vais avoir 14 ans, c'est le moment du Certificat d'études qui à cette époque a une grande importance, la réussite à cet examen est considérée comme indispensable pour réussir dans la vie.

Le programme du « certifi » du Loiret n'est pas le même que celui de la Seine et Oise : pour la géographie, ce ne sont pas les mêmes pays qui sont étudiés, pour l'histoire ce n'est pas la même période et en sciences il faut apprendre des notions de culture [les engrais, les animaux, l'assolement, etc.]. Je ne dispose que de six semaines pour apprendre ce nouveau programme. Quand arrive le jour de l'examen [le 26 mai] je suis très inquiet, j'attends impatiemment l'affichage des reçus quelques jours plus tard. Me voilà rassuré, mon nom est bien sur la liste [et même en tête de liste grâce à l'ordre alphabétique]. Il y a très peu d'échecs, à cette époque les jeunes sont motivés pour réussir cet examen, et, nous avons un très bon instituteur, qui est le directeur de l'école de garçons de Beaune. Il s'appelle M. Bonaventure, fait partie des notables et est très estimé de toute la population.

Maman a aussi contribué à ce bon résultat, tous les soirs elle vérifie mes devoirs et me fait réciter mes leçons ; pour elle pas de difficulté elle connaît par cœur tous les départements, pour moi le plus difficile c'est de retenir les dates d'histoire, que j'ai d'ailleurs très vite oubliées.

Dans la même classe, je me trouve avec mon cousin Roland Jaury, que je connais



très peu. Après le départ de mon oncle Emile, il habite avec ma tante Simone dans un logement Avenue de la gare. Maman à de bonnes relations avec son ex-belle-sœur, mon cousin devient un véritable copain, nous avons beaucoup d'activités ludiques en commun, j'en conserve de très bons souvenirs.

Sitôt l'école terminée, vers la fin juin, maman ne veut pas que je reste inactif et le grand-père n'aurait pas admis un petit-fils à traîner les rues.

J'ai pourtant déjà quelques occupations : j'ai fabriqué une table et réalisé des aménagements dans la maison, j'ai récupéré un vélo, avec l'aide de Roland, qui me sert surtout pour aller chercher de l'herbe pour les lapins. L'oncle Chapson, à un ami, Emile Bertrand qui possède une entreprise de serrurerie et de constructions métalliques. C'est par cette entremise que je suis embauché comme apprenti, et que M. Bertrand devient mon premier patron.

Je n'ai pas encore 14 ans, me voici dans un atelier, un peu désemparé au milieu de tous les ouvriers ; M. Bertrand me considère comme son protégé, et sera un instructeur très efficace. A ce moment il est premier adjoint, mais tout le monde le considère déjà comme le Maire. Officiellement c'est son fils Georges qui est le gérant de la société, mais en réalité c'est lui qui dirige l'atelier. Il passe la plupart de son temps à son établi, où il façonne clés et serrures. Il n'y a pas comme maintenant de machines à reproduire les clés, elles sont faites une par une, et ajustées à chaque serrure. Ce sont en général de grosses clés, devenues très rares. Je possède toujours des petites limes données par M. Bertrand, et aussi un ciseau à bois de serrurier fait spécialement pour encastrier les paumelles de porte.

Je ne me souviens pas de mon « salaire », sans doute très faible, mais c'était quand même un plus pour le budget de ma mère qui avait un loyer à payer pour ce misérable logement. Papa est resté à Argenteuil, tous les quinze jours il fait le trajet à vélo pour changer son linge et apporter une partie de sa paye.

Pendant ces quelques semaines chez Bertrand, j'apprends les bases du travail de serrurier, et en particulier à percer et tarauder des trous en grande quantité. L'atelier avait obtenu un marché pour la construction d'un four à cuire le pain d'épices, pour la société Gringoire de Pithiviers (*Gringoire est à cette époque, le plus important fabricant de biscuits et de pain d'épices*). L'armature de ce four est constituée de cornières de 50 m/m, sur lesquelles seront fixées les tôles d'habillage par des vis à métaux de 6 m/m, je suis désigné pour percer et tarauder cette multitude de trous. Pour le perçage, pas trop de problèmes, je casse quelques forets, mais pour le taraudage, j'ai des ennuis avec le magasinier, qui pense que je vais épuiser son stock de tarauds. Ces deux opérations se font sur une perceuse entraînée par une courroie plate, avec en secours un grand volant et une manivelle. Les coupures de courant très fréquentes et mon inexpérience, sont les causes de ces « casses ». Le taraudage s'effectue avec un appareil à tarauder, monté sur le mandrin de la perceuse, à la descente, l'appareil visse le taraud et forme le filetage, à la remonté le taraud se dévisse... si tout va bien. J'ai effectué ces opérations des centaines de fois, très souvent en tournant la manivelle de la main gauche, pendant les coupures de courant.

L'entreprise Bertrand a une autre activité très importante, c'est la construction de hangars métalliques. La demande est très importante, et l'entreprise a une grande réputation de sérieux dans toute la région. Ces hangars agricoles, sont couverts en tôles ondulées, fixées par des vis spéciales qu'il faut maintenir à l'extérieur ; alors pour ce petit boulot on pense bien sûr à envoyer « l'arpète » sur les toits en plein soleil [et au mois d'août les tôles sont très chaudes...].

Le plus intéressant, c'est quand je pars avec un compagnon pour des travaux de serrurerie à domicile. C'est ainsi que j'apprends à ferrer une porte ou une fenêtre, c'est-à-dire à poser les paumelles et la serrure, en utilisant un ciseau à bois forgé par le compagnon. Pour forger ces outils on utilise de préférence de l'acier de très bonne qualité, provenant de roulements à billes cassés.

J'ai en souvenir un travail très différent, concernant le remplacement d'une roue sur un camion. Un jour M. Bertrand fils, me demande de remplacer une roue crevée sur un

de ses camions ; il m'explique où se trouve le cric, la roue de secours, etc. et me laisse me débrouiller. J'avais souvent vu mon père effectuer cette opération, et je savais entre autres qu'il faut débloquer les écrous avant de lever la roue. C'est pourtant là que survint la difficulté ; j'appuie de toutes mes forces sur le vilebrequin, impossible de débloquer une vis. Après plusieurs vaines tentatives, un peu honteux, je me décide à aller chercher M. Bertrand, qui sans effort apparent me desserre les boulons de la roue mais..., en tournant en sens inverse. C'est comme ça, que j'ai appris que tous les véhicules anciens ont les roues gauches fixées par des vis avec pas à gauche, et les roues droites fixées par des vis pas à droite, pour éviter un desserrage en roulant. Précaution de sécurité inutile, puisqu'après la guerre toutes les roues seront montées avec des vis serrées à droite, et jamais une roue gauche bien serrée n'est partie en roulant.

Voici maintenant une autre aventure qui aurait pu avoir des conséquences beaucoup plus graves : c'est le bombardement de la gare de Beaune. Les ateliers Bertrand sont situés avenue de la gare, à une centaine de mètres de celle-ci [la société et les bâtiments existent toujours]. Derrière les bâtiments, il y a un chemin rural qui mène aussi à la gare, et aux terrains de culture.

Un après-midi je travaillais à l'établi, quand soudain se produit un bruit effroyable, accompagné d'un souffle violent, et de la chute des vitres de la toiture. Quelqu'un a crié :

- Sortez tous ! Nous étions à proximité de la porte qui donne sur le chemin, et là nous comprenons ce qui se passe : plusieurs avions descendent en piqué, mitraillent la gare et lâchent quelques bombes.

Sitôt dehors je me couche par terre comme les autres ; pas de chance je suis dans des orties, mais dans ce cas, ça ne pique pas. Je vois quelque chose tombé devant moi à environ cinquante centimètres, j'allonge le bras pour l'attraper, et le lâche immédiatement, c'est chaud : c'est un éclat de bombe [que j'ai conservé en souvenir]. Cette attaque a duré quelques minutes, comme personne n'est blessé, nous partons constater les dégâts. En réalité la gare est intacte, mais il y a un convoi de wagons, sur les voies, qui brûle en dégageant une épaisse fumée noire. Dans ces wagons, qui vont brûler pendant plusieurs jours, il a de l'outillage et des bidons de goudron en partance pour l'Allemagne. Après la fin de l'incendie, avec Roland, nous récupérons un peu d'outils [dont un râteau que j'utilise toujours à Traly]. Presque tout est inutilisable, déformé par le feu. Cette attaque aérienne a eu lieu peu de temps avant la libération, c'est paraît-il la résistance qui a signalé ce convoi ferroviaire, pensant qu'il s'agissait d'armement.

Il n'y a aucune victime, mais quelques dégâts sur les vitrages des maisons environnantes, et sur la toiture des ateliers Bertrand, partiellement vitrée.

Malgré cet incident, je garde un très bon souvenir de ces quelques semaines, qui sont le début de ma formation professionnelle.

Pendant notre séjour au « Patouillat », papa vient nous voir deux fois par mois à vélo. Mon père pas du tout sportif, va pourtant effectuer ce parcours de nombreuses fois, en faisant l'aller et retour le samedi et le dimanche. Malgré la pénurie de pneus et autres pièces, il réussit à se monter un vélo à peu près correct. Ce n'est pas un vélo de course, c'est ce que l'on appelle à l'époque un « porteur », petit guidon étroit, dérailleur 3 vitesses, et surtout un porte-bagages solide à l'avant. Avec l'entraînement, papa arrive à faire une moyenne très honorable [entre 5 et 6 heures pour faire les 130 Km]. Il utilise un truc, très connu des cyclistes, qui consiste à repérer un camion ne roulant pas trop vite, et à se faire aspirer derrière. A Beaune il a un transporteur [Figeat] qui fait régulièrement le trajet Paris Beaune, papa en accord avec lui, s'arrange pour le retrouver et faire une partie du trajet

aspiré par le camion, mais jamais accroché, papa tenait à pédaler et ne voulait pas se faire tirer. Les camions utilisés pendant la guerre, sont pour la plupart des modèles anciens, car les plus récents ont été réquisitionnés par les Allemands, ce sont souvent des Renault de 5 à 10 tonnes, adaptés au gazogène ; avec ces engins, atteindre 50 Km/h est un exploit.

Pour mon Certificat d'Etudes, mon père veut m'offrir une bicyclette, cadeau presque impensable en 1944 ; il réussit pourtant à réunir toutes les pièces nécessaires et à monter un vélo encore mieux que le sien, qui devait m'attendre à Argenteuil. J'ai dû me contenter de la description, car je n'ai jamais vu cette bicyclette.

Pour aller travailler à Nanterre, papa fait le trajet deux fois par jour avec son vélo ; quelques jours avant la libération, il prend le mien pour l'essayer, ou le sien étant peut-être inutilisable. Il savait que les troupes Allemandes en déroute, réquisitionnaient tout type de véhicule pour s'enfuir ; il prend donc un parcours moins risqué en suivant les berges de la Seine, et là juste à l'entrée du pont de Bezons point de passage obligatoire, il tombe sur une compagnie de la Wehrmacht.

L'officier qui parle un peu le Français lui dit :

- « Donnez la bicyclette »

Papa bien sûr refuse, en disant qu'il en a besoin pour aller à son travail. Alors l'officier lui met le canon de sa mitraillette sur le ventre, et lui répète sur un ton très menaçant :

- « Donnez le vélo, c'est la guerre ».

Mon père lui jette mon vélo, et continue sa route à pied. C'était deux jours avant la libération de Paris ; quelques mois plus tard j'aurais quand même une autre bicyclette convenable.

Durant ce séjour à Beaune, avec maman nous allons souvent chez Henriette Pinçon une petite-cousine (*voir généalogie Jaury au chapitre I*), son mari Marceau Pinçon est prisonnier en Allemagne, elle a deux filles Paulette et Colette. Paulette qui a 6 ou 7 ans est très malade, elle doit rester allongée dans un plâtre ; je ne sais pas quelle maladie c'était, mais elle a guéri et sera parfaitement normale quelques années plus tard. Sa sœur plus jeune est en bonne santé. Elles habitent dans un angle de la place du marché, dans une pièce immense, une ancienne école désaffectée.

Les parents d'Henriette sont fermiers « au Vau », lieudit de la commune d'Auxy. C'est l'oncle Eloi et la tante Emilie. Ils viennent à Beaune une fois par mois, avec la voiture tractée par « Mouton » leur cheval ; à cette occasion, nous sommes invités chez Henriette, avec mon grand-père, qui est le frère d'Emilie. L'oncle Eloi est très gentil, et me donne des explications sur la façon d'atteler un cheval et de le conduire ; quelquefois il me confie les rênes pour faire un petit tour avec Mouton (*satisfaction que les jeunes ne connaîtront plus*).

Avec mon grand-père, les relations sont plus difficiles ; je vais le voir de temps en temps mais les contacts ne sont pas très chaleureux, je pense qu'il m'aime bien mais à sa manière. Avec mon vélo, je vais aussi à Marcilly voire la famille Bissonnet dont les enfants sont presque de mon âge : Lucienne [Lulu] est née en 1927, Bernard en 1929, Colette en 1930 comme moi, et Paulin le dernier est de 36. La ferme Bissonnet est une des plus importantes de Marcilly, je me souviens de la « batteuse » qui durait plusieurs jours. À cette époque il n'y a pas encore de tracteurs, mais deux bons « percherons » dans l'écurie.

Maman s'occupe de l'entretien de notre logement, soigne les lapins, rend quelques visites à son père et les après-midi va faire de la couture avec sa cousine Henriette.

La résistance, la libération.

L'oncle et la tante Chapson ont quitté Paris pour venir s'installer à Foncerives, hameau à deux kilomètres de Beaune, sur la route de Ladon. Leur fille Hélyette est forcément toujours avec eux, sa seule occupation est de trouver de l'herbe pour leurs lapins. L'oncle Chapson, très handicapé par son bras mécanique, âgé et malade, est toujours couché ou assis dans un fauteuil. En revanche, la tante est très active et s'occupe de tout ; elle élève des poules, des lapins, et continue d'exercer son métier de matelassière*. Après le décès de l'oncle vers 1950, la tante et Hélyette quittent Foncerives pour venir habiter à Beaune, dans le quartier du Patouillat, juste à côté de la maison où nous étions en 1944. Quand la tante disparaît en 1958, maman a recueilli Hélyette pendant quelque temps, mais qui incapable de faire quoique ce soit rentrera à l'hospice de Beaune, où elle y finira ses jours**.

Un soir, je prends la route de Foncerives, c'est d'ailleurs souvent dans cette direction, que je me dirige pour remplir mon sac d'herbe, car Hélyette m'a indiqué les bons coins. Je m'arrête dans un endroit où je sais trouver de l'herbe, et je commence à remplir mon sac quand brusquement ; j'entends des bruits de mitrillage de plus en plus rapprochés. Cela doit être fin août, nous savons que les Américains ne sont pas très loin et depuis quelques jours, la résistance devient de plus en plus active dans la région. De l'endroit où je suis, j'aperçois cachés derrière un talus des résistants qui tirent sur un convoi de véhicules de l'armée Allemande. Ceux-ci ripostent immédiatement, et moi en me cachant le mieux possible, je m'enfuis à travers champs. Comme il était trop dangereux de prendre la route, je me réfugie chez la tante à Foncerives. Il fait presque nuit, la tante ne veut pas que je reparte, et me garde à coucher chez eux. Le lendemain matin je retrouve maman qui très inquiète, se doutait quand même un peu que j'avais trouvé refuge à Foncerives (*à cette époque, le téléphone est très peu répandu dans les campagnes*).

A Beaune plusieurs personnes sont connues comme « résistant », en particulier M. Fassier*** dit « tout P'tit » à cause de sa petite taille, il est garagiste et c'est un copain de l'oncle Jean. Etant recherché par la milice, sans doute à la suite d'une dénonciation, il s'était réfugié à Saint-Ouen, faisant prendre beaucoup de risques à l'oncle et la tante. A l'approche de la libération, les résistants sortent de la clandestinité et font des apparitions dans les rues de Beaune, à la recherche des Allemands d'ailleurs assez peu nombreux. Je me souviens avoir vu « Tout Pt'it » et ses copains circuler en traction avec le sigle F F I peint sur le capot, les portières des voitures étaient souvent enlevées pour faciliter les tirs des mitraillettes.

* J'ai conservé à Traly des aiguilles courbées, que la tante utilisait pour coudre les matelas.

** J'ai aussi le plumier en bois, marqué à l'encre violette : Hélyette Chapson 1 bis rue Lacaille Paris.

*** Sa fille Ginette, sera ma cavalière au mariage de Lulu avec Pierre Vergali, en juin 46.

FRANÇAIS, POUR AGIR IL FAUT ETRE PRET

Ce recueil de conseils pratiques au peuple français pour l'aider dans sa libération ne s'adresse pas aux Français membres de la Résistance organisée, soldats rompus à leur tâche, qui n'ont de conseils à recevoir de personne et d'ordres que de leurs chefs.

Il s'adresse à tous ces autres Français et Françaises qui, sans bénéficier de la force et de la protection que donne à ses membres l'organisation clandestine, auront néanmoins une tâche capitale à remplir.

Pendant la libération, cette tâche sera avant tout d'assurer leur propre sécurité, celle de leurs familles et celle de leurs biens, pour que la France sorte de l'épreuve, blessée, certes, mais forte, victorieuse et renaissante.

Il faut donc que, parallèlement à l'organisation offensive de la Résistance, se crée et se maintienne un état de défense du peuple français tout entier. Dans votre lutte vous aurez des protecteurs puissants. Et d'abord la Résistance, sortie de vous, et qui saura veiller sur vous à l'heure décisive. Puis l'immensité de la tâche de l'ennemi, sur qui pèse un fardeau qui finira par l'écraser. Et enfin, votre courage, votre initiative, votre intelligence.

Pour vous guider et vous donner une vue d'ensemble plutôt que pour régir tous vos actes particuliers, qu'il nous soit permis, au nom du Commandement Suprême Interallié, de vous proposer quelques indications générales sur les problèmes que vous aurez à résoudre au cours de la libération, et sur les possibilités d'action qui vous seront ouvertes.

SAVOIR POUR PREVOIR, PREVOIR POUR POURVOIR

1-55

ENSEMBLE NOUS VAINCRONS

Toute la population doit se garder contre les annonces prématurées de débarquement. Lorsque le moment sera venu, vous recevrez des indications claires et nettes du Commandement Suprême Interallié.

Le peuple français tout entier, à l'exception d'une poignée de traîtres, est décidé à participer activement à sa Libération. Les Alliés rendent hommage à cette résolution unanime, élément précieux de la victoire commune, et de la coopération qui reconstruira l'Europe et le monde.

Mais dans la guerre moderne, l'ancienne notion du soulèvement national, chère au peuple de France, doit faire place à une conception plus précise, plus spécialisée, du rôle de chacun. L'avion, le tank, la mitrailleuse ont sonné le glas de la levée en masse. Le perfectionnement des méthodes de répression exige une solidarité, une discipline et une compétence plus grandes de ceux qui luttent pour la liberté. Ces qualités forment le socle de votre mouvement de Résistance, qui sera votre bouclier principal tant que l'ennemi sera dans votre ville, votre village.

Si vous vous sentez capable d'une action directe contre l'ennemi, si vous vous considérez comme un soldat français, entrez dans la Résistance. Si vous manquez d'expérience, ou si vous avez charge d'âmes, veillez d'abord à votre sécurité. Voyez ensuite ce que vous pouvez faire pour aider la Résistance et nuire à l'ennemi. Soyez prêt à tout, mais ne prenez pas l'initiative de la violence. Les deux rôles qui vous sont ouverts : Résistance active ou défense de vos proches, sont également utiles. Ne passez pas sans raison grave de l'un à l'autre.

CHACUN A SA PLACE, JUSQU'A LA VICTOIRE.

Tracts parachutés par les Alliés, avant la libération en août 44.

Paysans, votre responsabilité est grande

- Plus que jamais, votre devoir est de réduire au strict minimum vos livraisons aux autorités.
- Vendez directement à vos concitoyens, à un prix raisonnable. Les Allemands sont les premiers à bénéficier de la cherté des produits.
- Prenez vos dispositions pour empêcher l'abattage ou la réquisition de votre bétail par l'ennemi. Détruisez les fiches d'inventaire. Cachez vos bêtes. Abattez-les vous-mêmes s'il le faut. Dans ce cas, dépecez et distribuez : ce sera toujours ça que l'ennemi n'aura pas.

Français, n'oubliez pas que les Alliés n'apporteront pas immédiatement l'abondance. Le matériel de guerre passe avant la nourriture. Ce n'est que dans les zones de l'arrière, et passé un certain délai, que le problème du ravitaillement sera résolu à votre satisfaction.

2

L'ECOUTE RADIOPHONIQUE

Votre poste de radio est une arme de guerre que l'ennemi cherchera sans doute à vous enlever. Il faut à tout prix déjouer ce projet.

Grâce à votre poste de radio, vous vous tiendrez au courant des opérations et de la situation générale, vous recevrez les instructions authentiques du Commandement allié, ce qui vous permettra de vérifier l'authenticité des tracts que vous recevrez d'autre part ; enfin, grâce à une écoute intelligente, vous pourrez entretenir autour de vous la discipline de l'information, qui est indispensable à votre sécurité.

Si vous voulez conserver l'usage de votre poste :

- Cachez votre appareil non déclaré.
- Remplacez l'antenne extérieure par un branchement sur un tuyau d'eau ou de gaz, ou sur une masse métallique (sommier, etc.).
- Une batterie de haute tension peut être constituée en reliant en série des piles de lampe de poche.
- Faites des réserves de pièces de rechange, notamment de lampes (la lampe détectrice est la plus importante), prélevées sur de vieux postes.

- Pour empêcher un poste d'osciller — ce qui le rendrait repérable — attachez un condensateur fixe de faible capacité entre le poste et l'antenne provisoire.
- Si vous êtes forcé de livrer votre poste, remplacez les lampes en bon état par des lampes brûlées.
- Ménagez votre poste. N'écoutez que les émissions utiles.

Pour combattre les rumeurs, génératrices d'actes inconsidérés :

- Formez des groupes d'écoute, comprenant chacun un technicien de la radio et un polyglotte, et muni d'au moins un poste de rechange non déclaré, à ondes courtes, et d'un poste à accus ;
- Si vous êtes obligé d'écouter individuellement, prenez des notes.
- N'ajoutez foi ni à la radio de Vichy, ni aux postes neutres, ni aux postes non identifiés.
- Attendez l'émission *alliée*, que vous identifierez facilement.
- Soyez toujours en liaison étroite avec les résistants que vous connaissez personnellement. En cas d'incertitude vous pourrez confronter vos idées avec les leurs.
- Si un ami vous demande ce que vous savez, donnez-lui les faits dont vous avez pris note. Si c'est un inconnu qui vous questionne, dites-lui que vous ne savez rien.
- Si un ami vous répète une rumeur, faites avec lui la critique de sa source.
- Si c'est un inconnu qui vous informe, ignorez-le.

3

L'IDENTIFICATION DES TRACTS

L'ennemi, par diverses tentatives de contrefaçon que nous vous avons déjà fait connaître, a révélé son intention d'employer l'arme du faux tract au moment du débarquement.

C'est ainsi que dans un faux *Courrier de l'Air*, daté du 24 février et distribué à Lyon et à Bordeaux, un *AVIS* imité de ceux du Commandement Suprême Interallié vous donnait l'ordre d'attaquer les dépôts d'armes allemands, sitôt connue la nouvelle du débarquement, et sans attendre de recevoir les instructions de la radio alliée.

Une lecture attentive et la connaissance des *AVIS* du Commandement allié devaient vous permettre de déceler l'imposture.

Toute la « résistance » de la région est concentrée dans la forêt d'Orléans toute proche, où il y a des accrochages très sérieux avec les troupes Allemandes. La libération de cette région a été pratiquement faite par les F F I (*Forces Françaises de l'Intérieur*).

Il y aura encore d'autres opérations de ce genre, avant l'arrivée des Américains, nous avons l'impression que les membres des F F I étaient plus nombreux, que les soldats Allemands. Les quelques fantassins de la Wehrmacht, sensés défendre Beaune, sont partis discrètement avant l'arrivée des troupes de libération, sans véritable résistance. Je me souviens du dernier soldat Allemand que j'ai vu partir ; c'est la vigie placée en observation en haut du clocher, que ses « Kamarads » ont oublié dans la précipitation du départ. Quand il s'aperçoit qu'il est abandonné, il se résigne à partir tout seul après avoir « emprunté » une brouette pour y mettre son barda et son fusil. Il sera fait prisonnier à seulement quelques kilomètres de Beaune : quel contraste avec les premiers Allemands vus à Nanterre quatre ans auparavant.

Dans le quartier du Patouillat, il y a juste à côté de notre maison un boucher M. Séjourné, et en face une boulangerie Mme Martin. Peu de temps avant la libération, les Allemands ont décrété un couvre-feu à partir de 21 heures. Une nuit, vers une heure du matin, nous sommes réveillés par un bruit très violent, qui nous rappelle immédiatement un bombardement. Maman est de nouveau bouleversée, se lève et ouvre la fenêtre ; moi je me dirige vers l'escalier, qui est encombré de tuiles cassées et de gravas. Là, du haut de cet escalier, j'aperçois les lueurs d'un incendie dans la cour voisine chez Séjourné. Une bombe de 500 kilos a été lâchée par un avion.

Explication : M. Séjourné, fait un peu d'abattages clandestins, et cette nuit-là, il a oublié d'éteindre une lumière invisible de la rue, mais repérée par un avion, qui a lâché une petite bombe (*pour éteindre une lampe c'est très efficace*). Mais nous n'avons pas su, si c'était la Luftwaffe par représailles, ou un bombardier Américain ?

Heureusement il n'y a pas de victimes, sauf une vache mortellement blessée. Des vieux bâtiments servant d'étables sont détruits et il y a un petit cratère dans la cour du boucher ; chez « nous », la couverture de l'escalier est très endommagée, ainsi que celles des petits bâtiments annexes d'ailleurs déjà presque en ruines.

Nous avons quitté Argenteuil dans la crainte de bombardements de la gare de triage, qui n'a pas été attaquée, et, par deux fois, j'aurais pu être la victime de ces raids aériens dans ce bourg de campagne, où les risques semblaient inexistantes.

Pendant les semaines précédentes à la libération, l'aviation Anglo-américaine lâche des tracts pour informer la population, sur les véhicules, les armes, les tenues, afin de reconnaître l'armée libératrice. J'ai conservé un exemplaire de ces tracts, qui doit être un document maintenant très rare et recherché. Dans les champs, on trouve des bandes d'aluminium torsadées destinées à brouiller les radars Allemands, et aussi des gros bidons, réservoirs d'essence largués quand ils sont vides.

Je n'ai plus en mémoire la date précise de la libération de cette région du Loiret, sans doute la dernière semaine du mois d'août. Sitôt après, c'est un passage continu de convois Américains, constitués de Jeep, de Dodge 4x4 et 6x6, et surtout de GMC, de temps en temps un pilote s'arrête sur la place du marché soit pour remettre de l'essence, ou distribuer des cigarettes, des chewing-gums, etc. ; c'est le premier contact de la population avec ses libérateurs. Je suis très impressionné par le nombre de véhicules qui se suivent sans discontinuer, et aussi je remarque que presque tous les conducteurs sont des noirs.

Dans ma tête est resté le bruit caractéristique du double débrayage, indispensable pour rétrograder avec un GMC, avant le virage de la place du marché.

Quelques années plus tard, j'apprendrais à effectuer cette manœuvre quand je passerai mon permis poids lourd militaire à Trèves en Allemagne.

Après toutes ces péripéties, et la défaite de l'armée Allemande tant attendue, il faut penser à retourner à Argenteuil. Papa a quelques difficultés pour trouver un camion disponible chez Forestier, notre retour n'est pas considéré comme prioritaire. Beaucoup de camions sont inutilisables ou éparpillés dans diverses régions. Mon père est très occupé, c'est lui avec un chauffeur qui part à la recherche des camions pour les rapatrier quand ils sont en état de marche, et effectuer les réparations les plus urgentes. Enfin arrive le jour où nous retrouvons maman et moi la rue de Saint-Quentin, après presque six mois d'absence. J'avais préparé des drapeaux tricolores pour fêter la libération, ils ne serviront pas car ce retour s'effectue début septembre, les festivités sont terminées.

La vie reprend à Argenteuil, mais malgré le départ des Allemands la situation économique est toujours aussi difficile ; les restrictions alimentaires continueront encore longtemps (*la carte de pain ne sera supprimée qu'en février 49*). Ces quatre années d'occupation militaire et les bombardements de l'aviation alliée, ont laissé la France dans un état catastrophique. Le gouvernement provisoire du Général de Gaulle, fera face à toutes les difficultés, mais il restera les souvenirs inoubliables de ces années de malheur.

L'apprentissage.

Dès notre retour rue de Saint-Quentin, la question se pose de savoir quel métier je vais apprendre, et où ? Maman qui a toujours des difficultés financières aimerait que je puisse gagner ma vie le plus rapidement possible.

Malgré mon CEP en poche, et des résultats scolaires assez bons, je ne me sens pas très attiré par les études ; j'ai une préférence pour les travaux manuels. Les quelques semaines passées chez Bertrand, m'ont encouragées dans cette direction, et surtout j'ai toujours regardé papa avec admiration, quand il travaille sur une voiture ou refait un moteur. Alors pour moi tout naturellement, je veux être « mécanicien ».

A Argenteuil, à environ six cents mètres de chez nous, il y a un Centre d'Apprentissage, issu d'un Centre de jeunesse créé pendant la guerre ; il deviendra plus tard Centre de Formation Professionnel, puis annexe du Collège Technique pour disparaître vers 1965. C'est au 26 rue de Nord, une ancienne usine désaffectée dont la plupart des bâtiments sont en très mauvais état, seuls, les salles de cours et l'atelier de mécanique, sont de construction récente. En 1998, des vestiges de bâtiment résistent aux intempéries, les terrains servent de parking pour la fourrière de la ville.

Après inscription et examen d'entrée, je suis admis dans ce centre le 9 octobre 1944, j'en sortirai trois ans plus tard, le 11 juillet 1947 avec deux C A P.

Evidemment, je suis inscrit à la section mécanique, c'est à cette époque la profession à la mode un peu comme l'informatique depuis 1980. En réalité le centre forme des ajusteurs mécaniciens, je suis un peu déçu, car moi je veux réparer des moteurs et non pas faire des copeaux avec une lime devant un étau. Papa m'explique qu'il a aussi commencé à ajuster des pièces à l'établi, avant de faire de la mécanique sur les autos. Me voilà un peu rassuré, sans savoir que je ne serai jamais mécanicien (*sauf en amateur*).

Dans cette école d'apprentissage, il y a plusieurs formations possibles :

1. Ajusteur mécanicien, fraiseur, tourneur.
2. Serrurier forgeron.
3. Menuisier.
4. Maçon.
5. Tôlier chaudronnier (*appelé atelier des métaux en feuilles, pour éviter le terme de chaudronnier*).

Avantage important, en début de la première année, il faut faire un stage préliminaire de trois semaines, dans les cinq ateliers différents. Cette formule, permet d'orienter les jeunes d'après leurs aptitudes, et de leur faire connaître les possibilités des autres métiers. Mais je crois que la direction du centre avait aussi pour objectif, de réduire les candidatures à la mécanique en faveur des autres disciplines pour lesquelles il n'y a pas de volontaires.

Nous étions une cinquantaine à cette rentrée d'octobre 44, quasiment tout le monde veut être mécanicien, aucun candidat pour la maçonnerie et encore moins pour « la chaudronnerie ».

Le stage à l'atelier mécanique est conçu pour décourager les postulants à ce choix : il s'agit, d'apprendre à limer « plat », base indispensable au métier d'ajusteur. Pour cette opération, nous avons un bloc d'acier serré dans l'étau, sur lequel on trace un trait à la

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

craie sur chaque bord. Le travail consiste à limer bien à plat sans effacer les tracés de craie, avec une lime sans dents ; ceci sous la surveillance d'un « prof » très autoritaire et antipathique. A l'issue de ce stage, il y a beaucoup moins de volontaires pour devenir ajusteur, ce qui est mon cas. Pour les sections tournage et fraisage, on nous donne simplement quelques explications, ces deux métiers étant des spécialisations après la formation d'ajusteur.

En revanche tous les autres stages sont intéressants et attrayants. Les différents professeurs en général assez sympas, font tout leur possible pour nous intéresser à ces professions, que nous ne connaissons pas ou très mal. A la fin du passage dans les différents ateliers, nous avons acquis des connaissances assez étendues de ces métiers, ce qui nous permet de changer éventuellement d'orientation. Pendant ces stages, j'apprends : à utiliser un fil à plomb, à monter des parpaings, à crépir un mur, à affûter un ciseau à bois, à régler un fer de rabot, comment travailler un fer à la forge, comment tremper un outil, etc.

A la fin de cette période préliminaire, les différents profs établissent un compte rendu individuel, à faire viser par les parents, pour faire le choix définitif du métier à apprendre. C'est à ce moment, que j'ai beaucoup hésité, car j'étais bien noté partout [sauf en ajustage], et au moins trois professions m'attiraient : la serrurerie, la menuiserie, et les métaux en feuilles. Ce dernier stage, qui m'a semblé encore plus intéressant que les autres, peut-être à cause de l'influence des deux profs de cet atelier.

L'un d'eux, M. Contamin est un ancien ornemaniste*, il a plus de soixante ans mais sans retraite, il est prof auxiliaire. Ses connaissances théoriques sont assez limitées, mais compensées par l'habileté de ses mains. Pour nous intéresser à ce métier, il nous fait réaliser de petits objets que nous pouvons garder en souvenir.



Petit cendrier réalisé avec une chute de laiton, et miraculeusement conservé.

Les autres objets exécutés sous la directive de M. Contamin, ont malheureusement disparu.

Ce cendrier se trouve à Bergerac.

L'autre professeur, M. Sorlin est nettement plus jeune, il a été contremaître aux chantiers de Saint-Nazaire, et a participé à la construction du paquebot « Normandie ». C'est aussi un très bon professionnel, et il a les connaissances en géométrie descriptive, indispensables pour le traçage en tôlerie.

La première année d'apprentissage, est en grande partie occupée par les stages préliminaires, ce qui fait que la vraie formation du métier se fait pratiquement en deux ans.

Au cours de ces deux années, je suis presque toujours classé premier en travaux pratiques, et aussi bien noté en théorie, surtout en dessin, technologie, et géométrie.

* L'ornemaniste est un ouvrier qui réalise les « ornements » en zinc ou en cuivre, sur des monuments ou des constructions architecturales (*girouettes, épis de toiture, encadrement de lucarne, statues, etc.*).

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

Dans la section « métaux en feuilles », nous sommes six ; mon principal concurrent, à l'atelier, c'est Kadziolka qui réussit quelquefois à me prendre la première place. Mon autre copain, c'est Nicpon dit « Grosso » à cause de sa petite taille et de son embonpoint. Il fait du catch, de temps en temps je vais assister à des combats où il est souvent vainqueur. A la sortie du centre, nous avons travaillé ensemble chez Citroën, puis nous nous sommes perdus de vue (*j'ai appris son décès il y a quelques années*).

A la fin de la deuxième année, le centre offre un baptême de l'air, aux premiers de chaque section. En 1946, c'est une récompense importante, il faut l'autorisation des parents. Ce baptême a lieu à Malnoue en Seine et Marne, sur un petit terrain presque inconnu. L'avion est un Morane biplace, qui a servi d'avion d'observation. Le poste de pilotage est rudimentaire, les ailerons sont commandés par des manivelles situées sur les côtés du poste de pilotage, avec transmission par des « chaînes de vélo ». En revanche la visibilité est très bonne, grâce à un « vitrage » important et bien disposé du cockpit.

Pendant ces années d'immédiat après-guerre, les difficultés subsistent, pour se procurer des matières premières. Le plan Pons [ministre de l'intérieur], a défini des attributions pour les industries prioritaires, concernant la reconstruction et la remise en marche de l'économie Française. La direction du Centre d'apprentissage, a beaucoup de difficultés pour se procurer les quelques morceaux de tôle nécessaires à nos travaux. M. Sorlin, connaît le patron d'une entreprise de chaudronnerie dans le centre d'Argenteuil ; nous y allons périodiquement avec une voiture à bras, pour récupérer des chutes de tôle de différentes épaisseurs. Les métaux non ferreux [cuivre, laiton, aluminium] sont encore plus rares, nous devons les utiliser avec beaucoup de parcimonie.

Voici les différentes terminologies utilisées dans les professions des métaux en feuille :

- Ferblanterie : travail du fer blanc, ou de tôle de moins de 8/10 de mm d'épaisseur.
- Tôlerie : travail des tôles d'acier d'épaisseur moyenne [de 8/10 à 2 mm].
- Chaudronnerie fer : travail des tôles épaisses.
- Grosse chaudronnerie : travail des tôles très épaisses [plusieurs centimètres].
- Chaudronnerie cuivre : travail des feuilles de cuivre ou de laiton ;

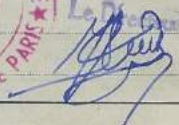

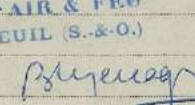
L'aboutissement des trois années d'apprentissage : c'est le CAP de tôlier chaudronnier fer. M. Sorlin, en accord avec la direction du centre, envisage de nous présenter en plus à l'examen du C A P de ferblantier, mais il est impossible d'être candidat à deux C A P dans le même département.

M. Sorlin contourne cette impossibilité, en nous faisant inscrire à Paris pour passer le C A P de ferblantier. Les six apprentis du centre d'apprentissage d'Argenteuil, sont reçus à ces deux examens en juin et juillet 47 ; de toute la période d'activité du centre, nous serons les seuls à obtenir deux CAP la même année.

A l'épreuve pratique du CAP chaudronnier fer, qui eut lieu au collège technique rue Jean Jaurès à Argenteuil, je termine la pièce à réaliser avec trois heures d'avance [5 h au lieu des 8 h allouées]. M. Sorlin qui était membre du jury m'apprend bien plus tard que j'ai été classé deuxième de toute la Seine et Oise*.

* L'ancien département de la Seine et Oise, comprenait les départements actuels de : Essonne, Yvelines, Val de marne, et Val d'Oise.

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

A REMPLIR A L'ENTRÉE DANS L'ATELIER.	PAR LES PATRONS A LA SORTIE DE L'ATELIER.
(Il est interdit de mettre aucunes annotations autres que celles indiquées).	Premier feuillet. annotations autres que celles indiquées).
Entré le <u>9 Octobre 1944</u>	Sorti le <u>11 juillet 1947</u>
Employé comme (1) <u>élève en apprentissage</u>	Était employé, comme (2) <u>élève apprenti-charbonnier</u>
Nom du patron : _____	Nom du patron : <u>Etienne BOUTIER C.A.P. perlatier</u>
Profession : _____	Profession : _____
Domicile : _____	Domicile : <u>Le Directeur</u>
Signature du patron : 	Signature du patron : 
Entré le <u>23 SEPT 1947</u>	Sorti le <u>3 FEV. 1948</u>
Employé comme (1) <u>jeune ouvrier réalai</u>	Était employé comme (2) <u>jeune ouvrier tôlier</u>
Nom du patron : _____	Nom du patron : _____
Profession : <u>ATELIERS "AIR & FEU"</u>	Profession : <u>ATELIERS "AIR & FEU"</u>
Domicile : _____	Domicile : <u>ARGENTEUIL (S.-&O.)</u>
Signature du patron : 	Signature du patron : 
(1) Indiquer à quel genre de travail l'enfant sera employé dès son entrée.	(2) Indiquer à quel genre de travail l'enfant était employé au moment de la sortie.

MINISTRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE — DIRECTION DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

CENTRE D'APPRENTISSAGE

20, Rue du Nord
ARGENTEUIL

Notes trimestrielles de l'élève Arbelaz de 2^{ème} année section B, 2^{ème} trimestre 1946-1947

Conduite générale : 15 Atelier de Motocars en feuille 19/6

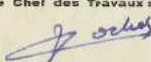

Moyenne générale : 15,86 Moyenne annuelle : _____

Sanctions du travail et de la conduite : **TABLEAU D'HONNEUR**

Classement : 1^{er} sur 31 élèves classés.

MATIÈRES DU PROGRAMME	COMPOSITIONS		Moyenne des notes du trimestre	APPRÉCIATIONS DE MM. LES PROFESSEURS
	MAIS NOTÉS	NOTES OBTENUS		
Atelier	1/0	16,5	16,5	Primitivité satisfaisante dans l'ensemble
Techologie		16	16	Bien <i>fact.</i>
Dessin professionnel	1/6	18	16,7	Très bon travail
Géométrie		18	17	" "
Calcul	7/25	15	17,5	Très bien.
Français	1/6	33	12	Bon travail, à continuer <i>stagg</i>
Sciences		16	16	
Histoire et Géographie		5	5	Bon élève
Education morale - Législation Sociale		18	18	Bien
Education physique	14/30	15	15	le bon travailleur. Ne s'arrête pas à l'exécution et fera plus

Bon travail continuez le C.A.P. est au bout de vos efforts

Le Chef des Travaux : 
Le Directeur : 

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

Après 1947, je reste en relation avec M. Sorlin, et je vais chez lui plusieurs fois à Bessancourt, il a une fille à peu près de mon âge... En 1951, il me propose une place chez un de ses amis M. Nageotte, qui à cette époque est un constructeur de cisailles et autres machines de tôlerie, rue de Rendez-vous à Paris ; étant au régiment, je ne peux pas donner suite à cette offre.

La grande passion de M. Sorlin, ce sont les machines à vapeur. Grâce à lui nous visitons les ateliers de la S N C F des Batignolles, avec toutes les explications concernant les différentes locomotives, qui à ce moment sont à l'apogée de la traction ferroviaire. Sur son bureau, il a une maquette de machine à vapeur, en cours de construction. Vers 1950, il est muté comme chef des travaux dans un lycée technique près de Pontoise, je suis allé le voir plusieurs fois, il était très fier de me faire admirer sa machine à vapeur enfin terminée, et en parfait état de marche ; et puis, nous nous sommes perdus de vue.

Dans cette école, nous avons une demi-journée de travaux pratiques à l'atelier, l'autre demi-journée est consacrée à la théorie et à l'enseignement général. Le prof de dessin, géométrie et technologie est M. Donadieu, avec lui ça marche très bien, mais pour le français, l'histoire, la géographie, je ne suis pas très assidu ; dans ma tête, je suis là pour apprendre un métier, les autres matières me semblent inutiles. Pendant ces cours, je dessine des autos sur mes buvards !! Plus tard je regretterai ce comportement : que les jeunes qui me liront ne fassent pas la même erreur.

Pour l'éducation physique, il y a deux professeurs : le plus jeune Jacques Lelouarn a seulement quelques années de plus que nous, il est très fort en gymnastique et aux agrès, l'autre est un ancien fraiseur qui a perdu un œil par la projection d'un copeau ; à la suite de cet accident, il s'est reconverti à la culture physique où il est aussi très compétitif.

Pour moi au cours de ces trois années, je n'ai pas de gros problèmes de santé, mes crises d'asthme se sont atténuées, je fais du sport à peu près comme les autres. Nous allons jouer au foot, ou faire de l'hébertisme à l'emplacement des anciennes carrières, où sera construit plus tard la piscine d'Argenteuil. La discipline où je suis le meilleur, c'est le saut en hauteur : je passe assez facilement un mètre cinquante en « ciseaux », avec un copain nommé Basso, nous sommes désignés pour participer à une compétition, mais la veille il se casse un bras et la rencontre est annulée.

Le Directeur du centre est M. Perez, son adjoint et chef des travaux, c'est M. Cochet, le surveillant général s'appelle M. Furtos, surnommé « Zoubi les oreilles musclées », vraiment pas gâté par la nature ; petit, maigre, un peu bossu et surtout de très grandes oreilles : c'est le souffre-douleur des apprentis. Il habite dans le centre d'Argenteuil et resta surveillant jusqu'à la fermeture du centre.

En 1945, tous les candidats au C A P de l'atelier métaux en feuille, sont recalés*, ce qui provoqua un petit scandale, et une enquête qui révéla les raisons de cet échec. Le professeur de tôlerie, M. Coureur, n'était pas du métier : en réalité il élevait des poules et des lapins qu'il vendait au marché d'Argenteuil le dimanche matin. De plus pendant les cours pratiques, il faisait faire par ses élèves des remorques pour bicyclette ; le matin il arrivait en vélo, et le soir il repartait avec une remorque attelée !! Il a bien sûr été licencié, et c'est M. Sorlin qui le remplace en septembre 1945.

* La question éliminatoire en technologie était : qu'est-ce que le Dudgeon ? Aucun candidat ne connaît la réponse ; le Dudgeon (*nom de l'inventeur*), est un appareil à molettes, utilisé pour sertir les tubes dans un faisceau de chaudière. L'opération s'appelle le « dudgeonnage ».

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE DIRECTION DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE
DÉPARTEMENT de Seine et Oise.....

CERTIFICAT D'APTITUDE PROFESSIONNELLE

Vu la loi du 20 juin 1920 ; vu la loi du 25 juillet 1919 modifiée par la loi du 18 août 1941, instituant un Certificat d'Aptitude Professionnelle ; vu l'arrêté déterminant les natures des épreuves théoriques et pratiques ; vu la délibération du Jury d'examen en date du **4 Juillet 1947** Il résulte que

M. **r ARBELAIZ Jacques** né à **ST OUEN** le **22 Juillet 1930**
A SATISFAIT A TOUTES LES ÉPREUVES
Il lui a été délivré le présent Certificat d'Aptitude Professionnelle pour la profession de **CHAUDRONNIER FER**

Délivré à **ARGENTEUIL**, le **10 Février** 194**8**

L'Inspecteur de l'Enseignement technique, Président du Jury, Signature du titulaire : Le Préfet, Président du Comité Départemental de l'Enseignement technique,

Ch. Ogier *J. K. G. A.* *[Signature]*

J. M. 731546. (4)

SYNDICAT NATIONAL DES FABRICANTS DE FERBLANTERIE-TOLERIE
16, Avenue Hoche, Paris (8^e)

ATTESTATION

Nous certifions que M^r Jacques ARBELAIZ
né à **Saint-Ouen (Seine)**, le **22/7/30**
a obtenu à la session de **1947** le
CERTIFICAT D'APTITUDE PROFESSIONNELLE
institué par la loi du 25 juillet 1919, pour la profession de
FERBLANTIER-TOLIER
dont le Syndicat National des Fabricants de Ferblanterie-Tôlerie
a été chargé, par M. le Préfet de la Seine, d'organiser les épreuves.
PARIS, le **7 juillet 1947.**

SYNDICAT NATIONAL DES FABRICANTS DE FERBLANTERIE-TOLERIE
16, Avenue Hoche, PARIS-VIII^e
Téléch. : CARTEL 82-14

Le Secrétaire du Jury,
[Signature]

Ci-dessus : tous mes diplômes !!

Le métier de tôlier.

Aux vacances du mois d'août 1946, pour que je ne reste pas oisif, papa me trouve un emploi temporaire, chez un carrossier à Nanterre : c'est M. Motto que mon père connaît bien car il travaille, de temps en temps pour Forestier. Me voici donc embauché comme apprenti tôlier, moyennant une petite rétribution, dont je ne me souviens pas du montant.

Pendant cinq ou six semaines, je fais le parcours à vélo, soit environ deux fois quatorze kilomètres, l'atelier Motto se trouve rue du Vieux Pont à la limite de Rueil (*En 1986, cet atelier de carrosserie existait toujours*).

C'est là que j'apprends les bases de la tôlerie automobile, branche très spécifique de la tôlerie générale. En deuxième année, au centre d'apprentissage, on commence à apprendre la soudure autogène classique, c'est-à-dire avec apport de fil à souder ; en carrosserie, il faut souder les tôles bord à bord sans apport de métal, pour éviter les surépaisseurs. C'est M. Motto qui m'apprend ce procédé. J'apprends aussi à reconstituer une aile de voiture accidentée, en fabriquant « un panier » symétrique sur l'aile opposée. Mon souvenir le plus marquant, c'est d'avoir mis le feu à l'arrière d'un taxi Renault G7.

Un jour, M. Motto avant de s'absenter, me confie une réparation à effectuer sur ce taxi légèrement accidenté à l'arrière droit. A cette époque les mastics à durcisseurs genre Sintofer, n'existent pas. Pour reboucher ou camoufler des tôles enfoncées, on utilise de « l'étain » qui en réalité est un alliage de plomb. Pour effectuer cette réparation pendant l'absence du patron, je dois d'abord « dégarnir » les tissus intérieurs, enlever le siège et la banquette arrière, gratter la peinture pour mettre la tôle à nu et enfin appliquer « l'étain » au chalumeau, en étalant le mieux possible. Très absorbé par ce travail, une forte odeur de brûlé et une épaisse fumée, attirent soudainement mon attention : l'intérieur du taxi est en feu !! Heureusement il y a à proximité un robinet et des seaux, je réussis à éteindre rapidement les tissus en combustion insuffisamment dégarnis. Juste avant le retour de M. Motto, j'ai le temps de remettre en place la banquette et son dossier, et d'aérer l'atelier. Par chance les traces de feu s'arrêtent juste à la hauteur du dossier, les dégâts sont presque invisibles. Conclusion : il faut prendre beaucoup de précautions quand on travaille avec un chalumeau sur une voiture, et j'ai eu très peur.

Après ma réussite aux deux C A P, les professeurs et en particulier M. Sorlin, me conseille de continuer vers le B E P ou le C A P de dessinateur. Maman n'est pas du tout d'accord, elle préfère que je travaille immédiatement pour ramener une paye ; papa veut bien que je continue des études, mais comme il se désintéresse complètement de la gestion du ménage, son avis n'est pas prépondérant. Je suis très hésitant, connaissant les problèmes financiers de ma mère, je décide d'aller travailler.

Officiellement, le centre n'intervient pas pour trouver une place aux apprentis sortants. C'est M. Sorlin (*encore lui*) qui se débrouille pour me faire entrer chez Citroën [avec Nicpon], en principe au service des études à Paris.

En 1947, tous les services administratifs de Citroën, sont situés rue Balard dans le XV^{ème} arrondissement de Paris. C'est là que je suis convoqué pour les formalités d'embauche et la visite médicale. Un employé du service du personnel, nous explique, que provisoirement nous serons [Nicpon et moi] embauchés à l'usine de Clichy a l'atelier entretien, en attendant des places disponibles à l'atelier tôlerie des prototypes.

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

L'usine de Clichy se trouve rue Madame de Sanzillon, à quelques centaines de mètres de chez Moureaux à St. Ouen. Les activités principales de cette usine, ce sont, les forges et la fonderie, plus quelques fabrications diverses : joints en caoutchouc, fils électriques, etc.

A cette époque les constructeurs automobiles, fabriquent eux-mêmes le maximum d'éléments (*Renault pendant un moment, fabrique ses peintures et ses huiles*). Le chef d'atelier nous affecte à un compagnon, pour nous former et nous faire connaître l'usine. Le premier jour je dois aller remplacer des briques réfractaires dans un four encore chaud. Sitôt ce travail terminé je demande à être reçu par le chef d'atelier, pour lui manifester mon désaccord à effectuer de tels travaux. Le lendemain on nous envoie dans un autre atelier de l'usine, pour remplacer une gaine de ventilation au-dessus d'une cabine de pistelage. Là c'est bien de la tôlerie, avec Nicpon on se débrouille pour prendre les mesures nécessaires à la fabrication de deux coudes de grand diamètre, en crapahutant dans la charpente pour disposer des ficelles et un fil à plomb. C'est là que les connaissances de la géométrie descriptive sont utiles. Avant de terminer la fabrication de cette ventilation, nous redemandons une entrevue avec le chef d'atelier, mais cette fois pour une question de salaire : nous étions embauchés à 40 francs de l'heure, après cette intervention, on nous accorde généreusement 45 francs. Devant cette générosité, nous demandons notre compte, et nous quittons Citroën, à la fin de la deuxième semaine.

A cette époque la société Citroën, a la réputation d'avoir les plus bas salaires de tous les constructeurs automobiles. A l'entrée de toutes ses usines, il y a en permanence des panneaux d'embauche en évidence, c'est un flux continu d'entrée et de sortie d'ouvriers. De 1935 à 1974, c'est Michelin qui est le principal actionnaire et dirigeant de la société, et la direction Michelin est auvergnate !!

Le soir avec les copains, on se retrouve à la gare d'Argenteuil, pour discuter de nos nouvelles situations professionnelles. Je retrouve Patelli, un ancien de l'école Volembert et aussi du centre de la rue du Nord, qui travaille chez Air et Feu à Argenteuil. Sur sa recommandation, je suis embauché à 60 francs de l'heure, ce qui est considéré comme un salaire très moyen. Quelques mois plus tard, j'irais à la S N E C M A où les tarifs horaires sont en moyenne de 80 à 90 francs, soit le double de chez Citroën.

Nos deux professeurs, avant de quitter le centre, nous avaient bien expliqué que pour devenir un bon professionnel, il faut changer souvent d'entreprises. J'ai suivi ce conseil, puisqu'entre septembre 47 et mon départ au régiment, soit en trois ans, j'ai travaillé dans cinq maisons différentes.

Chez Air et Feu, le travail est plus intéressant mais répétitif, je suis affecté à la fabrication des gros ventilateurs. A ce moment la société Air et Feu [patron M. Vivez] est une entreprise importante, divisée en quatre ateliers :

- Les ventilateurs et aérateurs.
- Les vestiaires et placards d'atelier.
- Les brouettes métalliques.
- Et un atelier de tôleries diverses.

Malgré cet emploi plus satisfaisant, je continue mes recherches pour trouver un emploi différent et mieux rémunéré. Pendant toutes les années où je travaille, je donne la totalité de ma paye à ma mère, qui m'en restitue 10 % pour ma nourriture du midi et mes frais de transport, ceci jusqu'à trois mois avant le mariage. Comme quoi, les fils uniques ne sont pas systématiquement favorisés.

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

Après quelques mois chez Air et Feu, je rentre à la S N E C M A à Argenteuil, ancienne usine « La Lorraine » marque de voiture disparue avant la guerre. Sur une façade d'un bâtiment, subsiste la croix de Lorraine emblème de ce constructeur. Dans cette usine, il y a deux activités principales :

1. La fabrication de tracteurs S I F T [gros tracteurs puissants destinés surtout au débardage de bois, pour la première fois, j'ai revu un modèle de ces tracteurs, à la fête de Cales en août 2002].
2. La rénovation de moteurs Gnome et Rhône, de 7 et 14 cylindres en étoile de grande réputation dans l'aviation [les moteurs sont construits à l'usine de Gennevilliers, ainsi que les motos 125 cm³].

Et un atelier confidentiel, où une élite de techniciens et d'ouvriers, travaillent sur le projet ATAR (*moteur à turbine qui connaîtra un grand succès quelques années plus tard*).

L'atelier chaudronnerie est moderne, par rapport à ce que j'ai vu chez Citroën et Air et Feu où, les installations sont très vétustes. J'apprends, à travailler des tubes de faibles épaisseurs, à réaliser des calibres de grande précision, à prélever des échantillons sur différents matériaux pour analyse en laboratoire, à utiliser une machine d'oxycoupage semi-automatique, etc. Peu après mon entrée, je réussis l'essai de P2, mais comme je n'ai pas dix-huit ans, on me déduit 15 % sur le salaire.

Le gros problème des sociétés nationalisées de l'aviation, c'est le syndicalisme exagéré qui règne dans les ateliers ; c'est en pratique la C G T qui décide, presque tous les jours il y a un délégué qui monte sur un établi pour haranguer les « camarades travailleurs ». Périodiquement il y a un arrêt de travail, souvent accompagné d'une manif et d'un défilé avec banderoles dans les rues d'Argenteuil. Un délégué, vient presque tous les jours me relancer pour prendre la carte d'adhésion à la C G T, heureusement, que les différents professeurs du centre nous ont prévenus, de ne pas nous laisser influencer par ce genre de démarcheur. Si j'avais accepté de prendre une carte de la C G T, je ne serais sans doute pas rentré chez Simca quelques années plus tard. Pour les ouvriers, il était quasiment obligatoire, d'être inscrit au « parti », pour être embauché. La C G T se sent soutenue par la ville d'Argenteuil, qui est gérée par les communistes (*Victor Doupu, maire pendant plus de 20 ans*).

Et ce qui devait arriver arriva : la fermeture du site d'Argenteuil pour cause de déficit important. La rumeur courait depuis longtemps, quand, un matin du mois d'août 1949, en arrivant pour travailler, nous trouvons les portes closes, avec des affiches collées en évidence : « Par décision gouvernementale, l'usine SNECMA d'Argenteuil est fermée...etc.. ». Le jour suivant, nous recevons tous par courrier une lettre de licenciement collectif. En plus de mes deux C A P, je suis « licencié » !!

Nous sommes cinq ou six jeunes, touchés par ce licenciement brutal, la plupart restent sans travail pendant plusieurs semaines. Deux jours après la fermeture, je retrouve une place comme traceur en tôlerie P2, à la Tôlerie Industrielle Parisienne ; il faut dire que je suis un peu avantagé, avec ma moto, je me déplace facilement, mais je suis aussi très motivé pour trouver rapidement un emploi.

La TIP, est en plein centre de Paris rue de Chemin Vert, sa seule fabrication, ce sont les tuyaux de poêle. Comme dans presque tous les ateliers, le chef d'atelier se trouve dans un bureau surélevé de façon à pouvoir surveiller ses ouvriers. Je suis embauché pour construire une cabine de pistelage, destinée à appliquer un produit de protection, sur les tuyaux fabriqués en série. Le salaire est très inférieur, à celui de la SNCMA, mais je travaille. Je continue mes recherches en lisant les petites annonces, j'ai fait des demandes

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

chez Letourneur et Marchand, très grand carrossier de luxe, et chez Facel-Métalon à Colombes constructeur éphémère des voitures de très haut de gamme : les « Facel-Véga ».

Le 15 septembre, je rentre chez Alsthom à Saint-Ouen. Là, c'est la grosse chaudronnerie pour la fabrication de transformateurs et d'éléments de chaudière industrielles. J'apprends le travail des tôles épaisses et très épaisses, totalement différent de ce que j'ai vu jusqu'à maintenant. L'ambiance est très bruyante : circulation des ponts roulants, burinage et rivetage aux marteaux pneumatiques, utilisation de très grands chalumeaux, etc. A cette époque, il n'y a aucune protection phonique, je ne suis resté que trois mois dans cet atelier, peut-être suffisamment pour endommager mes oreilles ?

A ce moment je possède une Moto-Guzzi, je commence à 7 heures 30, et je pars souvent de la rue de Saint-Quentin à 7 heures 15 ; mon record sera de 12 mn pour faire ce trajet d'environ 10 Km. L'entrée de l'usine se trouve dans une petite rue face à la mairie de Saint-Ouen, je m'arrête avec ma moto juste au pied de la pendule de pointage ce qui n'est pas très conforme au règlement !!

En décembre, changement de trajet, je trouve une autre place aux ateliers Rubanox rue Gréfhule à Levallois : là, c'est encore très différent, cette entreprise travaille exclusivement l'acier inoxydable, l'atelier se répartit en quatre activités principales :

1. La fabrication de tubes en « inox », roulés soudés, suivant un procédé breveté par un dirigeant de l'entreprise.
2. La fabrication en petites séries, d'évaporateurs de réfrigérateurs.
3. Un atelier de chaudronnerie diverse, avec quelques ouvriers hautement qualifiés.
4. Et un autre atelier à Neuilly, spécialisé dans la fabrication de résistances électriques blindées. A Neuilly, se trouve aussi la direction et tous les bureaux.

Je suis affecté « aux évaporateurs », travail répétitif, où il faut maîtriser l'utilisation du « martinet », et des machines à souder par points et à molettes. Le martinet est un marteau à cadence très rapide, actionné à l'air comprimée, (utilisation aussi fort bruyante).

Je fais rapidement connaissance de Prosper Doldi, qui devient vite un ami. C'est le soudeur et ouvrier d'entretien de l'atelier ; il a tous les brevets de soudure, tous métaux et toutes positions, de la S A F [Soudure Autogène Française, organisme officiel de formation des soudeurs, situé porte de la Chapelle]. C'est lui qui m'apprend à souder ensemble, une pièce en acier avec une pièce en inox, ou à souder de l'acier-inox sans pâte, simplement par un réglage adéquat du chalumeau. D'origine Italienne, c'est un personnage exubérant, gentil, serviable et très chaleureux. Le midi nous déjeunons ensemble avec nos « gamelles », une salle sert de réfectoire, les restaurants d'entreprise sont encore rares et réservés aux sociétés importantes en effectif.

Prosper est un des premiers a touché une 2 CV neuve, présentée au salon de 1948, les premières livraisons ne se feront que fin 49, les délais dépasseront 4 à 5 ans pendant plusieurs années.

Les premières 2 CV ont un moteur de 375 cm³, 60 Km/h maxi, une seule teinte : gris aluminium. Après avoir dégusté nos gamelles, on tourne en 2 CV dans les rues de Levallois et de Neuilly, où on fait sensation avec cette voiture toute nouvelle, que la plupart des gens ne connaissent pas. Doldi revend sa 2 CV en faisant un bénéfice substantiel, comme tous ceux qui bénéficieront des premières livraisons de cette nouvelle Citroën.

Voici maintenant une anecdote, démontrant les qualités de soudeur de mon ami Prosper. Après la revente de la 2 CV, il achète une 4 CV Renault d'occasion, dont le moteur avait gelé : le bloc cylindre en fonte est cassé en plusieurs endroits. Après accord du chef d'atelier, pour l'utilisation du four servant à recuire les tubes, il dispose toutes les parties

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

du bloc-moteur, à préchauffer dans le four, avant d'effectuer toutes les soudures des parties cassées. Ensuite, il remet l'ensemble à refroidir lentement, pour éviter les tensions dans la fonte ; je suis avec lui quand il ouvre le four 24 heures plus tard, tout de même un peu inquiet ; les soudures sont impeccables, aucune fissure anormale.

Après remontage, la 4 CV retrouve un moteur presque neuf, avec laquelle Prosper fera quelques kilomètres, avant de la revendre. Cette opération est une vraie réussite, que même les spécialistes de ce genre de réparation, ne garantissent pas toujours.

Chez Rubanox, je suis tôlier P2, le salaire est correct mais la fabrication des évaporateurs, n'est pas bien passionnante. De temps en temps le chef d'atelier me confie d'autres travaux plus intéressants, par exemple la fabrication de collecteurs d'échappement pour des chars d'assaut ; c'est à cette occasion que j'apprends véritablement le travail de l'acier inoxydable. Ce métal s'écrouit beaucoup plus vite que l'acier ordinaire, il faut prendre des précautions pour éviter les inconvénients de cette particularité.

L'acier inoxydable, est en réalité un alliage d'acier, de chrome et de nickel, le plus utilisé étant le 18 / 8 [18 % de chrome et 8 % de nickel] ; pour les pièces devant résister à de fortes températures, on utilise l'acier « réfractaire », composé de 25 % de chrome et de 30 % de nickel.

Dans cette entreprise, la « perruque* » n'est pas facile, la maîtrise est très attentive, et le travail se fait avec des temps alloués, sur lesquels il faut réaliser un « boni », qui se traduit par une prime sur la paye. Je réussis pourtant à contourner ces difficultés, et à réaliser quelques ustensiles qui sont toujours en service : un dessous-de-plat, deux ronds à serviette, une écumoire et une louche, ceci avec l'aide de Doldi, qui lui, a beaucoup plus de possibilité pour « perruquer ».

Je reste chez Rubanox, jusqu'à mon départ au service militaire en octobre 1950. Je reprendrai mes recherches de situation plus intéressantes, après mon retour, car j'aurai une raison supplémentaire et motivante : je serai bientôt chef de famille.



Au salon de 1948 (le prix annoncé de la 2 CV, était de : 185 000 F. le prix réel au moment des livraisons en septembre 1949, sera de : 228 000F.)

* Perruque : j'ignore l'origine de cette expression, qui signifie : travailler pour soi, en fraude, chez un patron.

Cours du soir à l'ENA.

De jeune ouvrier tôlier, je suis passé tôlier traceur P3, en moins de deux ans, mais il me semble, que je dois pouvoir faire autre chose de plus intéressant. Dans ma tête subsiste une idée, que m'a suggérée M. Sorlin après l'obtention de mes C A P : c'est de devenir professeur technique, dans une école d'apprentissage.

Dès mon retour de l'armée, je vais m'inscrire à l'ENA, rue de la Roquette à Paris. Attention ce n'est pas l'ENA des hommes politiques, c'est tout simplement : l'Ecole Normale d'Apprentissage.

Deux fois par semaine, le soir après la journée de travail, je vais donc rue de la Roquette près de la place de la République, pour des cours de dessin, géométrie et technologie. Je rentre très tard fatigué et sans avoir dîné.

Les cours sont très intéressants, donnés par des professeurs hautement qualifiés. Celui de dessin, c'est M. Letalnet, auteur d'un livre sur le traçage des métaux en feuilles, considéré comme la référence de base par tous les traceurs. La première année, j'arrête après seulement trois mois ; mes crises d'asthme me reprennent, les trajets à moto le soir très tard en hiver, sont défavorables à ma santé.

La deuxième année, je trouve trop difficile de concilier le travail journalier, les cours le soir deux fois la semaine et mes occupations de jeune marié ; dommage ces cours me plaisent et sont très utiles. Après réflexion, j'abandonne définitivement la possibilité de devenir professeur technique, poste moins intéressant que prévu.

En effet, il faut au moins une année complète de formation, pour se présenter au concours, ensuite en cas de réussite, les postes sont le plus souvent attribués en province, le logement à charge de l'intéressé, et enfin la rémunération n'est pas formidable.

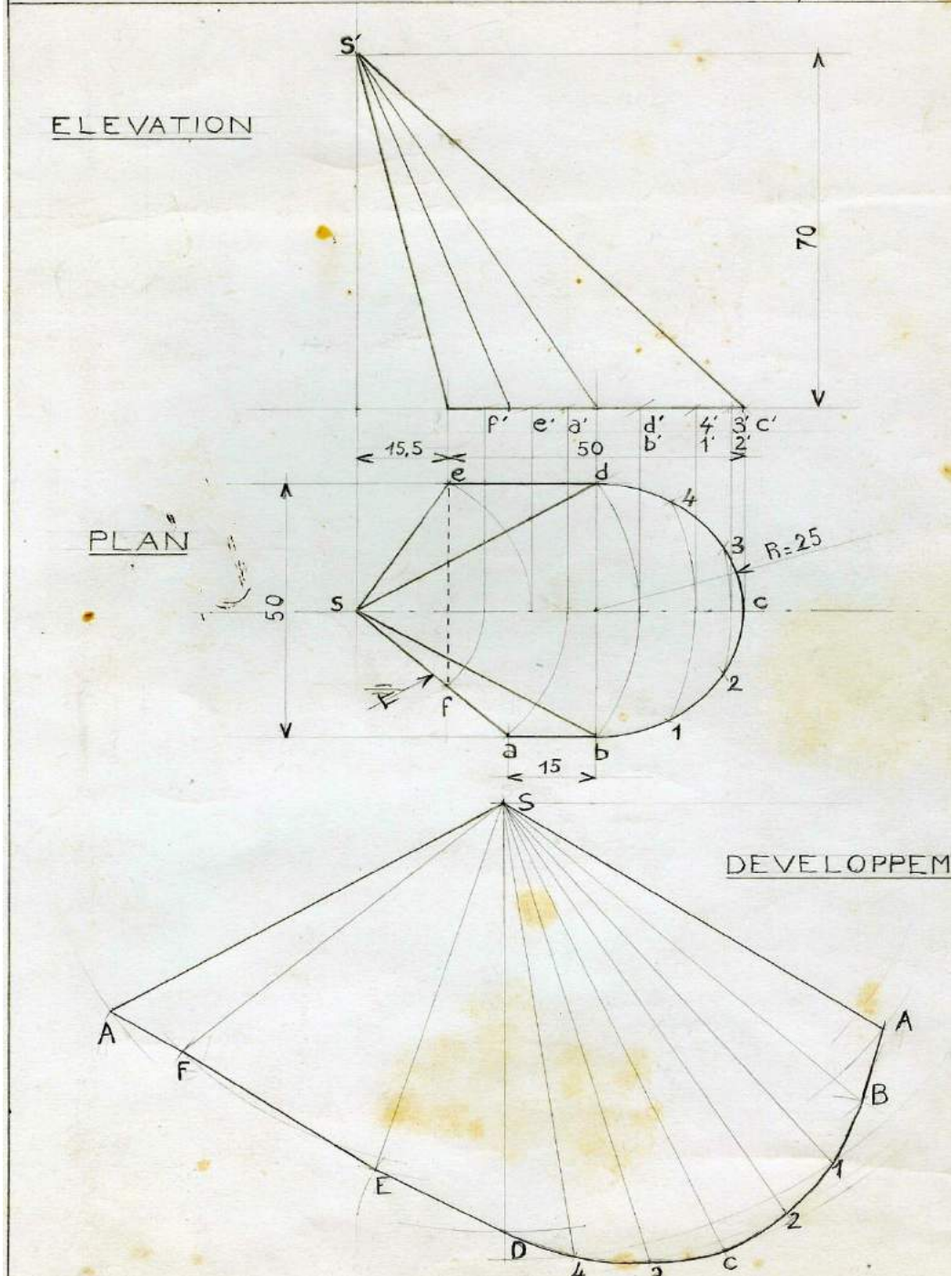
Le seul avantage intéressant, ce sont les congés. Chez Rubanox, je retrouve un autre tôlier, qui comme moi, a commencé de suivre les cours et a abandonné cette orientation.

Nous sommes en mai 1952, je suis fiancé avec Denise depuis septembre 1950, nous voulons nous marier le plus vite possible, libéré du service militaire, je retravaille chez Rubanox quelques semaines, avant de trouver un autre emploi qui fera l'objet d'un chapitre ultérieur. La date de notre mariage est fixée au 26 juillet, maman se décide à me laisser l'intégralité de ma paye pendant les trois mois précédents. Pour Denise il en est de même, malgré cette « générosité » de nos parents, l'addition de nos deux salaires constitue un capital fort modeste ; nos débuts de jeunes mariés seront difficiles sur le plan financier, encore aggravés par mes crises d'asthme qui récidivent avec plusieurs semaines d'arrêt de travail.

Exercice de traçage d'un cône

Ex: N° 1

Pl. N° 3



Exemple d'application de la géométrie descriptive, pour tracer le développement d'un cône, à base semi-circulaire et semi carré

Cours de M. Letalnet, professeur à l'Ecole Normale d'Apprentissage (Octobre 1952).

Le vélo.

Mon premier vrai vélo, est le deuxième que mon père réussit à reconstruire après la libération, puisque le premier a servi à la retraite des Allemands. C'est une bicyclette solide qui permet de rouler sans trop de difficultés, à condition de pédaler énergiquement. Mes premiers longs parcours sont Argenteuil / Beaune-La-Rolande, avec papa, qui connaît bien le parcours, pour l'avoir effectué plusieurs fois lors de notre séjour au Patouillat.

Après la libération, les difficultés d'approvisionnement subsistent encore de nombreux mois, et pour certaines choses pendant plusieurs années. Nos voyages à Beaune, ont pour but de ramener principalement des pommes de terre, qui à ce moment sont très cultivées dans le Loiret. Notre fournisseur est la famille Bissonnet à Marcilly.

Sur nos deux bicyclettes, il y a un porte-bagages à l'avant qui supporte facilement vingt-cinq kilos de pomme de terre (*papa a réussi une fois à ramener un sac de cinquante kilos, quand il descendait du vélo, la roue arrière se levait*). Mon premier trajet me paraît un peu long, je n'ai pas l'entraînement ; c'est papa qui mène, je m'efforce de rester dans sa roue. Nos vélos sont équipés de dérailleur, à seulement trois vitesses de marque « Cyclo », à commande par double câble, pas toujours très fiable.



J'ai utilisé ce vélo pendant un an environ, jusqu'au moment où un voisin, me donne un cadre qui avait été fait sur mesure, avec deux roues et quelques autres pièces de vélo de course. Les roues ont des jantes en bois, spéciales pour boyaux. Avant la guerre, ce type de jante était très utilisé par les coureurs, elles seront avantageusement remplacées par les jantes en alliage d'aluminium.

Avec tous ces éléments, je me reconstitue un très bon vélo dit de « course ». Je continue d'aller à Beaune, en principe pour aller voir mon grand-père qui commence à avoir des ennuis de santé et se trouve à l'hospice ; je suis hébergé à Marcilly chez la famille Bissonnet, où je trouve Colette et Lulu plus attirantes que le grand-père.

La photo ci-dessus, a été prise à Marcilly le 20 mai 1945, à cette époque les culottes de golf sont à la mode et c'est très pratique pour faire du vélo.

Avec l'entraînement, je réalise une moyenne de 20 à 22 km/h, sauf quand il y a du vent, ce qui arrive souvent. A partir de Milly, c'est le début de la Beauce, pays plat, de grandes cultures où rien n'arrête le vent ; une fois j'ai mis deux heures de plus que le temps habituel, je suis arrivé, complètement épuisé, à pied en poussant la bicyclette dans la dernière côte, tellement le vent était violent. Le plus souvent je pars le matin très tôt pour arriver vers 13 heures : il y a environ 130 Km, que je réalise en cinq ou six heures.

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

Le parcours est celui que papa m'a fait connaître : Argenteuil, porte de Clignancourt, traversée de Paris, porte d'Italie, N7 jusqu'à Ris-Orangis, puis une petite route qui passe à Lisses, Mennecy, Milly, Toussons, Puiseaux, et enfin Beaune-la-Rolande.

D'Argenteuil jusqu'à Ris-Orangis, il y a un peu de circulation, mais comme je pars très tôt le matin ce n'est pas gênant ; ensuite je roule souvent tout seul jusqu'à l'arrivée. En 1945, 46, 47 la circulation est très fluide, le parc automobile est constitué en majorité de véhicules d'avant-guerre, et l'essence est toujours rationnée.

Avec papa, je me souviens d'une autre sortie : nous allions à Brunoy, voir une petite cousine a maman, à l'aller tout va bien mais au retour je casse une pédale, il ne subsiste qu'un petit morceau de l'axe, qui même en mettant le pied en travers, ne permet pas de pédaler efficacement. C'est un dimanche, impossible de trouver une pédale de rechange, il faut bien rentrer à Argenteuil ; alors j'appuie comme je peux, et papa m'aide en me poussant dans les côtes. A l'arrivée, bien sûr très en retard, je découvre un grand trou sous ma chaussure gauche : le bois de la semelle est complètement « dévoré » par l'extrémité de l'axe de la pédale cassé. Moralité : les galoches à semelles de bois, ne sont pas de bonnes chaussures cyclistes.

Pendant cette période, je me passionne un peu pour la bicyclette ; le dimanche je fais beaucoup de sorties en région Parisienne, souvent en compagnie de Roger Nicpon. Une fois nous avons « quitté » l'école pour aller voire, passer le tour de France à Pontoise. Les vedettes du moment sont : Coppi, Bartali, Vietto, Lazaridès, etc.

Il y a une course qui s'appelle « les boucles de la Seine », épreuve très renommée, mais qui a disparu ; je réussis à suivre les coureurs sur une partie du parcours. Peut-être, qu'à cette époque ils n'étaient pas dopés ?

Au cours de ces années où je suis un peu sportif, mes crises d'asthme sont plus espacées ; c'est surtout à l'automne que j'ai des ennuis. Comme je fais du vélo à la belle saison, cela n'a pas d'influence sur mes « performances ».

C'est pourtant ce prétexte que je prends pour m'orienter vers la moto quand l'occasion se présente, au début de 1948. J'explique à mes parents, que le vélo n'est pas bon pour mon asthme, et qu'une petite moto serait moins « essoufflant ». Ma mère n'est pas d'accord, pas question de moto, c'est dangereux et ça coûte cher. Papa, est beaucoup plus compréhensif et, c'est par son intermédiaire que je trouve ma première moto, en réalité un vélomoteur de 100 cm³.

Pour m'offrir cet engin, évidemment pas question d'aide financière des parents : tu veux une moto, débrouille-toi pour la payer. Alors, seule solution, il faut vendre le vélo.

En 1947, les bicyclettes neuves sont encore très rares et très chères. Le marché de l'occasion est le plus important, les transactions se font par relations, il n'existe pas de journaux d'annonces comme maintenant. A la porte de Clignancourt, se tient tous les samedis et dimanches (*en même temps que le marché aux puces de Saint-Ouen*), une sorte de marché clandestin très connu des amateurs de vélo et de moto. J'y suis allé d'ailleurs quelques fois pour admirer des motos souvent exceptionnelles et recherchées.

Un samedi matin, je me décide pour aller vendre mon vélo, un peu à regret, mais la moto m'attire ! Je trouve assez facilement un client à 10 000 Frs, et je reviens à Argenteuil par le bus. Le bon vieux 140 avec la plateforme à l'arrière, où l'on monte et descend avant l'arrêt, en général avec la complicité du contrôleur qui tire énergiquement sur la chaîne de la sonnerie, pour donner le feu vert au chauffeur.

Mes motos, ma première passagère.

Comme déjà expliqué, papa le samedi et le dimanche, « fait » de la mécanique pour les copains, dont les frères Salabert font partie : l'un possède un vieux camion Renault avec lequel il fait des livraisons, mais il est aussi très souvent au comptoir, l'autre est un notable d'Argenteuil, il possède une immense propriété au bord de la Seine à côté de l'ancien gymnase. Sur ce domaine, en plus de la maison de grand standing, il y a deux rangées de box en location, et un très grand hangar, avec étage, où sont garées une trentaine de voitures. Vers 1946, papa vient souvent chez son ami Salabert, pour remettre en état des voitures qui n'ont pas tourné depuis 1939. Je viens de temps en temps avec lui, pour des petits travaux de tôlerie, comme une aile à redresser ou un capot à ajuster. Je suis quelquefois tout seul au milieu de toutes ces voitures ; certaines ne sont pas en état de marche, d'autres sont roulantes. Je m'entraîne à faire des manœuvres avec celles qui veulent bien démarrer, le parc est très varié : il y a une 5 CV Citroën, une B 14, plusieurs Renault NN et KZ, une Berliet 944, deux tractions, une 201, deux 402, deux cabriolets Horsh, etc. Cette marque qui disparaît après la guerre était l'équivalente de Mercedes ; beaucoup d'officiers de la Wehrmacht roulaient en Horsh.

C'est en fouinant parmi ces voitures et stock de pièces diverses, que je découvre une moto en pièces détachées : d'un côté le cadre et les roues, et plus loin dans une caisse le moteur partiellement démonté. En réalité, d'après la réglementation en vigueur à ce moment, c'est un vélomoteur de 100 cm³ de cylindrée, marque Prester-Jonghi.

Prester, est avant-guerre un petit constructeur de vélomoteur, associé à Jonghi fabriquant de moteurs, d'origine Italienne. Après la guerre Jonghi fabriquera des 125 cm³ très réputées. M. Salabert est d'accord pour me vendre cette trouvaille, mais c'est avec sa femme que je dois négocier le prix, fixé en définitive à 10 000 Frs. Affaire conclue dès la vente de mon vélo, malgré la désapprobation de ma mère, et l'accord tacite de mon père.

Nous sommes en mars 1948, je dois faire des économies importantes pour acheter les pièces nécessaires à la remise en état de mon acquisition. Le moteur est apparemment en état de marche, en revanche la boîte de vitesses est démontée, avec tous les pignons en vrac, mélangés à d'autres pièces ; c'est un puzzle qui me donne quelques soucis. Les axes des engrenages ont un jeu anormal, c'est probablement pour cette raison que la boîte a été démontée, il faudrait les faire chromer pour rattraper le jeu, mais je n'ai pas les moyens de faire exécuter ce travail par une entreprise spécialisée. J'utilise une méthode gratuite, pas très « mécanique », mais suffisante pour remettre la Prester en marche : ce procédé bien connu des « mécanos bricoleurs », consiste à gonfler les axes avec des coups de pointeaux rapprochés. Papa me ressoude le cadre qui est cassé, et, avec un minimum de dépense, je réussis à remonter l'ensemble ; ce sont mes débuts en mécanique. Je refais la peinture dans la teinte d'origine, c'est-à-dire noire avec des filets verts.

Me voici avec une petite « moto » très convenable, malgré sa faible cylindrée, le moteur est relativement nerveux [c'est un deux temps]. Chose exceptionnelle, pour un vélomoteur d'avant-guerre, la commande des vitesses se fait par un sélecteur au pied. Presque toutes les motos ont le changement de vitesses à main, sauf les BMW, et quelques marques Anglaises.

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

J'ai utilisé ma Prester seulement quelques mois, d'avril à octobre 48. Elle fonctionne parfaitement, sans aucun ennui, sauf la petite aventure qui m'est arrivée en allant à Bélâbre.

A cette époque, je travaille à la SNECMA, où j'ai plusieurs copains « motards », en particulier celui qui va me revendre sa Terrot quelques mois plus tard. Pour faire un grand trajet avec un vélomoteur de 100 cm³, ils m'ont tous conseillé de mettre davantage d'huile dans le mélange pour ne pas avoir d'ennuis mécaniques.

Sans doute en juillet ou en août, je me trouve à Beaune, et de là, je prévois d'aller revoir M. et Mme Alphonse, trajet plutôt long pour ma petite cylindrée, mais comme conseillé je prends un bidon d'huile pour graisser abondamment mon moteur.

J'ai prévenu par lettre, que j'arriverai en fin d'après-midi (*le téléphone n'est pas encore d'un usage très répandu*) : je suis arrivé à minuit.

Le début du parcours se fait normalement, puis progressivement, le moteur chauffe anormalement et perd de sa puissance ; suivant les conseils, je rajoute un peu plus d'huile dans le mélange, mais cela ne change rien, le moteur chauffe de plus en plus. Je m'arrête pour laisser refroidir, quand je trouve de l'eau, je trempe des chiffons que je pose sur la culasse. Je ne comprends pas : le moteur tourne parfaitement, pas de ratés, rien d'anormal en apparence ?? Dans les côtes, je dois aider en poussant, sur le plat, je roule très lentement, il fait nuit depuis longtemps et je n'ai pas dîné..., j'arrive enfin M. et Mme Alphonse sont couchés et ne m'attendent plus.

Je dors très mal cette nuit-là, je me demande ce qui se passe : rien de cassé puisque aucun bruit anormal. Vers sept heures, avec quelques clefs rudimentaires que possède M. Alphonse, je commence à démonter la culasse et le cylindre. J'ai immédiatement l'explication de mes ennuis : le dessus du piston est recouvert d'une épaisse couche de calamine, et les lumières d'échappement sont presque complètement obstruées. Dans un moteur deux temps, il faut respecter le pourcentage de mélange, l'excès d'huile n'est pas consommé, et provoque un encrassement rapide des sorties d'échappement. Après nettoyage et remontage, ma Prester retrouve toute sa vigueur, le retour se fait sans aucune difficulté. Bien sûr, je me suis empressé de remercier mes amis motards pour leur conseil.

Ce petit moteur de seulement 100 cm³, était une merveille de mécanique, les performances étaient largement supérieures aux autres 100 cm³ du moment, la vitesse maxi devait être d'environ 70 Km/h, mais maintenant que je suis contaminé par le virus de la moto, je trouve ces performances bien trop modestes.

Le collègue de travail qui m'a si bien conseillé veut vendre sa Terrot : c'est une 250 cm³, administrativement une vraie motocyclette. A cette époque les 125 sont des vélomoteurs que l'on peut conduire sans permis, mais pour la 250 il faut que je passe le permis « moto ». Je vais donc m'inscrire chez Juvigny, la seule auto-école d'Argenteuil, qui d'ailleurs ne possède pas de moto pour apprendre la conduite. Il faut se débrouiller pour avoir une motocyclette le jour de l'examen.

Un ami de Robert Ribeau, dénommé Lachivert, vient d'acheter une 350 Peugeot, je le retrouve chez Juvigny pour les leçons de code. Pendant la durée des cours, il est toléré d'utiliser sa moto sans permis. A ce moment, l'assurance n'est pas obligatoire, le casque non plus. Nous sommes convoqués, Lachivert et moi, le 3 novembre 1948, au Raincy pour l'examen à 9 heures le matin. Nous partons suffisamment tôt, avec la 350 Peugeot ; mais il y a beaucoup de brouillard et nous ne connaissons pas du tout cette banlieue, nous arrivons à 11 heures. Les épreuves sont terminées et l'examinateur prêt à repartir, il a pitié de nous, nous sommes frigorifiés, il nous laisse le temps de prendre un café, avant de passer

l'examen. L'épreuve pratique est assez simple : il faut démarrer, passer toutes les vitesses, faire un « huit » sans poser un pied au sol, revenir au point de départ, sans oublier de tendre le bras à chaque changement de direction. L'inspecteur reste au bord du trottoir et surveille à distance. Voilà pourquoi, mon permis de conduire porte la date de délivrance du 8 novembre 1948.

Maintenant que j'ai mon permis, je peux envisager l'achat de la Terrot, toujours en désaccord avec mes parents, qui trouvent que la Prester est bien suffisante. Pour la revendre, je retourne à la porte de Clignancourt, où il y a un marché de plus en plus important de motos d'occasion. Il y a souvent plus de cinquante particuliers, qui attendent un client, il y a quelques acheteurs et aussi beaucoup de curieux, qui viennent admirer des modèles quelquefois très rares.

Ce commerce est illicite et risqué, la police fait souvent des contrôles. C'est ce qui se produit au moment où je suis en négociation avec un acheteur : une dizaine d'agents et le commissaire, sont arrivés par surprise [à vélo], empêchant les « exposants » de démarrer. Le commissaire ramasse les cartes grises, et nous dit :

- Venez les reprendre au commissariat du XVIII^e dans une heure.

Curieusement l'acheteur avec qui je suis en négociation est un agent de police, et me promet d'intervenir pour arranger cette affaire. La vente est conclue pour 30 000 Frs, chez lui à Saint-Ouen, après avoir récupéré la carte grise au commissariat.

Trois mois plus tard, j'ai reçu une amende dont j'ai oublié le montant, motif : embarras de la voie publique (*mon acheteur a oublié d'intervenir !*).

Ce commerce illicite se fait avenue de Saint-Ouen, sur le trottoir qui longe la caserne Clignancourt ; au centre de l'avenue, existe encore le bâtiment de l'ancien octroi, qui disparaîtra au moment de la construction du périphérique.

Avec les trente mille francs de la vente, plus quelques économies, je peux acheter la Terrot à quarante mille francs.

Cet engin, date de 1930, avec un moteur monocylindre sans culasse détachable et soupapes latérales, boîte de vitesses séparée avec chaîne primaire et levier de commande à main sur le côté du réservoir. Elle est en état de marche, mais son aspect désuet ne me convient pas, je décide un rajeunissement (*le restyling est inconnu en 1948*). Après démontage complet, je modifie les garde-boues, je rallonge le réservoir d'essence, j'ajoute des pare-pieds, et je repeins l'ensemble en deux tons : rouge et orange.

Pour les travaux de tôlerie nécessitant un poste de soudure, je vais chez Forestier à Nanterre où je dispose de tout l'outillage nécessaire. Pour la modification du réservoir, il faut prendre des précautions, car il subsiste toujours des vapeurs d'essence, et il y a risque d'explosion.

Pour une 250, cette « bécane » est assez lourde, chez Terrot on utilise un cadre commun pour les 250 et 350, comme d'ailleurs beaucoup de constructeurs de l'époque. Le rendement d'un moteur latéral est plutôt faible, et compte tenu du poids de la machine, les performances ne sont pas éblouissantes, à peine supérieures à celles de la Prester ; mais j'ai une vraie moto, je suis devenu un « motard ».

Je m'abonne à Moto Revue, hebdomadaire le plus répandu parmi les « motards », j'ai conservé très longtemps tous les numéros des années 48, 49, et 50. Je deviens passionné, tous mes loisirs sont occupés à « bricoler » sur la moto. Je connais tous les modèles des différentes marques très nombreuses à ce moment :

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

En France : Alcyon, A M C, Automoto, Dollar, Gnome & Rhône, Jonghi, Koeller-Escoffier, Magnat- Debon, Monet- Goyon, Motobécane, New- Map, Peugeot, René Gillet, Terrot, etc.

En Italie : Ducati, Giléra, Moto-Guzzi, etc.

En Allemagne : BMW, DKW, NSU, Zündap,

En Angleterre : Ariel, BSA, Douglas, AJS, Brough-Supérieur, Matchless, Norton, Triumph, Sumbeam, Vélocette, Vincent HRD, Royal-Enfield, etc.

En Belgique : Gilet- d'Herstal, FN, Saroléa,

En Amérique : Indian, Harley Davidson,

Japon et Asie : Aucune à ma connaissance, sauf peut-être Honda.

(Cette liste n'est pas exhaustive, je laisse le soin à mes lecteurs de la compléter).

Presque toutes les marques européennes ont disparu, le Japon a pratiquement le monopole mondial de la fabrication des deux roues motorisées, seuls BMW et Harley ont résisté à la concurrence japonaise.

Le marché clandestin de la porte de Clignancourt devenant très important, un autre lieu de vente se développe, à la porte de Montreuil, à l'emplacement d'un grand rond-point, en attente des travaux du périphérique. C'est là que je revends ma Terrot à la deuxième présentation pour soixante-dix mille francs (*net bénéfice, mais elle est totalement différente de son origine*). Pour attirer le client, les vendeurs apposent une pancarte « A Vendre » sur leur machine, et la font rapidement disparaître si la police survient. Dans ce quartier, il y a plusieurs marchands de vélos et motos, qui n'apprécient pas cette concurrence, et de temps en temps ce sont eux qui appellent les agents de police.

Dans ces années d'immédiat après-guerre, le marché de l'occasion, est primordial, les motos neuves sont pratiquement inexistantes. Les grosses cylindrées comme les 750 et 1000 cm³ de René Gillet et Gnome & Rhône, ne sont plus fabriquées sauf quelques-unes pour la gendarmerie et la police. C'est l'époque du développement des 125 cm³, et à partir de 1950 des scooters. Tous les fabricants sortent des 125, avec l'apparition de quelques marques éphémères. Les plus réussis des 125, sont la Motobécane et la Peugeot. C'est à ce moment que se généralisent les fourches télescopiques, et un peu plus tard les suspensions arrière. Pour simplifier leur production, ces deux marques sortent avec le même cadre des 125 et des 175 (*quelques constructeurs feront des 150 cm³*). Ces 175 modernes ont presque les mêmes performances que les 350 d'avant-guerre, et auront beaucoup de succès. Détail important, les Peugeot ont des moteurs deux temps, et les Motobécane des moteurs quatre temps ; il y a des partisans pour les deux solutions. Gnome & Rhône fabrique aussi une 125 magnifique, mais nettement plus chère. Les marques Anglaises, feront quelque 125 mais reprendront rapidement la fabrication de leurs traditionnelles 350 et 500.

Les leaders du marché du scooter, seront pendant plus de dix ans les deux marques Italiennes : Vespa et Lambretta. Ces modèles connaissent un immense succès, pour disparaître progressivement avec l'arrivée des petites voitures économiques. En France, quelques constructeurs feront des tentatives de fabrication de scooters mais sans beaucoup de succès : Manurhin, Terrot, et Bernardet ancien fabricant de side-car, présente un modèle très particulier, avec un moteur de 250 cm³ et démarreur électrique ce qui est tout à fait exceptionnel à cette époque. Malgré son prix très supérieur à ses concurrents Italiens, il connaît un relatif succès, dû à ses performances et à sa stabilité étonnante, outre son prix, l'obligation d'avoir le permis moto a freiné son développement. J'ai eu l'occasion d'en conduire un, c'était la Rolls du scooter !!

Autre fabrication étonnante et assimilée aux scooters : le Biscooter Voisin. Cela ressemble plus à un kart qu'à un scooter : quatre petites roues, deux places côte à côte, un moteur 125 Gnome & Rhône, une boîte à six vitesses et une capote sommaire. Gabriel Voisin, est un ancien pionnier de l'aviation, qui s'est reconverti à la construction d'automobiles de luxe à partir de 1920. Son Biscooter est un échec commercial en France, mais il sera fabriqué en Espagne avec un certain succès, pendant plusieurs années.

Après ce bref historique du scooter, revenons à ma moto. Je continue mon ascension en puissance, par l'acquisition d'une 350 Monet-Goyon. Celle-ci est en parfait état, c'est la seule que je ne « bricole » pas. C'est un modèle de 1938, moteur à soupapes latérales (*la même existe en version « sport » avec soupapes culbutées*), couleur noire avec des filets dorés. Je l'utilise peu de temps ; achetée en janvier, revendue en juin 49. Cette moto me laisse deux souvenirs importants : c'est avec elle que j'atteins le 100 à l'heure (*et même 110 en me couchant sur le réservoir*), et surtout c'est la première fois que j'emmène une jeune fille sur le tan-sad : elle s'appelle Denise, se passionnera pour la moto et son pilote. Je l'ai revendue [*la Monet-Goyon pas Denise*], cette fois sans bénéficiaire, à Josien un ami de Robert dessinateur chez Kléber-Colombes.

Je ne sais plus par quelles relations, je fais la connaissance d'un type, qui possède un stock de motos à vendre, dans le quartier du Val notre Dame à Argenteuil. Dans un vieux hangar, sont entreposées une vingtaine de machines, de toutes marques et dans un état très variable. J'aperçois une Moto-Guzzi à peu près en état de marche, je l'essaye et, après discussion du prix, le marché est conclu pour cinquante mille Francs. J'ai appris par la suite que mon vendeur avait acheté, aux domaines, un lot de cinq Guzzi pour ce même prix. Cette machine est assez exceptionnelle ; elle a été construite en 1940, adoptée par l'armée Italienne et prévue pour tracter un side-car.

Voici les caractéristiques principales, de cette Moto-Guzzi type « **Superalce** » : Moteur monocylindre horizontal de 500 cm³, semi culbuté (soupape d'admission latérale, soupape d'échappement commandée par culbuteur avec ressort de rappel en épingle), grand volant extérieur en acier, embrayage multi disques, quatre vitesses avec sélecteur au pied, et surtout une suspension très particulière. A l'avant fourche à parallélogramme, avec quatre ressorts ; deux travaillent en compression, les autres plus petits agissent en traction, amortisseurs réglables à friction. A l'arrière, suspension par bras tirés articulés au niveau de la sortie de boîte de vitesses, avec quatre ressorts situés sous le cylindre dans un carter en tôle, et deux amortisseurs réglables suivant la charge ; le débattement de cette suspension est exceptionnel, environ quinze centimètres !!

La béquille est très facile à manœuvrer, il suffit de la mettre en contact avec le sol, et d'appuyer dessus avec un pied sans effort, pour lever les 180 kilos de la Guzzi.

Les performances de cette machine sont aussi assez particulières, pas très rapide pour une 500 Italienne, mais un couple très élevé, et des rapports de transmission très courts, puisque prévus pour tirer un side-car. La vitesse maxi est d'environ 115 Km/h [pas de compteur], mais en côte, c'est un régal, plusieurs fois j'emmène deux passagers et ça monte comme en solo ! J'ai même tracté une camionnette, chargée de ferraille.

L'arrivée à la maison avec la Moto-Guzzi, est plutôt difficile, maman est catastrophée, papa trouve que là j'exagère un peu, et avec le temps, ils s'habituent. Dans le quartier, je ne passe pas inaperçu, mon nouvel engin est imposant, et un peu bruyant ; il faut dire que j'ai bricolé un pot d'échappement en forme de tromblon, où les décibels sont très à l'aise. Une habitante de la rue de l'Yser, Mme Médicis qui a une douzaine d'enfants,

veut faire une pétition, contre le motard du quartier. J'ai supprimé cet échappement quasi libre, et fabriqué un autre pot en acier inoxydable plus conventionnel.



Ma Guzzi, comme elle devait être à l'origine

Dès l'achat de cet engin, je procède au démontage complet, pour une vérification générale, remise en état et réfection de la peinture. Dans la boîte de vitesses, je trouve un pignon très endommagé qui va me donner du souci pour en trouver un autre. La marque Moto-Guzzi est mal représentée en France, il n'y a aucun agent motocycliste officiel, mais seulement un importateur dans un bureau [M. Olivri] rue de Rome à Paris, qui me donne un catalogue d'où est extraite la photo ci-dessus. Je trouve en final, un récupérateur qui possède un stock volumineux de pièces de boîte de vitesses en vrac, dans lequel je réussis à trouver un pignon de Guzzi.

Le ressort en épingle de rappel de la soupape d'échappement est cassé, réparation plus facile ; je trouve à Levallois un fabricant de ressorts qui m'en fabrique un identique. Le gros défaut de cette moto, c'est l'embrayage : composé de disques en acier et en bronze, il fonctionne normalement à sec, mais un suintement d'huile venant de la boîte, provoque un « collement » des disques au moment du débrayage.

Malgré plusieurs démontages, je ne réussis pas à résoudre ce problème, à chaud ça débraye à peu près, mais quand le moteur est froid, il est presque impossible de passer la première sans craquements inquiétants.

Je contourne cette difficulté, en mettant la Guzzi sur la béquille, avant d'engager la première vitesse, et je démarre avec une légère secousse pour faire retomber la moto au sol. A part ce défaut, cette machine est merveilleuse à piloter, le moteur a un couple très bas qui permet de rouler en souplesse en quatrième à bas régime, la suspension est exceptionnelle, aucune autre moto de l'époque ne possède une suspension comparable.

En plus de la remise en état, je « restylise » aussi un peu ma nouvelle acquisition : pot d'échappement en inox, carter du volant moteur en aluminium « bouchonné », adaptation d'une selle de BMW, puis plus tard d'une selle biplace que je fabrique entièrement, et deux pare-pied en tôle emboutie. Inutile de préciser que tous ces éléments sont réalisés « en perruque », chez Rubanox avec l'aide de mon ami Prosper Doldi.

C'est avec cette moto que je parcours le plus de kilomètres, sans jamais aucun incident, avec beaucoup de satisfaction et une consommation plutôt faible pour une 500 de

cette époque : souvent moins de 5 litres aux cents. Une fois j'ai un accident, pas trop grave, mais qui aurait pu faire que ce récit ne soit jamais écrit. Voilà l'histoire :

Chez Rubanox où je travaille comme tôlier, il y a une grève qui se prolonge, chose assez fréquente ces années-là. Un matin nous sommes invités à une réunion, pour débattre de la reprise du travail. Maman qui fait des ménages chez un Docteur, me demande de revenir avant midi pour chauffer le repas [elle a très peu de temps pour déjeuner, et fait le trajet à pied]. La réunion à Neuilly se prolonge, il est presque midi, je repense soudain au déjeuner à faire chauffer : je quitte les copains vite fait et direction Argenteuil en pilotage « très sport ». En 1950, la circulation est encore assez fluide et les limitations de vitesse sont théoriques, il a plu, la route est bien mouillée. Presque arrivé, au croisement de la rue Georges Belin et du boulevard Alsace-Lorraine, je vois arriver à ma droite une 4 CV Renault (*une des premières en circulation*), je freine immédiatement et le conducteur de la 4 CV a le bon réflexe d'accélérer, puisque je suis à sa gauche. Mais je roule un « peu » vite, et les freins de la Guzzi sont insuffisants (*ce ne sont pas les roues d'origine, les tambours ont des diamètres trop faibles*). Résultat : ma roue avant s'encastre entre l'aile et le pare-chocs arrière de la voiture. La Guzzi reste sur place, la 4 CV s'arrête un peu plus loin, et le motard gît sur le dos, la tête à quelques centimètres de la bordure du trottoir. Heureusement rien de grave, je me relève aussitôt avec une bonne égratignure sur une jambe, et mon casque qui est fortement embouti à l'arrière. Le casque n'est pas obligatoire, mais dès mes débuts à moto, je me suis payé un casque Geno, considéré comme le meilleur du moment. Je l'ai longtemps conservé avec la trace du choc, souvenir de ce jour-là, et puis il a disparu.

J'étais théoriquement en tort, puisque la 4 CV venait de ma droite, mais un passant, a témoigné que l'automobiliste roulait très vite, ce qui a permis un arrangement amiable. L'automobiliste repart avec son pare-chocs démonté, [les 4 CV ce n'est pas solide], mais la Moto-Guzzi elle ne roule plus, il y a une cassure sur la fourche avant et une bosse au réservoir ; je dois remonter rue de Saint-Quentin en poussant les 180 kilos de la moto.

Maman s'inquiète de mon retard, je lui explique que la Guzzi est tombée en panne, papa quelques jours plus tard comprend que la moto est accidentée, car je dois faire un démontage important pour la remettre en état.

Pendant les cinq ans où je fais de la moto, c'est le seul accident sérieux qui m'arrive, sauf la chute avec Robert Ribeau en avril 51, route de Sannois, à la suite d'un arrachement de valve à la roue arrière. C'était le lendemain de son mariage avec Micheline, nous partons faire quelques courses avec ma Guzzi, quand soudain je sens que la roue arrière se dégonfle brutalement, on roule aux environ de 90 k/h., je réussis à maintenir un moment la moto en ligne sans freiner, et... c'est la chute sur le trottoir. Je me relève intact, mais Robert s'aperçoit qu'il a une coupure à la pointe du coude, ça saigne abondamment : un motard qui nous suivait s'arrête et lui dit :

- Monte derrière je t'emmène à l'hôpital [*il a une Matchless bien plus rapide que ma Guzzi*].

Robert est très hésitant, la moto lui a déjà laissé quelques souvenirs désagréables, il part quand même, après que le motard lui a promis de rouler très lentement.

Et moi je reviens rue des Lauriers, où je dois expliquer que nous avons eu quelques ennuis de parcours... Heureusement la blessure était superficielle. Souvenirs !!

En 1949, je fréquente encore mon cousin Roland Jaury, qui habite avec sa mère à Melun. Je vais assez souvent le voir car nous nous entendons bien, sa mère donc mon ex-tante s'est remariée avec un mécanicien qui travaille sur les poids lourds comme papa.

Avec mes parents, les rencontres sont de plus en plus rares, car après le décès de mon grand-père, maman a repris contact avec son frère Emile. J'ai toujours supposé que ce fût pour cette raison que mon cousin a brutalement cessé toutes relations avec nous.

Le trajet Argenteuil Melun, fait environ 90 kilomètres, je connais bien le parcours, je pars tôt le matin, jusqu'à la porte d'Italie, j'utilise le même chemin que j'ai fait quelques années plus tôt à vélo ; mon record : un peu plus d'une heure.

Durant ces années d'après-guerre, l'essence est toujours rationnée ; il y a une attribution mensuelle variable suivant les véhicules (*j'ai oublié les quantités allouées*). Quand je travaille à la SNECMA, je me débrouille pour augmenter sensiblement mon attribution. Dans les ateliers, on peut facilement se procurer de l'essence « avion », qui a un taux d'octane très élevé. Le midi et le soir à chaque sortie, je camoufle un bidon d'un litre sous ma canadienne, opération très risquée car les gardiens font la chasse aux portes de l'usine. Papa de son côté a un copain, qui travaille au laboratoire chez Purfina, et lui fournit du benzol. Dans le commerce, on arrive à se procurer un peu d'alcool à brûler, je fais un mélange de ces différents produits, que mes motos digèrent sans problème. C'est le système D, très utilisé pendant et après la guerre.

Pour augmenter mes revenus (*10 % de ma paye pour tous mes frais personnels*), je cherche à effectuer des petits boulots [peinture, ressemelages, etc.], et surtout des petits travaux de tôlerie. Pour mes problèmes mécaniques avec la Guzzi, j'ai fait connaissance de M. Chedmail agent Motobécane route de Sannois. C'est un ancien coureur motocycliste sur Vélocette, très bon mécano, avec qui j'ai rapidement sympathisé. Il me donne des éléments de motos en tôle (*garde-boue, réservoirs, carters, etc.*), que je remets en état, et ensuite il les refait émailler ; la fourniture de pièces neuves est encore difficile, et elles sont très chères. J'ai passé de nombreuses heures dans son atelier, comme il travaille seul, je lui donne un coup de main pour démonter ou remonter des motos en réparation. La fabrication des motocyclettes neuves est insuffisante, il faut réparer les anciennes qui toutes datent d'avant la guerre. C'est avec lui que je perfectionne mes connaissances en mécanique, nous sommes restés très longtemps en bonne relation.

Les activités sportives, reprennent progressivement, c'est la grande période du moto-cross ; dans la région parisienne les deux sites les plus connus sont : Argenteuil et Montreuil. Le grand champion du moment c'est Ladevèze, qui a un commerce de motos très important dans Paris. Les meilleures marques en cross étant : AJS, FN, Matchless, NSU et Norton.

La course de vitesse ne m'intéresse pas, en revanche je suis passionné pour le moto-cross. Je vais voir toutes les compétitions qui se déroulent dans les carrières à la limite d'Argenteuil et de Sannois, c'est à quelques centaines de mètres de la rue de Saint-Quentin. J'ai fait la connaissance d'un motard qui fait du moto-cross, il a une 250 N S U et est d'accord pour me la prêter, mais pour s'inscrire aux compétitions, il faut l'autorisation des parents (*à cette époque la majorité est à 21 ans*), et là, c'est un refus catégorique, il faut me contenter d'aller voir les autres courir. Ces courses de moto-cross attirent beaucoup de monde, et ont un grand succès, je suis en admiration devant les merveilleuses machines qui participent à ces épreuves, des coureurs viennent d'Angleterre, d'Allemagne, de Belgique. Il y a trois catégories : les 250, les 350, et les 500 cm³. Le parcours dans les anciennes carrières comporte une difficulté particulière, c'est la descente de sable en forte pente sur plus de cent mètres : très peu de coureurs réussissent à descendre sans tomber [souvent plusieurs fois], un seul descend en accélérant, les pieds sur les repose pieds. C'est très spectaculaire, et ça m'attire de plus en plus.

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

Alors un samedi, je décide de faire le parcours avec ma Guzzi, et un passager Pierre Tabuteau, voisin du quartier et copain de Robert. La Superalce, n'est pas le modèle idéal pour faire du cross, trop lourde et pas assez de puissance, son seul avantage est la suspension. Nous voilà partis ; début du parcours assez facile mais arrivé à la descente, j'apprécie les difficultés que rencontrent les coureurs dans ce passage. Vraiment très difficile de maintenir la moto en équilibre quand les roues sont « plantées » dans le sable, en essayant d'aller le plus vite possible. Rapidement c'est la chute, rien de grave sauf la tubulure d'essence arrachée ; retour rue de Saint-Quentin pour réparation, et nous repartons finir le parcours (*on ne reste pas sur un échec*), mais cette fois sans passage dans le sable qui s'infiltrait partout, ce n'est pas bon pour la mécanique. J'ai réussi à parcourir le circuit, bien sûr beaucoup moins vite que les spécialistes, mais à deux sur la moto.

La vogue du moto-cross diminue, une partie des carrières est nivelée, le moto-cross d'Argenteuil disparaît et aussi celui de Montreuil un peu plus tard, vers 1960.

Je vais clore ici ce chapitre moto ; plus tard j'ai eu une 125 et la 175 Peugeot achetée à Albert Duval mon beau-frère. Mais à ce moment je ne suis plus « motard », ce sont des moyens de déplacement, en attendant de pouvoir nous payer une voiture. J'allais oublier, ma dernière deux roues motorisées : un Velosolex, acheté neuf pour aller chez Simca à Nanterre en 1957.

Ma Guzzi est mise en vente, avant mon retour du service militaire, théoriquement pour aider les jeunes mariés que nous allons être Denise et moi. C'est Robert qui a trouvé un client, avec une partie de l'argent maman décide de m'acheter une gabardine, car ma garde-robe n'est pas très abondante, le reste sera vite utilisé ; il ne me reste que des photos et des souvenirs de cette merveilleuse moto que j'ai longtemps regrettée.

Avec mes différentes motos, j'ai dû parcourir environ 20 000 kilomètres jusqu'à mon départ à l'armée. Ce que je ne sais pas à ce moment-là, c'est que quelques mois plus tard, je serai « motard » au PC du régiment, où pendant quinze mois je ferai approximativement 80 000 kilomètres.

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

Dernière utilisation de ma Moto-Guzzi, c'est en avril 51 lors de ma première « perm ». La photo est prise à Billancourt chez un copain de régiment, avec qui j'ai visité l'usine Renault de l'île Seguin.

On distingue : le pot d'échappement en acier inoxydable, le carter sur le volant moteur, les pare-pieds en tôle emboutie, la béquille très efficace, et toujours le pantalon de golf...

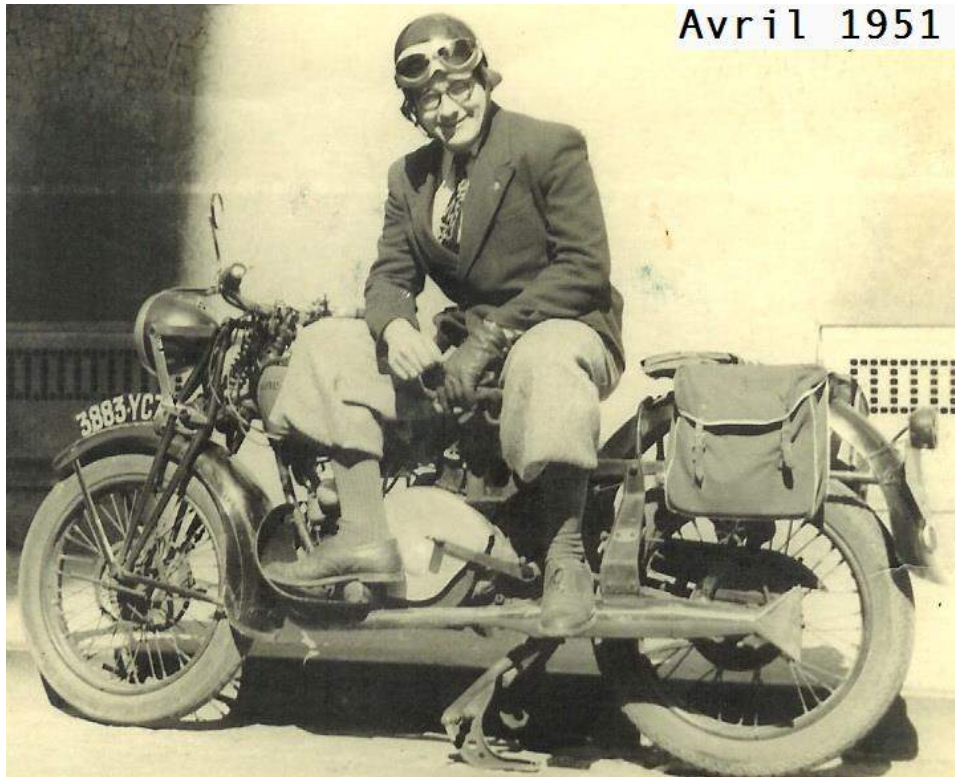


Photo prise impasse de la cité Morinval à Argenteuil, pour la vente.

L'Amilcar de mon père.

Dans ce chapitre particulier, je vais évoquer un souvenir qui a marqué mes années d'adolescent. Mais d'abord, que signifie Amilcar ?

Amilcar était un constructeur d'automobiles, spécialisé dans les voitures légères à tendance sportive. Créé en 1921 par M. Lamy qui avait participé à la construction de « la Zèbre » vers 1912, et M. Akar qui était le financier. Amilcar est en quelque sorte une contraction de ces deux noms. Ce constructeur obtient rapidement une grande renommée, grâce aux performances de ses moteurs. En 1926, un modèle étudié spécialement pour la course, surpasse tous ses concurrents dans la catégorie des 1100 cm³ ; c'est la C6, une six cylindres qui développe 83 Cv et atteint 190 Km/h. Les modèles commercialisés les plus connus, sont les CGS et CGSS, avec l'arrière en pointe. A partir de 1930 cette société, s'oriente vers les voitures de tourisme, avec toujours des mécaniques de haute qualité. En 1937, par suite de difficultés financières, la marque passe sous le contrôle du constructeur Hotchkiss. Le dernier modèle sera l'Amilcar Compound, avec châssis coque en alliage d'aluminium « Alpax », suspensions et traction avant suivant les brevets de l'ingénieur J. A. Grégoire, et moteur Delahaye : très grande réussite technologique, mais échec commercial à cause du prix et de l'approche de la guerre.

Comme déjà expliqué au chapitre précédent, mon père est souvent chez Salabert pour travailler sur différentes voitures ; il y a de la place et l'outillage nécessaire. Un jour, avec M. Salabert, ils décident de faire du rangement dans la cour, où sont entreposées toutes sortes de matériaux. Sous un immense tas de vieilles planches et autres gravats, ils découvrent l'épave de ce qui devait être une voiture. C'est une décapotable, la capote, les sièges, tout l'intérieur est pourri ; l'ensemble est en bien triste état, sauf le moteur relativement protégé par le capot. Mon père qui n'a plus de voiture est intéressé pour la remettre en état et l'utiliser. Je ne sais pas comment cela s'est passé pour les « papiers », je crois que M. Salabert a fait de vaines recherches, pour retrouver le propriétaire d'après la plaque d'identité*. Papa a dû représenter la voiture aux services des mines, pour obtenir une nouvelle « carte grise » ; cette procédure étant assez courante après la guerre, beaucoup de papiers ou de propriétaires ayant disparu.

Cette découverte, devait être en 1946, car je me souviens que mon père m'a dit :

- Tu veux être tôlier, je t'ai trouvé des ailes à redresser.

Effectivement les ailes et toute la carrosserie, avaient subi les outrages des intempéries pendant sept ans. Outre la tôlerie, j'ai participé à la remise en état complète de l'Amilcar. Avec papa, nous avons été occupés plusieurs mois, car il fallait faire les travaux avec le minimum de dépenses, maman étant très réticente à cette nouvelle acquisition.

Heureusement mon père a beaucoup de relations, notamment le carrossier Villard à Nanterre. Le garnissage, la capote et les sièges y sont refaits à neuf pour pas trop cher, pour la remise en peinture, je crois que papa a dû payer la fourniture et cela a provoqué des discussions avec ma mère, qui bien sûr n'avait pas prévu cette dépense (*plusieurs couches de peinture cellulosique, à lustrer entre chaque couche*).

* Avant la guerre, toutes les automobiles avaient une plaque fixée au tableau de bord, sur laquelle étaient gravés le nom et l'adresse du propriétaire ; cette plaque avait en général en plus un Saint Christophe avec la devise « regarde Saint Christophe et va-t'en rassuré ». Dommage que l'on ait oublié cette maxime !

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

La mécanique n'avait pas trop souffert, mais par précaution, papa a tout démonté et vérifié, pendant que je m'occupais de la carrosserie. J'ai refait complètement les deux marchepieds ; en bois avec un revêtement en caoutchouc et une cornière en aluminium sur le bord extérieur. Amilcar faisait des voitures très légères, pour obtenir des performances au-dessus de la moyenne, les ailes et le capot sont en tôle d'acier, mais la « caisse » est en aluminium. Cette carrosserie est d'ailleurs très simple, une sorte de petite torpédo* avec deux portes et quatre places [très exigüe à l'arrière].

Après plusieurs mois, mon père se retrouve avec une voiture presque comme neuve. Je rappelle que depuis 1939, papa n'a plus de voiture. La Monasix laissée à Beaune a été trouvée par les Allemands, qui l'ont démontée entièrement et abandonnée dans un champ. C'est un garagiste de Beaune qui a racheté l'épave pour une somme dérisoire.

Pour me récompenser du travail effectué, papa me laisse conduire l'Amilcar de temps en temps. Il faut dire qu'elle ne roule pas souvent, l'essence est chère et toujours rationnée ; maman trouve que l'assurance lui coûte déjà trop cher. La conduite est très agréable, avec un bruit caractéristique de voiture de sport, seul inconvénient l'embrayage « colle » un peu, il faut du doigté pour engager la première vitesse. La vitesse maxi : 110, dans les meilleures conditions, pour une 7 CV d'avant-guerre c'est largement au-dessus de la moyenne, et avec une consommation très raisonnable.

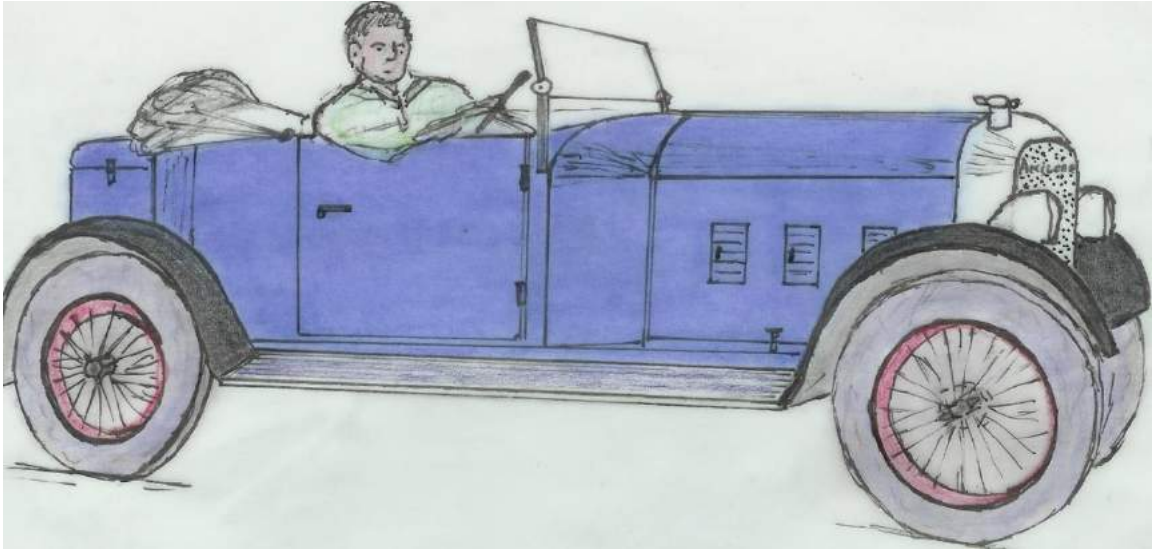
C'est la première voiture que je conduis sur route, souvent d'ailleurs pour aller aux terrains à la Frette, que papa continue de cultiver avec son ami Meudic. Comme quelques voitures d'avant-guerre, la pédale d'accélérateur est au milieu entre celles de frein et de débrayage. Le réglage du ralenti, peut se faire avec un bouton moleté situé sous le volant. Le tableau de bord très spartiate est en aluminium bouchonné (*décoration circulaire faite avec un bouchon en liège garni d'émeri*).

La suspension très raide, est constituée de ressorts à lames : transversale à l'avant, cantilever à l'arrière, avec amortisseurs à friction Houdaille. Ces ressorts sont enveloppés dans des housses en cuir, pratiquement étanches avec des graisseurs Técalémit incorporés.

Toutes les voitures performantes d'avant-guerre, ont des suspensions très dures, car la théorie de l'époque veut que pour avoir une bonne tenue de route, il faut une suspension plutôt raide. Avec l'arrivée de la 2 CV, c'est la théorie inverse qui sera démontrée, et adoptée par tous les constructeurs.

Mes parents ayant trop de difficultés financières, mon père a dû se résigner à vendre son Amilcar, ce qui lui permit de s'acheter un vélomoteur 125 Automoto pour aller travailler. Qu'est devenue cette voiture exceptionnelle ? sans doute est-elle partie à la casse comme malheureusement beaucoup d'autres.

* Torpédo : (*torpille en espagnol*) type de carrosserie, ouverte en position normale, mais pouvant se fermer ; le contraire est un cabriolet, voiture normalement fermée mais pouvant être « décapotée ».

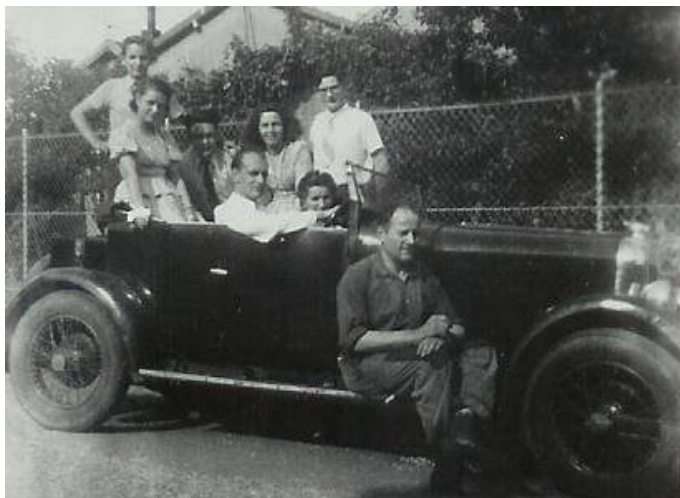


AMILCAR type L 7 CV

Moteur de 1244 cm³ à soupapes latérales.

Année 1933 ou 34.

Image reconstituée d'après la photographie ci-dessous prise le 22 juillet 1948 à l'occasion de mes 18 ans.



Debout à l'arrière :

André Metz, Micheline Cuvillier.

Au centre :

Maurice Meudic,
Jacqueline Biasus
Jacques Arbelaiz, Robert
Ribeau et
Gabrielle Arbelaiz.

Assis sur le marchepied :

Pierre Arbelaiz.

Le départ à Vincennes.

Pour les hommes de ma génération, et des précédentes, le service militaire est une période importante et marquante de la vie. C'est l'étape intermédiaire entre l'adolescence et la vie active, considérée par beaucoup comme une perte de temps et d'argent : ce qui était exactement mon point de vue.

Je n'avais pas du tout l'esprit militaire, c'est donc contraint et résigné que je pars le 18 octobre 1950, fiancé avec Denise, cette séparation est très pénible.

Avant ce départ, j'ai de fréquentes crises d'asthme, mon médecin, le Docteur Rigamonti, m'a délivré un certificat médical, dans l'espoir d'une éventuelle réforme. Ce ne sera pas le cas, à cette époque l'armée ne réforme pas facilement, il faut être vraiment anormal, pour obtenir la dispense du service armé. Lors de la visite d'incorporation, on devait remplir un questionnaire, sur lequel étaient demandés le choix de l'arme et la région d'affectation souhaitée ; j'avais mentionné le Génie et la Région Parisienne. C'est sans doute pourquoi, je me suis retrouvé en Allemagne au septième Régiment de Tirailleurs Algériens...

Après la défaite des Nazis, le Général de Gaulle, a obtenu que la France participe à l'occupation en Allemagne : la zone Nord et la zone Sud, deux petites zones rétrocédées par les anglo-américains, à la suite du partage défini à la conférence de Yalta, où la France n'était pas invitée.

Au moment du départ, je n'ai pas du tout le moral, et une nouvelle décision du gouvernement vient encore aggraver mes ennuis. La durée du service militaire, est portée à 18 mois à partir de la classe 50 ; la classe 49 / 2 qui était partie pour un an, effectuera 3 mois supplémentaires. Pourquoi cette décision ? d'abord il y a la guerre d'Indochine qui s'éternise, et la situation internationale est inquiétante ; c'est « la guerre froide » entre les Etats-Unis et l'URSS. Étant né en juillet 1930, je suis de la classe 50 / 2, première classe à effectuer 18 mois de service. Quel honneur !!

Je suis convoqué au fort de Vincennes, caserne qui sert uniquement au regroupement des appelés. Papa, maman, et Denise m'accompagnent (*avec la 202 de chez Forestier*), avant les adieux, nous allons déjeuner dans un restaurant proche de la caserne, je crois que c'est la première fois que je vais au restaurant, et Denise idem !

Je me retrouve avec plusieurs centaines d'appelés, qui pour la plupart, sont comme moi, pas très enthousiastes de cette nouvelle situation. Les locaux de cette caserne, sont dans un état lamentable, l'ambiance déplorable, pas d'informations précises. Le lendemain départ par le train, direction l'Allemagne, avec étape à Metz. Là, les bâtiments sont encore plus sales qu'à Vincennes, les sanitaires dans des états indescriptibles. Séjour très bref, mais suffisant pour apprécier la qualité des casernes Françaises de cette époque.

Quel contraste à notre arrivée à Trèves, dans une caserne en parfait état avec des bâtiments, qui ressemblent plutôt à des logements, avec des sanitaires impeccables.

Le septième RTA à Trèves

D'abord quelques explications sur ce régiment de tirailleurs Algériens : il appartient à la troisième Division d'Infanterie Algérienne [3^{ème} DIA], et a participé très activement à la lutte contre les Allemands. Premiers combats en Tunisie, puis la campagne d'Italie où il s'est particulièrement distingué à la bataille du « *Monte Cassino* », le débarquement en Provence, la libération de Marseille, la bataille des Vosges, la difficile libération de Strasbourg et enfin l'occupation à Trèves en Allemagne.

Jusqu'en 1950, deux bataillons du 7^e, sont basés à Trèves, le troisième étant en Indochine ; en 1951 les 1^{er} et 2^e bataillons partent en Indochine et le 3^{ème} restera en Allemagne à Coblenz. Ce régiment s'était déjà distingué en 1914 / 18, où il avait obtenu la fourragère rouge, et avait été cité six fois à l'ordre de l'armée*.



C'est un régiment d'élite à régime disciplinaire, sa devise inscrite en Arabe sur un croissant est : « *Marche ou crève* » la mascotte qui est en tête de chaque défilé est un bélier, schématisé sur l'insigne ci-contre. La tenue de parade de ce régiment est magnifique : très large ceinture de flanelle rouge sous le ceinturon, guêtres blanches, épaulettes bleu clair, sur la tête le chèche blanc avec une résille noire, et la fourragère rouge symbole de distinction suprême. Chaque défilé est accompagné de la « *nouba* », fanfare du régiment très colorée, avec à sa tête un mouton (*qui est souvent sacrifié pour une fête algérienne*).

La presque totalité des Officiers sont « Français », cependant beaucoup de sous-officiers sont Algériens (en 1950 l'Algérie est un département Français).

L'arrivée à Trèves [Trier en allemand], malgré l'éloignement est presque un soulagement, après un voyage très long dans des conditions déplorables. Surprise agréable, l'aspect des casernes : des petits bâtiments en parfait état, avec des plantations d'arbres, des pelouses, le tout parfaitement propre.

Le 7^e RTA est réparti sur trois casernements différents :

1 – Le bataillon de tirailleurs, se trouve à la caserne « *Belvédère* » (*nom d'une victoire en Italie*), située au mont Kemmel, à quelques kilomètres de Trèves, au sommet d'un plateau réputé pour son climat très froid. C'est une caserne immense, une multitude de bâtiments, des kilomètres de route, quatre portes d'entrée, etc. qui fut un camp de prisonniers pendant la guerre [Stalag].

2 – Les deux autres casernes beaucoup plus petites, sont situées en ville : caserne Finat-Duclos (*Capitaine tué au champ d'honneur*), et caserne Castel-Forte (*autre victoire en Italie*), où il y a : l'état-major, les compagnies régimentaires, le service auto, etc.

* Pour ceux qui seraient intéressés, je possède un livre rare sur l'histoire du 7^e RTA.

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

Notre arrivée se fait directement au mont Kemmel, nous sommes logés dans des chambres d'environ une douzaine d'appelés. Pendant la durée des classes nous ne serons pas mélangés avec les « vrais tirailleurs Algériens ». Après l'attribution du paquetage, il y a la visite médicale, où je m'empresse de montrer mon certificat. Première décision du Major : je suis exempté de sport, et ensuite je vais faire un stage à l'hôpital de Trèves pour observation. Bizarrement depuis mon arrivée à Trier, ville située dans la vallée de la Moselle, dans une région où il y a beaucoup de brouillard, je ne suis pas gêné par mes crises d'asthme. Pendant la semaine d'hospitalisation, on me fait quelques piqûres mystérieuses, dès la sortie, je revois le Major qui maintient mon exemption de sport, mais pas du tout question de réforme. Il faut me faire une raison, je suis « tirailleur » pour 18 mois !

Curieusement, pendant ce séjour en Allemagne, souvent dans des conditions très défavorables à un asthmatique, je n'aurai jamais de problèmes respiratoires. Mystère jamais élucidé.

Les classes s'effectuent comme dans les autres régiments, avec les mêmes absurdités militaires, et en plus des marches épuisantes (*les tirailleurs doivent être entraînés à la marche, en tout terrain, avec l'armement et le nécessaire au bivouac sur le dos*). Je me souviens en particulier d'une marche de trente kilomètres, en tout terrain, dans la neige, avec les snow-boots* aux pieds, le fusil à l'épaule et un sac à dos lesté. Pendant toutes les marches, le capitaine ou le lieutenant, reste en tête de la compagnie, mais eux ont des chaussures ou des bottes légères et aucun chargement. Pendant les classes, nous faisons une marche par semaine, celle-ci me laissera le plus mauvais souvenir, à l'arrivée nous étions tous complètement épuisés, et beaucoup se retrouvent à l'infirmerie.

La cadence des marches est assez élevée, moyenne 5 à 6 Km/h, avec une pause de cinq minutes toutes les heures, mais interdiction de s'asseoir. J'ai rapidement compris la bonne tactique ; il faut absolument rester en tête, car ceux qui sont à la traîne arrivent quand les premiers repartent, c'est démoralisant, et très mal vu du chef de compagnie. Pourtant pas très sportif, j'ai toujours terminé ces épreuves honorablement, et ne suis pas de ceux qui ont le plus souffert. Autre spécialité éprouvante : « la pelote ». Je ne connais pas l'origine de cette expression purement militaire, mais j'en conserve un très mauvais souvenir. C'est une sorte de punition collective, décidée arbitrairement par un caporal-chef abusant de son autorité. C'est le cas de notre section, presque tous les soirs il trouve un prétexte quelconque pour nous faire faire la pelote. Voilà en quoi cela consiste :

- Rassemblement en tenue de sport ou en treillis avec fusil et sac à dos, et au pas de course dans la cour suivant les ordres hurlés par le caporal : courez, plus vite, couchez, rampez, sautez, demi-tour, etc. ceci pendant une demi-heure ou plus d'après le bon vouloir du cabot (*caporal en argot militaire*).

Dans la chambrée où je me trouve, il y a une majorité de sursitaires beaucoup plus âgés, des étudiants avec qui il est difficile de sympathiser. Avec quelques autres moins prétentieux, nous constituons une petite équipe de cinq ou six copains.

* SNOW-BOOTS : grosses bottes en caoutchouc, qui se mettent par-dessus les chaussures (*utilisées par les Allemands lors de la campagne de Russie*).

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

Je suis resté environ trois mois au mont Kemmel, en plein hiver, où cette année, il est très rude. Le jour de la cérémonie de la remise de la fourragère, il fait moins quinze, nous restons plus d'une heure sur la place d'armes sans bouger, sauf les alternances de : « repos », « présentez armes », sans gants. Plusieurs tirailleurs perdent connaissance et sont emmenés à l'infirmerie. La séance du levé des couleurs, tous les matins, est aussi très pénible. Il paraît que toutes ces épreuves sont nécessaires pour former de bons soldats ? je n'en suis toujours pas convaincu.



A gauche, tenue de parade, on distingue mal la ceinture et la fourragère rouges.



A droite tenue de sortie, dite tenue 46. Il ne me reste que le calot bleu ciel à fond jaune et l'insigne de poitrine.

Robert Ribeau parti six mois avant moi, m'a expliqué qu'à un moment il y aurait un questionnaire à remplir, concernant la conduite de véhicules. Il m'a dit :

- côche bien toutes les cases, ça commence à la voiture à bras et se termine par l'autocar. Je suis ses recommandations, et sur ce questionnaire demandant ce que l'on sait conduire, je mets une croix en face de vélo, moto, voiture, camion, etc. Quelques temps plus tard, je suis convoqué au service auto, où un adjudant-chef me questionne et me dit :
- Puisque tu sais conduire, on va faire un tour en GMC.

Un peu inquiet, car évidemment je n'ai jamais conduit de camion et encore moins de GMC. Après quelques explications, je me retrouve au volant ; ce n'est pas une catastrophe, mais l'adjudant comprend immédiatement, que je n'ai aucune pratique de la conduite d'un poids lourds. Assez sympa, il me questionne, s'aperçoit que j'ai des connaissances en mécanique, et me désigne pour être adjoint à l'instructeur du service auto.

Bien plus intéressant que les marches forcées. Avant d'instruire les autres, je dois apprendre tout ce qui concerne les : Jeep, Dodge 4x4 et 6x6, et les GMC. Pas compliqué, il faut savoir par exemple, combien il y a de graisseurs sur un Dodge, où se trouve le « reniflard » connaître l'ordre d'allumage des moteurs, etc. Là je suis dans mon élément, et en plus j'apprends à conduire les Dodge et GMC. La conduite de ces camions, nécessite la maîtrise parfaite du double débrayage, et du double pédalage, à cause de leurs boîtes de vitesses non synchronisées. Pour les néophytes, je vais expliquer ces deux manœuvres qui ne sont plus utilisées et que la plupart des conducteurs ignorent.

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

Le double pédalage, se pratique en montant les vitesses, cela consiste à ré embrayer sans accélérer, au moment où le levier de vitesse passe au point mort.

Le double débrayage est indispensable pour rétrograder une vitesse ; il faut aussi ré embrayer quand le levier du changement de vitesse se trouve au point mort, mais cette fois avec un énergique coup d'accélérateur. Ces deux opérations doivent évidemment se faire très rapidement.

L'application de cette technique, est la base de la réussite de l'épreuve de conduite pour le permis militaire poids lourds. Je passe avec succès cet examen le 9 décembre 1950. Nous connaissons la tactique du lieutenant qui nous fait passer l'épreuve sur une route légèrement en pente, de plus de deux kilomètres. Après avoir lancé le GMC, à fond en cinquième pour atteindre la vitesse maxi (*environ 80 Km/h*), et au dernier moment avant d'aborder un virage à 180°, il faut rétrograder toutes les vitesses pour prendre le virage en deuxième à vitesse raisonnable, si possible sans toucher à la pédale de frein. Par la suite j'ai rarement conduit un GMC, un peu plus souvent un petit camion de 2 tonnes Opel Blitz, de temps en temps la Mercedes 170 D du colonel, et aussi une Opel Kapitän.

Voici maintenant un épisode particulier de mon séjour à Trier. L'oncle Jean a un cousin qui est « attaché de sécurité » à François-Poncet alors ambassadeur de France pour la zone occupée. C'est Georges Guillot, il réside à Bitburg près de Trèves, dans la vallée de la Moselle. L'oncle Jean lui a écrit que je suis à Trèves. Un dimanche matin il me fait demander au poste de garde, où je fais sa connaissance. Il me dit :

- Dimanche prochain, je viens te chercher, tu passeras la journée avec nous. Pour la « perm » ne t'inquiète pas je téléphone à ton colonel.

Comme promis le dimanche suivant, je me retrouve dans sa Mercedes, et en cours de route il m'explique qu'ils sont invités lui et sa femme (*elle s'appelle Lucie*) chez un fermier, notable de la région. C'est effectivement un fermier très aisé, avec beaucoup de domestiques. Je suis complètement désemparé, dans une salle immense, nous sommes une vingtaine de personnes autour d'une table, où apparemment les restrictions sont inconnues. Georges est très à l'aise, il connaît presque tout le monde et il parle couramment l'Allemand. Heureusement, je suis placé à côté de Lucie, qui essaie de me traduire les conversations. Première épreuve, l'apéritif : le patron remplit les verres de schnaps, y compris ceux des femmes. C'est la première fois que je bois du schnaps (*alcool de betterave ou de pomme de terre, de 50 à 60°*). Sitôt les verres vides, le fermier repasse pour une deuxième tournée, mais seulement aux hommes. Etant le seul militaire, je ne peux me dérober. Je me sens très mal et j'ai faim, enfin le repas arrive, mais autre mauvaise surprise, il n'y a pas de pain. Lucie m'explique qu'en Allemagne, on ne mange pas de pain, sur son intervention, on m'apporte deux tranches très fines que j'apprécie beaucoup.

Georges Guillot occupe un poste très important, il a ses entrées partout, beaucoup de relations dans tous les milieux. Avant ce poste, il était commissaire de police.

J'ai refait d'autres sorties avec lui, mais en tourisme pour visiter la région, et puis nous nous sommes perdus de vue. Il est décédé, quelques années après l'oncle Jean.

Bien que l'Allemagne soit vaincue, son redémarrage industriel semble plus rapide qu'en France. Après les quelques semaines de consigne au mont Kemmel, nous avons la possibilité de sortir en ville le dimanche. Nous sommes surpris par l'abondance des appareils photo dans les vitrines, où nous pouvons admirer toutes les marques prestigieuses : Exakta, Leica, Minox, Rolleiflex, Voigtlander, Zeiss-Ikon, etc.

Les prix sont très avantageux pour les Français, sans doute à cause du taux de change, entre le Deutschemark et le Franc, que j'ai complètement oublié. En moyenne un

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

appareil coûte moitié prix qu'en France, et avec un choix beaucoup plus important. Les premières économies réalisées sur la solde et la revente des cigarettes, sont en général pour l'achat d'un appareil photo, qui se fait très facilement ; tous les commerçants ont au moins un vendeur qui parle le Français. Nous sommes en Rhénanie, région proche de la France et déjà occupée en 1925. Mon oncle Jean a participé à cette occupation, et avait aussi été caserné à Trèves. Il m'a dit avant mon départ :

- Tu verras la Porta-Nigra (*monument célèbre à Trèves, imposant vestige des fortifications gallo-romaines*).

A cette époque la douane est intransigeante, officiellement on nous tolère le passage d'un appareil par an, et dans la limite d'une certaine somme. A chaque permission nous essayons tous de passer au moins un appareil, avec quelques risques, à la frontière les douaniers font ouvrir les bagages, et quelques fois ils nous font changer de train pour éviter les planques dans les wagons. Au cours de l'année 51, je ferai quelques petits bénéfices sur des appareils « passés », par l'intermédiaire du chauffeur du colonel. Il vient assez souvent en France, et en principe, les douaniers ne fouillent pas la voiture d'un Officier supérieur. Au moment de la « quille », je rapporterai un Zeiss-Ikonta 4½ x 6, que j'utiliserai de nombreuses années, et qui sera revendu vers 1990 dans une brocante à Herblay.



*La « Nouba » du septième Régiment de Tirailleurs Algériens.
(Photographie prise à la caserne BERTHEZENE à Coblenze, en février 1952).*

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

Le motard du PC.

Vers la fin des classes, un jour de décembre 1950, un sergent arrive dans notre « piaule », et s'adressant à moi, me dit :

- Habille-toi vite en tenue de sortie, je t'attends dans la cour. Aucune explication ?

Nous voilà partis, direction caserne Castelforte, en cours de route le sergent m'apprend qu'il m'emmène voir le lieutenant responsable du service auto. Cela me rassure un peu, pensant que cela doit être une bonne nouvelle.

Quelques minutes plus tard, je me trouve devant ce lieutenant dont j'ai oublié le nom, qui m'explique que le motard du PC allait être libéré, et que j'avais été sélectionné pour le remplacer. Je crois rêver ! Je me demande si j'ai bien compris ?

Mais avant d'occuper ce poste, il faut que je passe le permis moto militaire. Le



permis civil n'a pas de valeur dans l'armée. L'après-midi de ce même jour, une 350 Royal-Enfield m'attend pour cette épreuve à peu près identique à celle du permis civil. Là je suis très à l'aise, (pas comme sur le GMC), et le lieutenant me délivre mon permis vert.

Dès le lendemain, je commence les tournées avec le motard partant. C'est un Algérien

nommé Labiod Khélifa, il a participé à toutes les campagnes du régiment et va avoir la « quille », atteint par la limite d'âge. Pendant une semaine, je dois le suivre pour connaître tous les points de passage, et, il y en a beaucoup : la poste, le bureau de la place, le PC du Général, les différentes casernes du septième et des autres régiments éparpillées dans les environs de Trèves, le domicile des officiers supérieurs, etc. je me procure une carte de Trèves et des environs pour me repérer, et organiser le circuit.

Je quitte sans regret le mont Kemmel, pour m'installer à la caserne Finat-Duclos où se trouve la CCR (*Compagnie de Commandement Régimentaire*). Quel changement, me voici dans une chambre de quatre, dispensé de corvées, je peux sortir à moto à n'importe quelle heure et, honneur suprême la sentinelle me présente les armes à chaque entrée et sortie de la caserne. En contrepartie, je dois toujours être prêt à partir pour une mission imprévue.

Hiérarchiquement, je dépends directement de l'adjudant-chef du secrétariat du colonel. Terminé, d'obéir aux ordres idiots d'un caporal-chef de section, et de plus cet adjudant est sympathique. Mon équipement est rudimentaire, car dans un régiment d'infanterie, il n'y a rien de prévu pour un motocycliste : un casque de pilote de char, un imper de sous-officier laissé par Labiod (*que théoriquement je ne dois pas porter puisque je suis deuxième classe*), et outil indispensable, une grande sacoche en cuir pour mettre le courrier.

Régulièrement, je dois faire deux tournées par jour, avec souvent en plus des missions particulières. En moyenne, ça fait environ cent kilomètres journaliers. Après

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

quelques semaines, je connais parfaitement la ville et ses environs, et la première Royal, doit s'habituer à mon pilotage un peu plus « sport » que celui du pilote précédent.

Je pense que vous avez compris, que le PC dans le jargon militaire, n'a rien à voir avec celui que j'utilise pour taper ces lignes, ni avec le PC des hommes politiques. A l'armée, c'est tout simplement le Poste de Commandement du régiment.

Par la suite j'ai appris pourquoi j'ai eu cette chance inespérée, d'être choisi pour cet emploi de motard. Sur les trois cents appelés de ma classe, nous ne sommes que deux à posséder le permis moto civil ; moi, et un nommé Cousin qui manque de chance pour lui se trouve à l'hôpital au moment du remplacement de Labiod. Je ferai sa connaissance un peu plus tard, car il sera aussi affecté au service auto, nous ferons les manœuvres ensemble, et il deviendra un très bon copain. Il avait aussi le permis poids lourds, son père était entrepreneur de construction à Lorris dans le Loiret.

Le parc auto de la CCR, comprend : la Mercedes du colonel, une Opel Kapitän, plusieurs Opel Kadet, une Wolswagen, deux camions Opel Blitz, plusieurs Jeep et quelques motos 350 Royal Enfield, et 750 Harley Davidson. La 350 Royal est le type de la moto classique Anglaise d'avant-guerre : moteur monocylindre, soupapes culbutées, boîte de vitesse séparée avec sélecteur au pied. Ces machines ont pour la plupart participé aux campagnes du 7^e RTA, mais elles ont été reconditionnées, dans un centre de rénovation situé en zone sud, elles sont donc en parfait état. Malgré l'usage intensif, et ma conduite assez sport, une seule fois j'ai eu un ennui avec une Royal : dans un virage, j'ai perdu toute la partie arrière [garde-boue, porte-bagages, béquille]. Pour une 350, la Royal est très performante, beaucoup plus nerveuse que ma Guzzi, mais pas de suspension arrière.

A Trèves en 1950 / 51, la circulation est très faible, les véhicules militaires d'occupation sont les plus nombreux. L'Allemagne redémarre sa production automobile, avec surtout la Wolswagen et l'Opel Olympia qui ressemblent étrangement à la Juvaquatre. Il y eut d'ailleurs un procès, Renault étant accusé d'avoir copié l'Olympia.



*Caserne CASTELFORTE à
TREVES, le 15 mars 1951.
Le motard du PC au 7^e
RTA, avec sa Royal Enfield,
de 1940.*

Mes gros problèmes de motard sont : le froid, la pluie et la neige. Comme déjà dit, je dois faire au moins deux sorties tous les jours, qui durent d'une à deux heures avec quelques arrêts en cours de route. L'hiver 50 / 51, est très rigoureux dans cette région à climat continental ; plusieurs semaines avec des températures négatives de 8 à 10° C, et de la neige abondante. C'est aux mains et aux pieds que je souffre le plus, les gants de l'armée

ne sont pas très épais, j'ai bricolé des manchons de protection sur le guidon, je mets des snow-boots pardessus mes chaussures, mais tout ça, c'est illusoire. Il m'arrive plusieurs fois de marcher en poussant la moto pour me réchauffer, l'autre solution consiste à aller dans un « Gasthaus », boire un petit schnaps.

Le motard du PC, doit avoir une machine toujours très propre ; c'est très long et difficile de nettoyer un deux roues, mais j'ai une technique qui stupéfie tous ceux qui me voient faire. Je me souviens que papa chez Forestier, pour nettoyer les pièces très sales, les badigeonnait de gas-oil, et ensuite les lavait au jet. J'adopte cette méthode, et en moins de dix minutes, ma Royal est impeccable. Bien sûr il faut prendre quelques précautions ; j'installe l'engin sur l'aire de lavage, moteur tournant au ralenti accéléré, avec un gros pinceau je barbouille de gas-oil, et je rince à l'eau sous pression, en faisant attention de ne pas diriger le jet sur les parties électriques.

C'est à la caserne Finat Duclos, que je fais la connaissance de Jean Brangé, nous sommes dans la même chambre, comme il est secrétaire au PC, j'ai beaucoup de relations avec lui. Le matin il me réveille à sa façon :

- Motard le colonel te demande (*quelques fois c'est vrai*).

Nous sommes restés très amis, malgré les kilomètres qui nous séparent, il habite Bulgnéville dans les Vosges, où nous sommes allés pour la dernière fois en 2001. Curieusement, de tous les copains de régiment, c'est avec celui qui habite le plus loin, que je suis resté en contact.

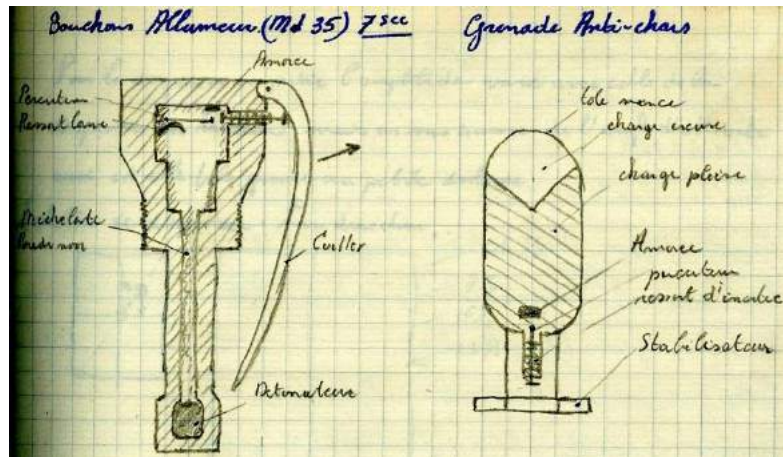
Dans cette chambre, il y a un séminariste : Paul Cartaud surnommé « Popol ». Tous les soirs il s'agenouille devant son lit pour faire sa prière, très instruit, il parle un peu l'Allemand. Mais physiquement, la nature ne l'a pas gâté : petit, un peu bossu, l'air chétif, on se demande pourquoi il n'a pas été réformé ? mais, il a une personnalité sympathique et attachante, toujours prêt à rendre service, volontaire pour toutes les corvées, il a refusé de faire les EOR (*Ecole des Officiers de Réserve*), et restera deuxième classe jusqu'à la quille. Il voulait être missionnaire et partir en Afrique.

Jusqu'à présent, je n'ai pas encore parlé des armes utilisées au 7^e RTA. Le fusil de base attribué à chaque tirailleur, c'est le Mauser, fusil Allemand, modèle complètement périmé. Au magasin, il y a des Garants, fusil semi-automatique Américain très récent, mais paraît-il moins fiable. Les PM (*pistolets-mitrailleurs*), sont soit des Sten Anglais à crosse métallique, ou des Mas 36 de fabrication Française. Pendant les classes, je participe aux épreuves de tir, comme je suis plutôt du genre anti-arme à feu, les résultats sont très moyens. Au fusil, je fais de beaux « cartons » mais dans la cible du voisin ! avec le PM, je suis moins mauvais, car le tir se fait au jugé et non au viseur. L'arme que je trouve intéressante, c'est la mitrailleuse 12,7 (*12,7 étant le diamètre des balles, c'est-à-dire un demi pouce*), car elle comporte beaucoup de mécanique. Il faut d'abord s'entraîner à la démonter et à la remonter avec les yeux bandés ; très peu y arrivent, surtout dans le temps alloué. Bizarrement au tir avec cette mitrailleuse, je suis parmi les meilleurs. En campagne elle s'utilise sur un trépied d'appui, mais son utilisation la plus fréquente, c'est posée sur une tourelle adaptée à un véhicule, le plus souvent un GMC.

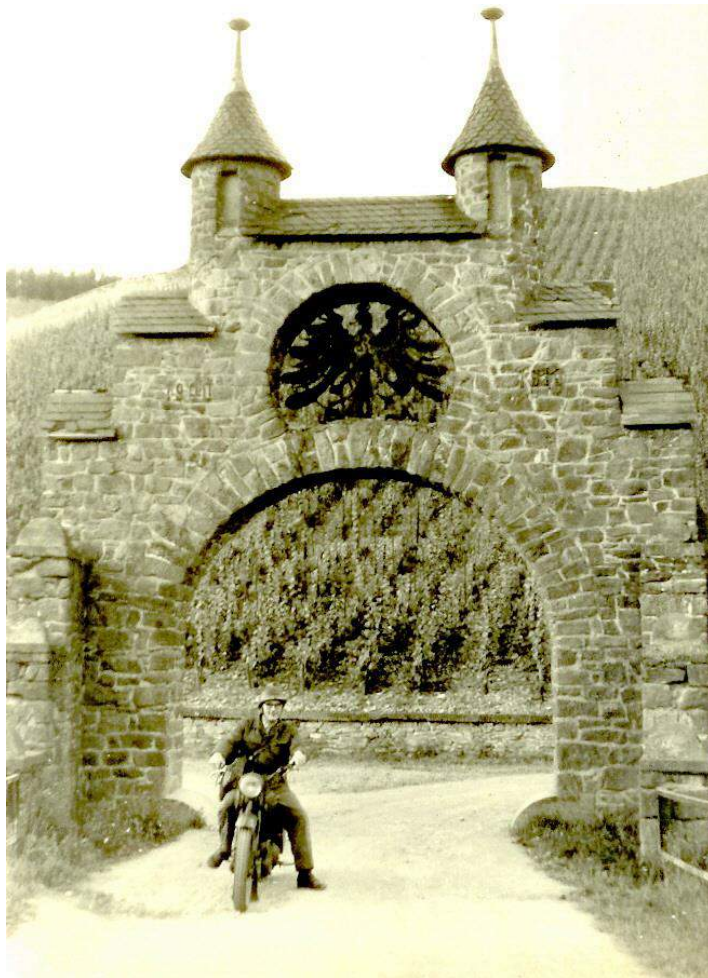
Il existe un modèle plus petit, la mitrailleuse légère de 7,62, que les tirailleurs peuvent emmener plus facilement. Et puis on nous apprend, le maniement des différentes grenades, avec de vraies grenades, qu'il faut lancer immédiatement après les avoir dégoupillées. Au cours d'une de ces séances d'entraînement, un tirailleur s'est paniqué et a lâché la grenade dégoupillée : le sergent instructeur nous crie « couchez-vous », ramasse la grenade et la lance illico, elle explose juste au moment de toucher le sol. Sans le bon

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

réflexe du sergent, cette manœuvre aurait pu provoquer un grave accident. Le tirailleur fautif a eu droit à beaucoup de « félicitations » !



Extrait du cahier d'instructions du tirailleur Arbelaiz, matricule N°14 375, groupe I, 9^{ème} section, S.P. 53 046, Boîte Postale Militaire 526.



Juillet 1951, le motard du 7^{ème} RTA dans les vignobles du Grüneberg, près de Trèves, dans la vallée de la Moselle.

A Coblenze.

En août 51, le 7^e déménage à Coblenze, ville importante située au confluent du Rhin et de la Moselle. Cette fois tout le régiment est groupé dans la même caserne, qui est encore bien plus importante que celle du Belvédère à Trèves, mais très éloignée de la ville. Mes kilométrages journaliers augmentent, et je dois apprendre de nouveaux parcours.

Un peu avant ce changement, ma Royal-Enfield a été remplacée par une 750 Harley Davidson. Malgré mon expérience de la moto, la première fois que j'enfourche cet engin, je suis un peu désemparé. En effet, le pilotage de cette machine est très différent de celui des autres motos. D'abord il y a le poids et l'encombrement, et surtout les dispositions très particulières, du changement de vitesses et du débrayage : le levier de vitesse, est situé sur le côté gauche du réservoir, et le débrayage se fait avec une pédale articulée à deux positions. Pour démarrer, il faut : débrayer avec le pied gauche, engager la première vitesse, maintenir le débrayage avec le levier manuel comme sur toutes les motocyclettes, rebasculer au pied la pédale en position embrayée, et enfin démarrer. Au début, c'est un peu déroutant, puis avec l'habitude, cela devient très facile. L'Harley a des performances plutôt modestes compte tenu de sa cylindrée, pas plus rapide que la Royal, avec une consommation très élevée et un réservoir de faible contenance, seul son aspect imposant peut être considéré comme un avantage : c'est surtout une machine de parade !

La région de Coblenze, est encore plus froide que celle de Trèves, les ennuis que j'ai connus l'hiver précédent ne sont rien par rapport à ce qui m'attend pour mon dernier hiver en Allemagne. Malgré toutes les intempéries, je réussis toujours à effectuer mes deux tournées quotidiennes, sauf une fois où j'ai dû faire demi-tour et revenir très péniblement à la caserne. Pour sortir du casernement, il y a une route très longue, toute droite et en forte pente. Ce jour-là, il fait très froid ; la neige s'est transformée en verglas pendant la nuit. Dans la descente, l'Harley devient incontrôlable, je réussis à monter sur le bas-côté de la route où la neige est moins dure, je freine avec les deux pieds au sol, car en bas de cette route, il y a un ravin et le Rhin ! je m'arrête enfin en coinçant la roue avant contre un muret en pierre. Je décide de rentrer au PC, mais la remontée de la côte est encore plus difficile que la descente, la roue arrière s'obstine à patiner, après une heure d'efforts me voici de retour sans avoir accompli ma mission. Aucune voiture n'était sortie, les officiers qui résident en ville ne sont pas « montés » non plus. Dès mon retour, l'adjudant du secrétariat du colonel m'appelle :

- Motard, il faut porter un message urgent au PC du général Guillaume.
- Mon adjudant, c'est impossible de circuler à moto.
- Je sais, on va te préparer une Jeep avec des chaînes.

Et me voilà reparti ; à très faible vitesse avec les quatre roues chaînées, je réussis à arriver chez le général pour lui remettre ce pli sans doute très important.

Voici la réponse du secrétaire du général :

- Merci motard, on est déjà informé (*Ce sont « les subtilités » de l'armée, bien difficile à comprendre*).

Je ne me souviens pas avoir vu d'engins de sablage, pendant ces deux hivers passés en Allemagne, les automobilistes civils assez rares devaient se débrouiller, ou attendre que la neige fonde. Quelque temps après mon affectation comme Motard, j'ai été nommé

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

première classe, petite récompense car cela ne change rien à mes activités, mais, de loin, on peut confondre le gallon de première classe avec celui de sergent. A Coblenz je bénéficie toujours d'un régime plutôt favorable, par exemple, je ne suis pas obligé de respecter les horaires des repas, je peux être en mission. Comme c'est un copain qui est responsable des cuisines, j'arrive souvent « en retard », ce qui me permet d'avoir un repas individuel bien servi. Autre avantage, je peux sortir de la caserne, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, personne ne contrôle mes kilométrages ni la consommation d'essence. Je n'abuse pas de cette possibilité, et quand je pars en « balade », je préviens le secrétaire de permanence.

La fonction de motard, me fait connaître presque tous les officiers de l'état-major, qui bien souvent me confient des messages, où me demandent une mission personnelle, généralement effectuer de menus achats en ville ; j'apprends quelques mots d'Allemand indispensable, car à Coblenz, il y a beaucoup moins de commerçants qui parlent Français.

Je roule maintenant toujours en Harley, sauf un certain temps où le lieutenant du service auto, décide de me confier un lot de vingt BMW neuves, à roder, avant de les distribuer dans les compagnies.

Ce sont des BMW R25, 250 cm³, monocylindre, noires comme toute les BM de l'époque. Petites motos, très silencieuses et agréables à piloter, presque aussi performantes que l'Harley, avec une cylindrée trois fois inférieure. Je dois effectuer cinq cents kilomètres avec chacune, et ensuite elles subissent une révision : aucun problème avec ces machines, merveille de mécanique. Je suis resté un « fan » de motos BMW, le lieutenant lui avait une R 50 / 2 [500 bicylindres flat-twin], qui me l'a confiée une fois pour l'essayer ; un vrai bijou, silence, souplesse, confort, tout est parfait sauf, le sélecteur de vitesses un peu dur et bruyant, petit défaut bien connu de tous les « BMistes ».

Coblenz a subi plusieurs bombardements, il y a encore beaucoup de ruines malgré les travaux de reconstruction très actifs. Pour franchir le Rhin, il y a un pont provisoire à vitesse limitée. Les conducteurs Allemands respectent scrupuleusement les panneaux « farhen langsam » (*roulez lentement*), par contre les militaires d'occupation ignorent cette indication surtout la nuit quand il n'y a plus de sentinelles de surveillance !

Curieusement les plus beaux sites de Coblenz, n'ont pas été atteints par les bombes des Alliés. C'est d'abord le monument du confluent, immense construction située à l'intersection du Rhin et de la Moselle, et la forteresse d'Erheinbreistein, bâtie sur la rive droite du Rhin. Ces deux endroits, sont nos lieux de sorties les plus fréquents, au cours de ces huit mois de séjour dans la vallée du Rhin.

Ci-contre le monument du confluent, photo prise le 25 décembre 1951, avec l'appareil Zeiss-Ikonta que j'ai ramené, et utilisé de nombreuses années.



Les manœuvres.

En septembre 51, tout le régiment part en manœuvre pour une semaine, nous reviendrons à Coblenz six semaines plus tard. Les manœuvres, c'est comme à la guerre, on ne sait pas quand cela se termine.

L'ensemble du 7^e RTA, part pour une direction inconnue et forme une colonne très importante, constituée de GMC, de Dodge, et de Jeep. Pendant ces déplacements en convoi, je suis à la disposition du Capitaine, qui roule en tête du convoi, dans sa Jeep.

La marche en convoi, c'est en théorie trente kilomètres à l'heure pour la voiture de tête, avec un espacement de cinquante mètres entre chaque véhicule. Difficilement explicable, il y a le phénomène d'étirement, qui fait que les GMC en queue, doivent rouler pied au plancher, et certains ont du mal à suivre. La plupart de ces camions ont fait les campagnes de France et d'Italie, et sont un peu fatigués. Alors de temps en temps, le capitaine me demande d'aller voir si tout le monde suit, je remonte la colonne qui fait plusieurs kilomètres, et reviens lui signaler les difficultés constatées. C'est au cours de ces manœuvres que je retrouve Cousin, à qui on a aussi confié une Harley ; nous sommes les deux seuls motards pour tout le régiment. Dans les carrefours, il faut assurer la circulation, surveiller qu'il n'y ait pas de camions égarés, éventuellement arrêter la circulation des civils. Souvent le déplacement dure une grande partie de la journée, à trente à l'heure, on ne fait pas beaucoup de kilomètres par jour.

La grande difficulté, c'est la circulation nocturne, car les camions roulent en « black-out », sorte de veilleuse très faible, uniquement à l'avant, et invisibles à dix ou quinze mètres. Sur les motos, rien de prévu, il faut rouler tous feux éteints. Même le jour, il est difficile de se repérer, les panneaux indicateurs sont rares et quelquefois, ils ont été enlevés ou retournés par la population (*retour de ce que nous avions fait pendant l'occupation*). Heureusement, j'ai réussi à me procurer des cartes d'état-major et Michelin, car je me déplace beaucoup, l'Harley est toujours prête à partir, mais j'ai des soucis avec l'essence : la réglementation militaire prévoit un jerrican [20 litres] par véhicule, comme mon réservoir contient seulement huit litres, je donne l'excédent à un conducteur de GMC. Autre problème, comme je roule beaucoup et souvent en tout terrain, l'Harley consomme énormément, tous les cinquante ou soixante kilomètres, je dois refaire le plein, le magasinier trouve que je viens trop souvent au ravitaillement. Voici une petite aventure qui va illustrer cet inconvénient.

Un jour, il y a un pli urgent et confidentiel, à remettre en main propre au général de division [le général Guillaume], mais il faut que ce message lui soit remis par au moins un sous-officier, et comme je suis première classe, un sergent-chef est désigné pour m'accompagner. Je prépare mon parcours sur une carte, et nous voilà partis. Le PC du général est assez éloigné, mais je peux prendre une portion d'autoroute entre Darmstadt et Heidelberg.

Sur l'Harley, pas de selle passager un simple porte-bagages en tôle. Vu « l'urgence », la poignée des gaz est au maxi, mais les deux cylindres Américain, ont bien du mal à dépasser les soixante miles au compteur (*environ 105 Km/h*). De plus la roue arrière a deux rayons de cassés, ce qui provoque une vibration à laquelle je suis habitué.

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

A la sortie de l'autoroute, je m'arrête pour regarder la carte, et là je vois mon sergent-chef tout pâle, et tremblant sur ses jambes ! il m'avoue que c'est la première fois qu'il monte à moto, et me demande si je peux aller un peu moins vite : pour un baptême, il est gâté. Ce sergent dit « ADL » (*Au-dessus de la Durée Légale*), s'appelle Turpin et est parti en Indochine, quelque temps après cet épisode.

Le message arrive dans les délais prévus, on me fait l'honneur de m'accueillir avec « mon sergent » dans le bureau du général, où l'on nous apprend que le 7^e a reçu l'ordre de se déplacer, et que nous devons le rejoindre à un nouveau campement très éloigné de notre point de départ. Je m'oriente avec les cartes, et nous repartons cette fois à vitesse plus raisonnable, et sans autoroute. Ce qui m'inquiète, c'est le niveau d'essence qui diminue rapidement, quand soudain nous rencontrons une Jeep de notre régiment : le conducteur m'indique dans quelle direction il faut aller, le sergent s'empresse de monter dans la Jeep, et me dit :

- Motard ne t'inquiète pas, je te fais envoyer un jerrican d'essence.

A ce moment je roulais sur la réserve, le ravitaillement devient impératif, il est assez tard, la nuit approche ; je décide d'attendre là le jerrican promis. Je suis sur une petite route, en pleine campagne, j'aperçois une ferme au lointain, tout est calme.

Toujours prévoyant, j'ai dans mes sacoches des boîtes de ration, que je m'empresse d'ouvrir, et j'attends : une heure, deux heures... Il fait nuit, je commence à m'inquiéter, je suis tout seul en pleine nature, quelques Allemands qui passent me regardent comme une bête curieuse (*Quelques années auparavant, il y a eu un militaire français assassiné par des Allemands dans cette région, je l'ai appris après*). A environ cent mètres de la route, j'ai repéré un tas de paille très volumineux. Je laisse la moto en évidence au bord de la route, au cas où on viendrait me ravitailler pendant la nuit, et je m'installe, bien camouflé dans la paille. Vers huit heures du matin un coup de Klaxon me réveille, j'aperçois une Jeep à côté de l'Harley, avec un tirailleur qui m'apporte un bidon d'essence : « mon sergent-chef », a tout simplement oublié que j'étais en panne de carburant, et c'est au matin qu'on s'est aperçu que le motard était absent. Conclusion : c'est la meilleure nuit que j'ai passée pendant toutes les manœuvres.

Au cours de cette simulation de guerre, nous couchons souvent à la belle étoile, une fois dans un champ, enroulés dans la toile de tente entre des rangs de betteraves. Une autre fois, nous bivouaquons dans un verger, où il y a des cerises d'une variété très tardive ; l'intérieur des sacoches de l'Harley, est resté très rouge pendant plusieurs jours.

Dans ces conditions, j'aurais dû attraper au moins un rhume ou une crise d'asthme ; absolument rien, nous étions pourtant en automne avec des nuits très fraîches.

Vers le 10 octobre, arrive la nouvelle de la libération du contingent 50 / 1. Ce n'était pas prévu pendant les manœuvres, puisque nous étions partis pour une semaine. Ce départ, provoque un trou dans les effectifs, et pose un problème pour le retour du régiment quelques jours plus tard. En effet, la plupart de ces « quillards », sont chauffeurs, il risque de manquer de conducteurs pour ramener tous les véhicules à Coblenz. Comme j'ai le permis poids lourds, ma moto est hissée dans un GMC, et je me retrouve au volant d'un Dodge.

C'est un Dodge 4x4 avec un canon attelé. Tous les Dodge ont une direction un peu « flottante », mais celui-là a presque un demi-tour de volant de jeu dans la direction, et puis je n'ai pas l'habitude de piloter ce matériel ; à l'arrière le canon balaye la route. Au moment de ce retour, le 7^e se trouve du côté de Worms / Darmstadt, à environ deux cents

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

kilomètres de Coblenz, nous ne faisons qu'une partie du trajet par la route, le reste se fait en convoi ferroviaire.

Sitôt revenu à la caserne, on me remplace l'Harley qui a beaucoup souffert au cours des manœuvres. La nouvelle est en bon état, je la garderai jusqu'à la quille, sauf pendant la période de rodage des BMW. Beaucoup de copains viennent de partir, en particulier mon ami Jean Brangé, cela provoque des remaniements dans les bureaux du PC. Pour moi, il reste encore presque six mois pour avoir cette quille* tellement attendue.

A Trèves, à Coblenz et autres grandes villes d'Allemagne, les transports en commun se font au moyen de trolleybus avec remorque articulée, et surtout avec des tramways sur rails. Ce réseau de rails est important, et dangereux pour les motos ; j'y fais très attention, une seule fois je me suis laissé surprendre par ce piège. Le sergent-chef Turpin avec qui je suis resté en bonnes relations me demande de l'emmener, car il est en retard à un rendez-vous. La route est bien mouillée, il vient de pleuvoir, et en plein centre-ville où il y a des rails en quantité, ma roue avant se coince dans un rail, et c'est la chute. Rien de grave je roulais au pas, mais mon passager se retrouve dans une mare d'eau, sa tenue de sortie est maculée de boue, sitôt relevé, il me dit :

- Motard c'est la dernière fois que tu m'emmènes !



HARLEY DAVIDSON 750 cm³.

On distingue le levier de changement de vitesses, sur le côté gauche du réservoir.

C'est avec celle-ci que j'ai fait les manœuvres en septembre et octobre 1951.

* Quille : expression militaire signifiant libération des appelés ; l'origine serait le nom du bateau qui ramenait les condamnés libérés de la déportation à Cayenne.

La quille, le retour.

Pendant les dernières semaines, précédant la quille, avec trois autres « quillards », nous profitons de quelques sorties dominicales touristiques. Le dimanche, j'ai obtenu de ne plus être motard permanent, et avec la complicité de l'adjudant-chef de l'Etat-major, nous avons des « ordres de missions », qui nous permettent de voyager gratuitement par le train. C'est ainsi que nous visitons successivement : Cologne, Constance et son lac, Düsseldorf, Heidelberg, Kell, etc. La ville de Cologne [Köln], a été très violemment bombardée, détruite à 90 %, sept ans après, c'est encore un immense champ de ruines, la cathédrale presque intacte, offre un spectacle surprenant parmi ces destructions. Les rues ont été dégagées et refaites, seul le pont sur le Rhin a été reconstruit, c'est d'ailleurs un très bel ouvrage. La sortie à Constance, nous fait découvrir de magnifiques paysages, la traversée du lac, en bateaux propulsés par des roues à aubes, est inoubliable. J'aurais aimé y revenir ?

En février, je suis nommé caporal-chef, sans doute à cause de l'ancienneté et de ma bonne conduite... à moto ! la solde est nettement plus intéressante, et, pour les sorties, ça fait plus sérieux, d'autant que les gallons de caporal-chef se confondent avec ceux de sergent-chef (2 jaunes et 1 doré pour caporal-chef., et 3 dorés pour sergent-chef.).



Petit rappel des grades de l'armée de terre :

Gradés de la troupe :

Caporal et caporal-chef

Sous-officiers :

Sergent, sergent-chef, adjudant, adjudant-chef.

Officiers :

Sous-lieutenant, lieutenant, capitaine, commandant ou chef de bataillon.

Officiers supérieurs :

Colonel, lieutenant-colonel, et les généraux [général de brigade : une étoile, général de division : deux étoiles, général d'armée : trois étoiles]

Aspirant est un titre provisoire, donné à la sortie des EOR, en attente de la nomination de sous-lieutenant. Maréchal est une distinction honorifique, ce n'est pas un grade.

Pendant les semaines précédant la fin du service, nous sommes régulièrement sollicités pour « rempiler », on nous fait miroiter les avantages [la solde, l'avancement, la possibilité de faire carrières dans l'armée, etc.], mais le but inavoué, c'est le départ pour l'Indochine, où les « appelés » ne sont pas envoyés. Il y a très peu de volontaires, pour devenir ADL.

J'arrive à la fin de ces dix-sept mois et demi, de service armé, selon l'expression en usage. A quoi m'a servi ce séjour chez les tirailleurs ? J'ai appris comme tous les appelés : la marche au pas, le « présentez arme », à laver son linge suivant la théorie : mouiller c'est lavé sec c'est propre, à connaître l'organisation militaire et ses subtilités, à faire les plis sur un pantalon, et toutes sortes de banalités particulières à la vie militaire.

3^{ème} CHAPITRE : L'APRES- GUERRE

Plus utile, je reviens avec les permis de conduire voitures et poids lourds, que je vais m'empresser de faire transformer en permis civils, j'ai acquis une petite expérience de la conduite de différents véhicules, et une grande pratique de la motocyclette avec environ 80 000 kilomètres parcourus.

C'est aussi au septième RTA, que je mange du couscous pour la première fois. C'est à Trèves à l'occasion de la fête musulmane de l'Aït ; ce jour-là, ce sont les Algériens qui font la cuisine. Tôt le matin ils allument un grand feu, pour cuire les moutons, embrochés entiers, pendant que d'autres préparent le couscous. C'est la grande fête, ils dansent autour des moutons, en tirant en l'air des coups de fusil. A table, ils nous amènent un quartier de mouton, brûlé à l'extérieur, et très saignant à l'intérieur. Les délicats n'apprécient pas du tout, mon couteau de poche est très utile, pour trouver les meilleurs morceaux ; je ne conserve pas un trop mauvais souvenir de ce premier couscous.

J'ai aussi quelques souvenirs de certains officiers que j'ai côtoyés : le colonel Costantini chef du régiment, le commandant Khélaïfi, seul officier supérieur Algérien, presque illettré, mais un des plus jeunes commandants de l'armée Française, nommé chef de bataillon à 31 ans, sa poitrine était trop petite pour y mettre toutes ses décorations, le lieutenant Garnery qui me prête sa BMW R 50/1, et enfin l'adjudant-chef Berger qui m'a invité chez lui pour le Noël 51.

Quelques semaines avant la quille, le soir on s'habille en douce en civil. Avec les économies réalisées sur ma solde et la revente des cigarettes, je me suis acheté une veste en velours. Les derniers jours sont interminables, je vois tous les copains partir, et moi je continue mes tournées en moto, car il n'y a pas de motard de désigner pour me remplacer. Je suis le dernier à quitter la caserne de Coblenz, je passe la frontière le 7 avril, officiellement rayé des contrôles de l'armée le 18 avril, soit exactement 18 mois après mon départ de Vincennes.

Le retour est presque aussi long que le départ, avec des contrôles interminables à la douane, mais là le moral est au beau fixe, je vais retrouver celle qui m'a courageusement attendu ; une autre étape de la vie va commencer.



Chez AERAZUR à Gennevilliers.

Dès mon retour à la vie civile, je retourne travailler chez Rubanox, à Levallois en utilisant les transports en commun, où je me retrouve à la fabrication des évaporateurs de réfrigérateurs. L'important à court terme, c'est d'avoir une paye, et de faire des économies pour notre mariage qui est fixé au 26 juillet prochain. A bientôt 22 ans, je pense pouvoir trouver un autre emploi, plus valorisant que celui de simple tôlier chez Rubanox. Alors je cherche... dans les petites annonces, et j'en parle à mon ami Robert Ribeau.

Pour la bonne compréhension de ce récit, voilà comment j'ai connu Robert : maman qui faisait de la couture était en relation avec Mme Ribeau, presque tous les après-midis elle allait chez elle et elles travaillaient ensemble. Elles deviennent rapidement amies, et c'est ainsi que je fais connaissance du fils de M. et Mme Ribeau, dénommé Robert, vers 1945 ou 46.

Avant ma rencontre avec Denise, Robert fréquente déjà Micheline Cuvillier, son père [coïncidence], est aussi tôlier-ferblantier de formation, il est chef d'équipe, dans un des ateliers de la société Aérazur, à Gennevilliers. Robert a dû lui dire :

- J'ai un copain qui cherche une place de tôlier traceur.

Et deuxième coïncidence, Aérazur a besoin de ce type de personnel.

Un matin du mois de juin, je suis convoqué pour faire un essai de traceur P3, poste recherché pour l'atelier de tôlerie de Gennevilliers. Je suis très anxieux, malgré mes connaissances en géométrie et en dessin, je n'ai pas de référence comme traceur, surtout P3, catégorie professionnelle la plus élevée à cette époque. L'appellation OPHQ, viendra plus tard (*Ouvrier Professionnel Hautement Qualifié*). C'est à ce moment que je fais connaissance de Marius Cuvillier, qui m'a préparé un essai très qualificatif et déterminant.

Il s'agit de réaliser une « transformation » à deux directions, de grande dimension. En tôlerie une transformation est un élément qui permet de réunir deux parties de formes différentes. La pièce que je dois réaliser, consiste à réunir la sortie d'un groupe réfrigérant de forme rectangulaire de 1 mètre X 0,60 avec une entrée circulaire située dans un plan perpendiculaire de 0,80 de diamètre. En apprentissage, nous avons réalisé des pièces à peu près semblables, mais de petites dimensions ; tracer une épure sur une tôle de deux mètres carrés, c'est un peu différent. M. Cuvillier me surveille discrètement, et me dit simplement de temps en temps :

- Continue.

Mon inquiétude disparaît progressivement et je réussis parfaitement cette épreuve, avec les félicitations de mon nouveau chef, avec qui j'aurai pendant cinq ans beaucoup de plaisir à travailler.

Voilà comment j'accède à un travail intéressant et plus proche d'Argenteuil, le 23 juin 1952, juste un mois avant mon mariage avec Denise.

La Société Aérazur, a son siège social et ses ateliers principaux à Issy-les-Moulineaux en banlieue sud-ouest. C'est une entreprise relativement importante, avec des activités très variées :

4^{ème} CHAPITRE : LES ETAPES PROFESSIONNELLES

1. La fabrication de parachutes pour l'armée.
2. La production de canots pneumatiques de très haute qualité, commercialisés sous la marque « Attaque » concurrente des « Zodiac », et détentrice de beaucoup de records en compétition.
3. Différents équipements spécifiques pour les militaires.
4. A Gennevilliers il y a : un atelier de tôlerie carrosserie, un atelier de serrurerie, un atelier de menuiserie en partie reconverti pour le travail des alliages d'aluminium, un atelier de peinture avec cabine de pistolage, et un bureau d'études.

Dans les années cinquante, la fabrication principale ce sont les cars de CRS, sur châssis Renault, et l'aménagement de véhicules spéciaux pour l'armée et les grandes administrations. Mais ces ateliers réalisent aussi d'autres matériels divers dont beaucoup de prototypes [peu de temps après mon embauche, j'ai réalisé le premier Régloscope* pour Cibié, qui sera ensuite construit en petite série].

L'effectif total à Gennevilliers dépasse cent personnes, l'emprise des bâtiments est très importante, la façade rue des Bas fait au moins cent cinquante mètres ; tout a été démoli lors de la construction des voies rapides, et des autoroutes de cette banlieue.

Les ateliers tôlerie et serrurerie, sont supervisés par un chef d'atelier M. Jacquot, qui est un ami de M. Cuvillier, ils ont travaillé ensemble dans d'autres entreprises avant de se retrouver chez Aérazur. M. Georges est le contremaître de la tôlerie, mais en réalité c'est surtout le chef d'équipe Marius Cuvillier, qui anime et dirige cet atelier.

L'ensemble de la tôlerie, se décompose en :

- Une équipe de tôliers-formeurs, hautement qualifiés.
- Une équipe d'ouvriers spécialisés pour les travaux moins professionnels.
- Une équipe de tôliers industriels pour toutes sortes de travaux divers.
- Et une équipe de quatre traceurs P3 (*dont je vais faire partie*), qui réalise des prototypes ou des travaux très particuliers.

Nous formons une très bonne équipe, tous à peu près du même âge, composée de : Thévenet surnommé « le Zoulou », il joue de l'harmonica, a fait des remplacements dans le « trio Resner », en plus de ses connaissances en traçage, il est un peu « artiste ».

Le deuxième, c'est Jack Poivert, embauché juste avant moi, j'en reparlerai plus loin.

Le troisième, dont j'ai oublié le nom, est un peu plus vieux, bon ouvrier mais presque farfelu, c'est « un touche à tout » ; le dimanche matin il vend de la lingerie sur les marchés, qu'il se procure de façon « bizarre », c'est le roi de la combine, en 1954 il quitte Aérazur pour prendre en gérance un magasin Familistère à Franconville.

Le travail qui nous est confié est très intéressant et varié. Je m'adapte rapidement à cette nouvelle activité, le Zoulou et Poivert deviennent des copains, malgré l'esprit de compétition qui nous anime. Il faut savoir utiliser des matériaux différents : tôles d'acier, de cuivre, de laiton, d'aluminium, fers profilés et tubes de toutes sections, etc.

* Régloscope : Appareil utilisé pour le réglage des phares de voiture (*marque déposée par Cibié*).

Voici deux exemples des réalisations qui me sont confiées :

- 1- Une plate-forme suspendue par un système de bras articulés, avec des rondelles Belleville montées sur un châssis de GMC. Cet ensemble est prévu pour recevoir des appareils de mesure, destiné aux recherches pétrolifères au Sahara (*les rondelles Belleville, sont des rondelles en acier légèrement tronconiques, qui, empilées alternativement les unes sur les autres, donnent une certaine élasticité avec effet auto amortisseur*).
- 2- L'ossature d'une remorque appelé VHF, réalisée en profils « Oméga* », qui sera adaptée à un tracteur Latil. Cette remorque sera ensuite doublée intérieurement avec des feuilles de cuivre de 8/10^e de mm, tous les raccords soudés à l'étain, pour former une cage de Faraday parfaite. De plus ce véhicule doit être complètement étanche. Pour construire ces remorques en petites séries, je réalise un support rotatif permettant d'effectuer facilement l'assemblage (*voir photographie page suivante*).

Les travaux confiés à l'équipe des quatre tôliers traceurs, consistent soit à réaliser unitairement un projet, ou le plus souvent à étudier et réaliser un prototype qui sert de base pour une fabrication en petite série.

Les chantiers les plus importants auxquels nous participons sont la fabrication des radars pour la SFR [Société Française de Radio]. D'abord différents prototypes, qui sont installés dans les bois de Corneilles, et ensuite la fabrication de plusieurs radars destinés aux relais de télévision de la liaison Paris Lille.

Il y a plusieurs modèles très différents dans la conception. Certains sont réalisés en tôle « Zingor** », d'autres sont constitués d'une armature en tube et profil, avec un faisceau de tube en « Duralumin ». Le principe de base du fonctionnement des radars, est d'avoir une surface en forme de parabole pour capter, ou renvoyer, les ondes Hertziennes.

Il serait beaucoup trop long de décrire en détail la construction de ces radars. En résumé, voici la conception du modèle nommé « Espadon » : l'armature de base est réalisée en tubes de gros diamètre, chez un autre fabricant, nous, nous construisons la partie intermédiaire qui va supporter la parabole en tubes de Duralumin*** de douze millimètres de diamètre. Le faisceau de tube constituant cette parabole, est aussi réalisé chez Aérazur, par d'anciens menuisiers reconvertis au travail des métaux légers. A l'atelier tôlerie, nous effectuons le montage complet de l'ensemble, et le réglage de la parabole.

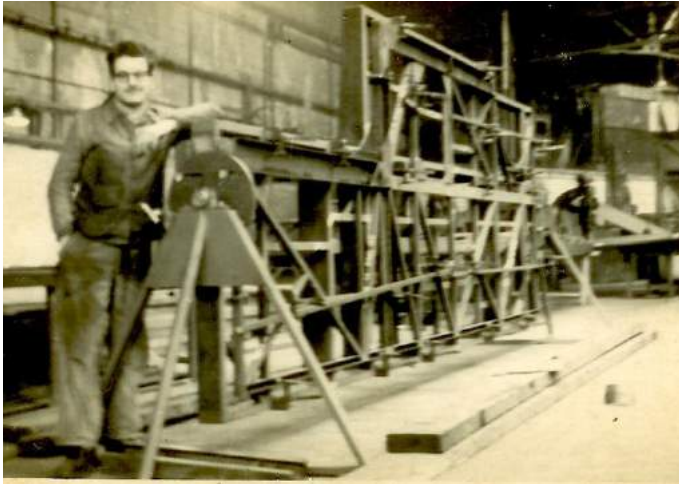
Pour l'Espadon, le support de parabole que nous construisons, est constitué d'éléments en tôle pliée à la presse, et de tubes de vingt-deux millimètres de diamètre, assemblés par soudure et par rivets. L'ensemble des onze éléments assemblés, fait douze mètres de long, la tolérance sur cette longueur est seulement de quelques millimètres, et tous les éléments doivent être interchangeables. Je participe très activement, à la recherche des solutions à ces difficultés, nous sommes souvent en relation avec les dessinateurs et un ingénieur de la SFR. Ces contacts avec les « blouses blanches », sont limités au minimum nécessaire, car à cette époque il y a une frontière entre le personnel des bureaux et celui de l'atelier. Je déplore cet état de fait, plus tard je ferai mon possible pour améliorer ces relations, entre bureaux et ateliers. Une fois je suis allé aux bureaux de la SFR à Levallois, pour une mise au point de la fabrication des radars (*Coïncidence la SFR se trouve rue Gréghule, à proximité de Rubanox, où je travaillais quelque temps auparavant*).

* OMEGA : Profil d'acier très utilisé en carrosserie industrielle, ayant à peu près la forme de la lettre grecque Ω .

** ZINGOR : Tôle d'acier galvanisée par électrolyse, procédé récent à ce moment-là.

4^{ème} CHAPITRE : LES ETAPES PROFESSIONNELLES

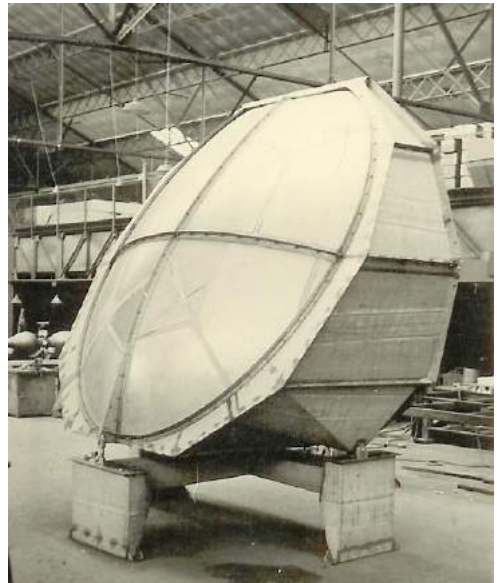
*** Duralinox et Duralumin : marques déposées, d'alliages d'aluminium ayant des caractéristiques mécaniques très performantes.

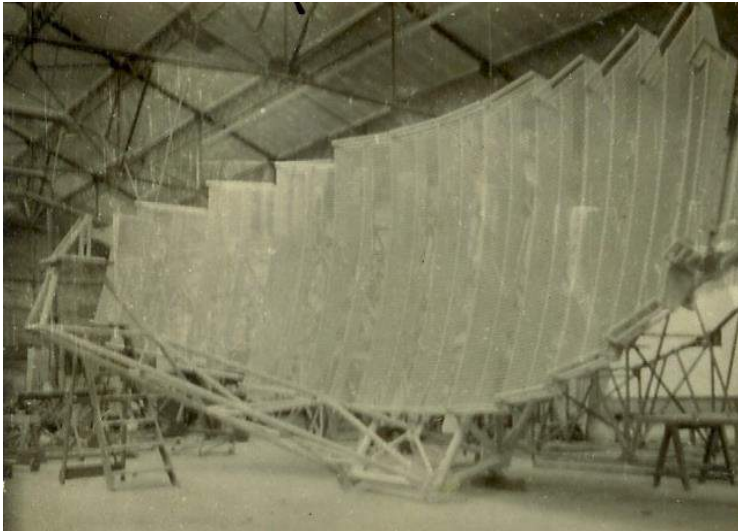


Montage rotatif réalisé pour l'assemblage des panneaux de côté des remorques V H F (1955).

Ci-contre radar réalisé en tôle d'acier « Zingor » de 2 millimètres d'épaisseur.

Diamètre environ : 4,50 m.





Ensemble du radar « Espadon » terminé et prêt pour le contrôle de la parabole.

Un de ces prototypes, a été expérimenté à la base d'essais SFR près du fort de Cormeilles. (J'ai encore quelques chutes de tube en Duralumin, conservées en souvenir.)

Un des responsables de l'usine de Gennevilliers, M. Vigouroux, possède une Delahaye carrossée en « Vutotale », c'est-à-dire qu'il n'y a pas de montants de pare-brise, ni d'encadrements de portes. Le brevet « Vutotale » a été déposé par le carrossier Pourtout un peu avant la guerre, les glaces sont très épaisses, environ un centimètre, et supportent le pavillon de la voiture, l'étanchéité (relative), est assurée par la superposition des vitres. M. Vigouroux a aussi une 2 CV, que le meilleur des tôliers-formeurs, va transformer en remplaçant la toile du toit par un pavillon tôle, en modifiant le capot et en ajoutant une malle arrière arrondie. Peinture refaite en bordeaux avec les ailes noires, cela devient une deux CV hors normes, mais trop lourde pour son petit moteur.

Tous ces travaux se font en « perruque » quasi officielle, à la vue de tout le personnel, ce qui encourage quelques ouvriers à « perruquer » pour leur compte. Je pense que dans cette catégorie, je suis assez bien placé, souvent avec l'approbation tacite de mon chef Marius Cuvillier. Je possède encore en 2005, des vis, des rondelles, des forêts, des serre-joints, etc. provenant du magasin Aérazur. A ce propos, M Cuvillier me disait :

- Grand, (*c'est comme ça qu'il m'appelait, ainsi que Robert*), si tu emmènes des vis, il faut prendre des cadmiées.

Par l'intermédiaire du « zoulou », j'achète une 2 CV d'occasion, pas très chère mais dans un triste état. Je travaille souvent le samedi, en heures supplémentaires, et ce jour-là, la maîtrise est pratiquement absente ; j'en profite pour améliorer un peu ma 2 CV.

Mon voisin d'établi, est un personnage particulier : c'est Julien Rafatin, ancien ornemaniste et ami de Marius Cuvillier, à cette époque, il a presque 60 ans, pas très communicatif, il travaille seul dans son coin. Mais il y a une raison à cette discrétion, son travail est aussi très particulier, pratiquement il ne fait que de la « perruque » semi-officielle : pour les dirigeants de la société, pour le chef d'atelier, le contremaître et aussi pour lui. Je suis un des rares jeunes a sympathisé avec lui, peut-être à cause de ce « virus » commun. Il est très adroit de ses mains, surtout pour le travail du zinc, du cuivre, laiton, etc. mais il ne sait pas souder à l'arc ; c'est à moi qu'il fait appel quand il a besoin de soudures. C'est ainsi que nous faisons ensemble les pieds du banc de jardin, dont un exemplaire se trouve à Traly.

C'est un très grand pêcheur, spécialisé dans la pêche à la truite. Mais il n'a pas de voiture, il doit trouver des amis pour aller exercer ses talents dans quelques rivières

Normandes, ou plus généralement chez lui dans le Morvan. Il nous a invité Denise et moi, à venir le voir, ce que nous faisons au cours d'un voyage à Lyon avec la 2 CV rénovée.

Le travail chez Aérazur est très intéressant, le salaire convenable, mais après quatre ans, il me semble que je peux faire autre chose. Les contacts que j'ai avec les dessinateurs et autres techniciens, me font penser que je dois pouvoir accéder à un poste semblable. Chez Aérazur, pas de possibilité d'avancement ; pas de poste à envisager dans la maîtrise, et s'il y avait une place elle serait pour Thévenet qui est le plus ancien. Mon ami Poivert a les mêmes ambitions, ce qui fait que depuis quelques mois nous lisons les petites annonces, à la recherche d'une situation intéressante et accessible compte tenu de nos références. Et un jour Poivert m'annonce brutalement :

- Je suis embauché chez Simca à Poissy comme préparateur au service entretien.

Je suis très surpris, alors il m'explique qu'il a vu une annonce, à laquelle il a répondu mais sans me le dire. Depuis ce moment nos relations se détériorent un peu. Après son essai d'embauche, il m'apprend qu'il a entendu dire au service du personnel Simca, qu'un autre poste de préparateur était prévu un peu plus tard, à la suite des réorganisations en cours dans les services de l'usine.

Malgré cette perspective, je continue mes recherches, mais comme déjà dit, il est très difficile de passer la frontière entre l'atelier et les bureaux. Je me rappelle avoir eu une réponse positive, pour un poste de chef d'atelier dans une entreprise de construction de matériel ferroviaire ; mais à Saint-Amand-Montrond dans le centre de la France. Après réflexion, je n'ai pas donné suite à cette offre.

Et, un jour, je reçois une convocation, m'invitant à me présenter à Poissy, pour y passer un essai de préparateur en tôlerie serrurerie, plusieurs mois après le départ de Poivert. A Poissy, on m'explique qu'il y a beaucoup de remaniement dans les services, à cause du rachat récent de Ford France, et qu'il faut attendre le déblocage d'une ligne budgétaire pour mon embauche, qui est d'ailleurs prévue à Nanterre. Cela se passe début 1956. J'ai attendu presque un an, avant de recevoir enfin la lettre de convocation pour Nanterre, et mon embauche le 25 mars 1957, comme préparateur de fabrication premier échelon. J'étais en haut des catégories du personnel d'ateliers, me voici en bas de la classification des techniciens de bureaux. Coïncidence, c'est ce même jour que la société la Gauloise, vient nous livrer la maison préfabriquée rue de Saint-Quentin.

Ainsi se termine ma carrière d'ouvrier professionnel. Chez Aérazur et dans les autres ateliers où j'ai travaillé, j'ai acquis beaucoup d'expérience dans des domaines différents, du travail des métaux en feuilles, des tubes et des profilés de toutes sortes. Toutes ces connaissances me seront très utiles par la suite.

De l'équipe de quatre traceurs, il ne reste que Thévenet, les ateliers Aérazur de Gennevilliers fermeront quelques années plus tard, M. Cuvillier sera muté à Issy, où il restera jusqu'à sa retraite, malheureusement très courte.

Mes débuts de technicien chez SIMCA.

Le 25 mars 1957, j'arrive donc à Nanterre, où je suis reçu par le chef du personnel mensuel, pour signer mon contrat de travail. Bonne nouvelle, celui-ci me confirme que mon lieu de travail est bien Nanterre, et qu'il n'est pas question de fermer cette usine, comme le font croire certaines rumeurs (*c'est pourtant ce qui arrivera trois ans plus tard*).

Comme prévu lors de l'essai, je suis « affecté », à un nouveau service dénommé « préparation entretien », qui a pour mission de préparer certains travaux réalisés par l'atelier entretien général. Il faut d'abord préciser que le service « entretien général », a une grande importance dans une usine de construction automobile : il doit intervenir immédiatement en cas de panne sur une chaîne d'assemblage, et autres moyens de fabrication, réaliser les travaux de maintenance pour éviter ces arrêts, et procéder souvent à des travaux de modification et d'amélioration des différentes installations de production.

En plus de ce rôle d'entretien, un nouveau secteur dit « travaux neufs », vient d'être créé, pour réaliser des projets jusqu'alors confiés à des entreprises extérieures. Ceci afin de diminuer les prix, et surtout de réduire les délais d'intervention, et la dépendance à des fournisseurs. Cet atelier travaux neufs, est composé de dix serruriers et de six tôliers sélectionnés parmi les meilleurs professionnels de l'atelier entretien général. Cette nouvelle équipe ne doit travailler, que sur les dossiers issus de « la Préparation Entretien », mais reste sous le contrôle hiérarchique de la maîtrise existante.

L'atelier de l'entretien général, fait partie de la direction « Entretien et Outillage » placée sous l'autorité de M. Bruna, italien venu de chez FIAT, comme la plupart des dirigeants de Simca.

La « Préparation Entretien », est rattachée au département « Analyses Temps » (en clair service du chronométrage) ; cette organisation ambiguë, va rendre difficile les relations entre les préparateurs et la maîtrise de l'atelier.

Pour la bonne compréhension de ce chapitre, il faut que j'explique la fonction de préparateur dans l'industrie. Bien évidemment rien à voir avec le préparateur en pharmacie, et pourtant on y retrouve la même origine : préparer. En simplifiant, on peut dire que le préparateur, est le technicien intermédiaire entre le dessinateur et l'exécutant. La préparation consiste donc : à analyser le projet venant du bureau d'études, à vérifier s'il est réalisable et éventuellement y apporter des modifications, à établir des gammes de travail avec temps alloués, à approvisionner les matériaux nécessaires, quelques fois faire réaliser des outillages particuliers, et sous-traiter ce qui ne peut être fait directement par l'atelier.

Dans cette nouvelle organisation, les chiffrages effectués par la préparation, doivent être approuvés par le contrôle budgétaire avant lancement des travaux.

Ce nouveau service à deux fonctions importantes, d'abord diminuer les prix de revient, et ensuite réduire les délais de réalisation, des nouvelles installations nécessaires à l'accroissement constant de la production. L'augmentation des cadences de fabrication, est le souci permanent de la Direction, face à l'importante demande de la clientèle.

Ci-contre, mon contrat, qui durera tacitement près de trente ans.

Pour l'époque, 50 000 Frs par mois c'est très moyen pour un technicien, mais c'est mieux que chez Aérazzur, et ma femme n'a plus de bleus à laver.



Le nouveau service préparation entretien à Nanterre, est constitué au début de deux préparateurs. Le premier est un tôlier de l'atelier, sélectionné pour ses connaissances techniques, à peu près de mon âge, et muté quelques semaines avant mon arrivée. Il s'appelle Roger Cadran, et va être mon pilote pour m'initier à ce nouvel emploi. Le second est l'auteur de votre lecture. Notre chef, M. Doceul, est aussi le responsable de la préparation entretien de Poissy, où se trouve Poivert, service déjà plus important que celui de Nanterre. Pour la bonne compréhension de ce récit, il faut expliquer que Simca, vient de racheter Ford-France, et que beaucoup de services sont partagés entre Nanterre et Poissy, en attendant le regroupement final, qui se fera en 1960. Doceul a son bureau à Poissy, et ne vient à Nanterre qu'une fois par semaine, visiblement il ne s'intéresse pas trop aux deux préparateurs de Nanterre, qui se débrouillent d'ailleurs très bien sans son intervention. Je m'adapte rapidement à cette nouvelle fonction, avec Cadran nous formons une bonne petite équipe. Le gros problème, ce sont les relations avec la maîtrise : le chef l'habitude de gérer le travail comme ils l'entendent, et n'admettent pas que des jeunes « blouses blanches » leur organisent leur travail, surtout en attribuant des temps d'exécution, que les ouvriers doivent respecter pour obtenir un boni d'intéressement.

Dans les ateliers d'entretien, il règne une ambiance particulière : quand il y a une urgence, le personnel agit rapidement et efficacement, mais en dehors de ces actions, la cadence est bien plus calme, et il est parfois difficile de faire comprendre que les travaux neufs ce n'est plus du travail d'entretien au sens habituel de l'expression. Dans quelques cas litigieux, le chronométrage sera nécessaire, ce que je n'aime pas du tout, avec aussi quelques « accrochages » principalement avec le chef d'atelier M. Defoy.

Dans une société comme Simca, il y a trois catégories de personnels :

1. Les ouvriers.

4^{ème} CHAPITRE : LES ETAPES PROFESSIONNELLES

2. Les ETAM [Employés, techniciens et agents de maîtrise].

3. Les cadres.

Les techniciens se répartissent en trois groupes principaux :

- Les dessinateurs, divisés en dessinateurs d'étude et projeteurs.
- Les préparateurs, comprenant préparateurs de fabrication, et préparateurs principaux.
- Les conducteurs de travaux.

Ces différentes catégories, sont classées avec un coefficient hiérarchique normalisé dans les industries métallurgiques. La grille commence à 209, et se termine à 317, coefficient maxi avant de passer cadre. Pour être assimilé cadre, il faut arriver à 290 (ce seuil peut être variable suivant les entreprises, et la convention signée avec les caisses des cadres). Chez Simca à cette époque, il y a une distinction vestimentaire des différents ETAM : les chefs d'atelier ont une blouse beige, les contremaîtres une blouse bleue, les chefs d'équipe une blouse grise, les techniciens une blouse blanche. Pour la maîtrise, les blouses sont fournies par la société, mais pas pour les techniciens. (*c'est André Citroën qui a créé ce système de distinction dans son usine de Javel en 1922*).

La nouvelle organisation nous donne une grande responsabilité, toutes les demandes de travail qui arrivaient jusqu'à maintenant au chef d'atelier, doivent d'abord être filtrées et visées par un des deux préparateurs, et c'est nous qui décidons si la demande doit faire l'objet d'une étude de préparation. En plus nous devons gérer un planning, afin de saturer l'équipe des travaux neufs, pour qu'il n'y ait plus de perte de temps, comme il y en a en souvent dans un atelier d'entretien.

Les demandes de travail qui nous parviennent sont rédigées sur un document appelé commande intérieure [C I], accompagné de plans ou de croquis. Nos principaux « clients » sont les différents services des méthodes, et le département « installations ».

Dans une usine, le département installations est très important : c'est le service technique qui étudie et fait réaliser tous les moyens de fabrication : [convoyeurs, cabines de peinture, ponts roulants, chaînes d'assemblage, distribution de tous les fluides, ventilations, etc.]. A Nanterre il est dirigé par Mr Barati, italien comme la plupart de ses adjoints, et bien souvent « autodidactes », parmi les dirigeants de cette époque, il y a très peu d'ingénieurs d'écoles.

Les services méthodes sont divisés en : méthodes mécaniques, méthodes carrosseries, méthodes ferrage, méthodes presses, etc. Les préparateurs de ces bureaux, étudient et font réaliser les outillages spécifiques nécessaires à la fabrication.

Je m'entends assez bien avec Cadran, mais il a une façon particulière pour travailler. Le matin il est très assidu à son bureau, mais vers onze heures il disparaît systématiquement, au moment du passage du chariot à boissons. Avec un copain magasinier, ils ont tendance à consommer quelques petites bouteilles de vin. Deux fois par jour, les serveuses du restaurant passent dans tous les ateliers en poussant un chariot, approvisionné avec toutes sortes de boissons : eaux, bières, cocos, vins. Cette distribution, sera remplacée par des fontaines réfrigérantes et autres distributeurs automatiques, mais sans boissons alcoolisées.

Le « service préparation » est logé dans un grand bureau, où se trouve aussi le pointeau. Dans tous les ateliers, il y a des pendules, avec râteliers pour les cartons de pointage, relevés deux fois par jour et comptabilisés sur des fiches individuelles.

Dans les ateliers de production, les pointeaux ont un rôle très important, pour la gestion des heures de présence. Le pointeau de l'entretien est un personnage un peu atypique : il s'appelle Pozzi, d'origine italienne, mais plutôt genre titi parisien, il fume des cigares énormes, joue aux courses, et est un peu naïf. Il part souvent avec une oreille rouge ou verte, car Cadran qui le connaît bien, a frotté son combiné de téléphone sur un tampon encreur. Tous les dimanches, il va au casino de Forges les eaux, où il joue à la roulette, avec sa « martingale » infaillible, d'après lui.

Je reste à ce poste environ dix-huit mois. J'apprends à connaître l'usine en détail, car je dois souvent aller voir sur place pour étudier les travaux à réaliser, et j'ai aussi beaucoup de contact avec des responsables de différents secteurs de l'usine. L'usine de Nanterre, est complètement saturée, les cadences de fabrication augmentent continuellement, l'Aronde à un grand succès, et malgré le récent rachat de Poissy il devient difficile de satisfaire la demande commerciale. Toutes les surfaces disponibles sont utilisées, on construit des bâtiments provisoires un peu partout, des anciennes carrières jouxtant l'usine sont nivelées pour y faire des parcs à voitures. Dans les ateliers, tous les espaces sont utilisés pour installer de nouvelles machines, on renforce les planchers, des convoyeurs relient les bâtiments du ferrage, de la peinture, et du montage final. Dans les rues de l'usine circulent sans interruption des cars à fourches et des chariots transportant des pièces de voiture. L'obsession des directeurs, c'est : comment faire pour augmenter les cadences. En 1958 / 59, la moyenne de la production journalière est de 600 voitures, et de plus de mille moteurs, un véritable record pour une usine, qui n'a pas été conçue pour un tel rythme de fabrication.

Au cours de mes contacts avec les responsables du département installations, un jour on me propose de remplacer un technicien, muté au service achats. Dans cette période, il y a aussi beaucoup de « réorganisation » dans tous les services. L'offre qui m'est faite est un poste de technicien, au service préventif rattaché au Département Installations.

Le service « préventif » comme son nom l'indique consiste à agir préventivement sur les moyens de production, pour diminuer ou supprimer les « pannes » qui engendrent des pertes de voitures en sortie de chaîne. Ce service s'appellera aussi « entretien systématique », et prendra de plus en plus d'importance, les cadences de production étant toujours en constante augmentation jusqu'en 1973.

Dans cette nouvelle fonction, je suis toujours préparateur, mais avec de nouvelles responsabilités. J'ai en charge, différentes installations de l'usine : les ponts roulants, les appareils de conditionnement, les convoyeurs à rouleaux, les bascules, les centrifugeuses des bancs d'essai, etc. C'est un nouveau domaine où je dois m'adapter, le responsable de ce service n'est pas très sociable et plutôt prétentieux, il me laisse quand même toute liberté pour m'organiser. La plupart de ces travaux de maintenance, sont confiés à des entreprises extérieures spécialisées. Voici un exemple d'une intervention que je fais effectuer un Week-end, pendant l'arrêt de production :

Il s'agit de remplacer les rails d'un pont roulant de l'atelier des presses, avant que ceux-ci soient complètement usés. Pour effectuer ce travail, il faut d'abord faire appel à un géomètre, qui va effectuer des relevés altimétriques, car ses rails doivent être parfaitement de niveau et parallèles, sinon le pont roulant marche en crabe et use anormalement les rails.

Les rails sont en acier spécifique, ressemblent à des rails du chemin de fer mais moins haut, c'est le rail Burbach.

4^{ème} CHAPITRE : LES ETAPES PROFESSIONNELLES

Je n'ai évidemment aucune expérience de ce genre de travail, heureusement, que l'entreprise est très qualifiée, c'est celle qui a construit la charpente du bâtiment des presses quelques années auparavant [société Renaudat à Reims].

Bizarrement, dans les ateliers, il y a une multitude de matériel de pesage, surtout sur les chaînes d'usinage, où les balances sont utilisées pour compter les pièces du genre : vis, rondelles, axes, et autres petites pièces usinées en grande série. Ce matériel a été acheté au fur et mesure des besoins. Je dois d'abord en effectuer l'inventaire, et définir une périodicité de contrôle. La plupart sont Américaines de la marque Tolédo.

J'effectue le même recensement, pour les conditionneurs individuels, [Airwell, Weistinghouse] répartis dans les bureaux de l'usine. Une bonne centaine, dont beaucoup ne fonctionnent plus. Je fais réviser tous ces appareils, avec un contrat d'entretien systématique annuel. J'aurai pu facilement en récupérer un ou deux car personne ne sait combien il y en a.

Je reste à ce poste jusqu'à mon départ pour Poissy en avril 59. Je n'ai pas de promotion importante, sauf un changement de coefficient, mais j'apprends beaucoup de choses, sur tous les moyens de production, et l'organisation d'une usine.

Dans l'usine, il y a un service « récupération », où le personnel peut acheter pour des prix dérisoires, du matériel divers, le plus souvent des pièces de voiture rebutées. Je connais bien le responsable de ce service, ce qui facilite quelques arrangements. Mes cousins d'Herblay m'ont demandé de leur installer le chauffage central dans le pavillon que Jean vient de récupérer, après le décès de ses parents. Comme nous, leurs moyens financiers sont plutôt limités, alors il faut trouver des solutions économiques. Dans l'usine, il y a souvent des travaux, et beaucoup de matériels démontés sont « cafutés* » à la récupération. Je m'arrange avec le chef d'équipe tuyauteur, pour qu'il cafute un lot de tubes avec le maximum de raccords. Pour sortir de l'usine, il faut bien sûr une autorisation signée du chef du service intérieur. Un soir je repars avec ma 2 CV très chargée...

Mais en cours d'installation, je m'aperçois qu'il me manque un té / réduction de 40 / 49, raccord relativement cher. Aucune difficulté pour avoir cette pièce au magasin, mais par précaution j'attends quelques jours avant de la sortir. Le service gardiennage est très actif, à chaque sortie du personnel, une multitude de gardiens sont disposés en barrage à la porte de l'usine, et les contrôles sont sans pitié ; en cas de trouvailles anormales, c'est le licenciement immédiat. C'est ce qui a failli m'arriver, le jour où je sors ce raccord. Je l'ai mis dans une poche, de mon imper plié sur mon bras. Arrivé à la sortie ; le chef des gardiens M. de Peretti (un Corse ancien officier de l'armée), se dirige vers moi et me demande de lui montrer ce qu'il y a dans mes poches, il y trouve bien sûr le fameux raccord et me demande ce que c'est.

Dans ce cas, il faut réfléchir très vite, je lui réponds :

- C'est une pièce de moto qu'un copain m'a apportée ce matin.
- Il fallait le signaler, ce matin à l'entrée.
- Oui, mais comme c'est une pièce qui n'existe pas dans l'usine...
- Bon ça va pour cette fois, mais attention !

* Cafuter : expression industrielle signifiant mettre au rebut

4^{ème} CHAPITRE : LES ETAPES PROFESSIONNELLES

Heureusement, un chef gardien, ça n'a pas beaucoup de connaissance en mécanique, arrivé dans la rue, je respire un grand coup. J'ai toujours supposé que quelqu'un m'avait vu mettre ce raccord dans ma poche. Ce système est d'ailleurs utilisé pour se débarrasser du personnel indésirable. Plus tard à Poissy, j'ai connu le cas d'un ouvrier qui a été « viré » à cause d'un foret trouvé dans la poche de sa veste, son chef d'équipe ayant démontré que cet outil avait été mis dans sa poche à son insu, il a été réembauché, après beaucoup de difficultés.

Pour aller à Nanterre, j'utilise successivement quatre moyens de transport : au début, c'est papa qui m'emmène avec sa voiture, rapidement j'abandonne cette solution, les retours du soir étant trop longs et aléatoires, ensuite je prends l'autobus, avec plusieurs changements et souvent de longues attentes aux arrêts. C'est ainsi qu'à l'ancien rond-point de la Défense, je vois construire le bâtiment du CNIT et le début de ce chantier interminable. Dès que nos économies sont suffisantes, je m'offre un Vélosolex, moyen de transport le plus économique et relativement rapide, et enfin la 2 CV.

La préparation entretien continue son expansion, deux autres préparateurs sont embauchés, et puis progressivement les regroupements de fabrication se sont effectués à Poissy. Beaucoup de « bruits » contradictoires circulent concernant l'avenir de l'usine de Nanterre, la Direction reste très discrète sur ce sujet, mais nous voyons bien que de plus en plus de machines sont transférées vers Poissy. La plupart des « patrons » ont maintenant leurs bureaux à Poissy, Nanterre s'éteint doucement.

Avec l'extension du site de Poissy, le service préparation entretien, prend de plus en plus d'importance, huit préparateurs plus deux agents de planning, au début de 1959. Leur nouveau chef nommé Mathieu, que je ne connais que par téléphone, m'appelle un jour et il me dit :

- Il faut venir avec nous, il y a une ligne budgétaire de disponible.



L'entrée principale se trouvait Avenue Georges Clemenceau, l'entrée des ouvriers était rue Hennape. L'avenue Irène Joliot Curie a été ouverte vers 1960, à l'emplacement d'anciens terrains vagues.

Tous les bâtiments de SIMCA ont été détruits vers 1980.

La « Préparation Entretien » à Poissy.

Après le rachat de Ford en 1954, l'usine de Poissy devient un immense chantier, qui va durer plusieurs années ; le programme d'extension du site est baptisé « Le grand Poissy », le but étant à terme de regrouper toute la production dans l'usine à Poissy.

Au fur et à mesure que les bâtiments se construisent, de nouvelles machines arrivent, et les nouvelles lignes de fabrication se mettent en place. Il y a des convois incessants qui viennent de Nanterre, et ceci sans ralentir la production. Progressivement, tous les services sont centralisés à Poissy.

À la suite de la demande de Mathieu, Doceul s'occupe de ma mutation, et c'est ainsi que je me retrouve à Poissy, en avril 1959.

La « Préparation Entretien » de Poissy, est très importante, à un certain moment nous serons une douzaine de préparateurs, la plupart étant d'anciens ouvriers qualifiés. La préparation est étendue à tous les corps de métiers (tôliers, serruriers, tuyauteurs, ajusteurs, menuisiers, peintres). Je retrouve mon ami Poivert, qui a déjà trois ans d'ancienneté et a tendance à se considérer un peu supérieur aux autres. Mais, il a quelques problèmes qui l'obligeront à donner sa démission. Dans sa jeunesse, il a appartenu à la JOC [jeunesse ouvrière communiste] ; après enquête de M. Doceul auprès du service du personnel, il apparaît qu'il est marqué d'une croix rouge et que toutes promotions ou augmentations sont fortement compromises. En 1960 il trouve une place de chef d'atelier dans une tôlerie à Vierzon, où il finira sa carrière (J'ai appris son décès vers 1989).

Chez Simca, comme dans toutes les grandes sociétés, les services du personnel procèdent à des enquêtes approfondies avant et après l'embauche. Les responsables de ces services, sont d'ailleurs souvent d'anciens militaires ou policiers. Chez Simca, il n'y a qu'un seul syndicat majoritaire : le syndicat Indépendant, institué par le Directeur du personnel M. Galtier ex amiral, pour empêcher la CGT de s'imposer dans l'usine comme par exemple chez Renault. Un autre syndicat est admis et toléré ce sont « les Autonomes » qui collaborent plus ou moins avec « les Indépendants ». Tous les nouveaux embauchés sont sollicités pour prendre une carte à un de ces syndicats, mais comme à la SNECMA, les délégués ne réussiront pas à m'inscrire sur leur liste... Sauf en 1980 où mon patron M. Tixier m'explique que je suis le seul de ses cadres, à ne pas être syndiqué au bon syndicat, que cela est très gênant pour lui, et aussi pour moi avec probabilité de mauvaises notes, et d'augmentations parcimonieuses. Pendant deux ou trois ans, j'ai cotisé sans aucune conviction, avec l'arrivée de Peugeot, la pression a diminué, les responsables du Syndicat « maison » ont eu l'âge de la retraite, les « Autonomes » ont pris la relève avant d'être par la suite absorbés par le syndicat FO.

Très rapidement je deviens l'adjoint de Mathieu, qui me désigne pour traiter tous les litiges qui surgissent avec l'atelier, et il y en a beaucoup... Lucien Mathieu est très sympathique, il a beaucoup d'idées intéressantes, mais il a une particularité, il détient tous les records d'absentéisme. Jamais il ne fait une semaine complète, le matin toujours en retard avec un bon prétexte : sa femme ou sa fille sont malades, une panne ou une crevaillon avec sa voiture, etc. Et quand il est là, il n'est pas souvent à son bureau avec encore de bonnes raisons apparentes : réunions, conférences, convocations dans un autre service, etc.

et pendant toutes ses absences c'est Arbelaiz qui règle tous les problèmes relationnels avec la maîtrise de l'atelier, et les autres services.

Pendant ses absences normales (congés annuels ou d'ancienneté), je suis son remplaçant officiel, avec à chaque fois la promesse de passer préparateur principal au coefficient 290. Cette situation s'éternise, jusqu'au jour où je refuse d'assurer l'intérim aux moments de ses absences.

Un jour de février 1961, Mathieu me dit :

- Je pars en congé la semaine prochaine, vous me remplacez comme d'habitude ?
- Réponse : non, on me fait des promesses jamais tenues, je suis simple préparateur, je ne suis pas chef...

À la suite de cette réponse une discussion assez animée eut lieu, car Mathieu savait que pour l'acceptation de sa demande de congé, il lui fallait un remplaçant. Dans l'heure qui suit, je suis appelé chez le responsable direct de la Gestion Main d'œuvre, un ancien Ford antipathique que je n'aime pas du tout, et je maintiens ma réponse négative. Sitôt de retour au bureau, la secrétaire du Directeur de la GMO me téléphone, et me demande de venir voir immédiatement M. Bracco (*comme à Nanterre, la préparation entretien, dépend de la Direction de la Gestion de la Main d'œuvre, M.Bracco est le Directeur de la GMO chez Simca à Poissy et chez Fiat à Turin*).

C'est la première fois que je me trouve face à un Directeur très important de la Société, dans un grand bureau impressionnant. Il me fait asseoir, m'explique que j'ai raison sur le principe, que lui-même a connu des situations semblables à Turin, et pour terminer me demande de revenir sur mon refus, avec la promesse de me donner une bonne nouvelle sous quelques jours. J'accepte bien évidemment sa proposition, Mathieu part en congé, et pendant son absence, je suis convoqué de nouveau au bureau de M. Bracco, qui m'annonce que je suis nommé préparateur principal à partir du premier mars, et donc assimilé cadre.

Cette anecdote, confirme l'adage qui dit : il vaut mieux s'adresser à Dieu qu'à ses Saints.

Voici maintenant quelques exemples des réalisations effectuées par l'atelier des « travaux neufs », de 1957 à 1966 :

- Presque tous les convoyeurs de ligne de l'atelier de mécanique au B2, avec établissement de gammes standard pour construire en série les bâtis de commande et de tension.
- Beaucoup d'autres convoyeurs dits « aériens », répartis dans toute l'usine.
- Des modifications importantes sur le réseau des convoyeurs King de l'atelier peinture.
- La fabrication des balancelles de l'automate de chrome.
- Beaucoup d'installation de manutention : monorails, poutres roulantes, transporteurs divers, etc.
- Toutes les pancartes de signalisation. Deux peintres en lettres sont occupés en permanence à ce travail (*une étude très importante sera faite pour trouver une solution plus rapide que la peinture manuelle*).
- Des modifications importantes sur les groupes de conditionnement de la peinture.
- Et des quantités de travaux divers, demandés par les services techniques, et les responsables de la production de l'usine.

En plus des travaux réalisés, nous effectuons des chiffrages pour des chantiers relativement importants.

J'ai personnellement étudié et chiffré, la fabrication des convoyeurs inter-bâtiment, qui transportent les pare-chocs emboutis au B5, vers l'atelier galvanoplastie et en final sur les chaînes d'assemblage au B3. Cet ensemble a été réalisé par une entreprise extérieure, mais un peu plus tard nous avons réalisé le convoyeur inter bâtiment des ailes entre le B5 et le B3.

Une autre activité importante et nouvelle, est demandée au service préparation entretien : l'étude et la mise en place de « l'entretien systématique » des installations vitales, pour éviter les « pannes » qui provoquent des pertes de voitures en production (*cinq minutes d'arrêt sur une chaîne, égales cinq voitures de perdues*). Ayant acquis un peu d'expérience dans ce domaine à Nanterre, je suis chargé, avec un autre préparateur, de cette nouvelle formule d'entretien dans l'industrie automobile.

Premier exemple : à l'atelier de la peinture, il y a des quantités de moteurs électriques, qui travaillent dans des conditions difficiles, dues aux vapeurs des solvants et à la chaleur. Le remplacement d'un moteur défaillant, en cours de production, peut demander plus d'une heure (difficultés d'accès, recherche de moteur au magasin, arrêt et remise en marche de la cabine de peinture...). Pour supprimer ces arrêts, nous prévoyons le remplacement systématique de tous les moteurs, avec des fréquences variables suivant leur emplacement, pendant la nuit ou en week-end. Cette opération nécessite d'abord un inventaire, et un repérage de tous les moteurs concernés, et l'approvisionnement en magasin des différents types de moteurs nécessaires. Des fiches d'entretien sont établies, et en fonction des résultats, les fréquences de remplacement sont éventuellement modifiées.

Deuxième exemple : le nettoyage des filtres des cabines de soudure. Une quantité importante de cabines sont implantées dans les différents ateliers de l'usine. Elles sont munies d'un système de filtrage d'air, pour épurer la fumée dégagée par la combustion de l'enrobage des baguettes de soudure. Le fabricant de ces cabines préconise un nettoyage hebdomadaire des filtres, qui est effectué par deux ouvriers de l'entretien général. Ces filtres sont constitués de quatre blocs de papier spécifique, qu'il faut démonter, nettoyer le mieux possible et remettre en place. Cette opération mobilise deux ouvriers en permanence, et beaucoup d'utilisateurs trouvent que l'intervention est trop longue, et que le filtrage d'air n'est pas satisfaisant. On me demande d'étudier ce problème et de trouver une solution efficace et économique.

Après examen des cabines, enquêtes auprès des utilisateurs et suivi des deux ouvriers de l'entretien, je propose plusieurs solutions :

1. Modifier la fixation des blocs filtrants, maintenus d'origine par des vis, remplacées par un système de fermeture rapide à levier : gain de temps, plus de risque de perte des vis.
2. Achat de blocs filtrants supplémentaires, permettant un remplacement rapide.
3. Équipement d'une machine à laver, pour obtenir un nettoyage et un séchage satisfaisant.
4. Enfin, définir une fréquence de remplacement en fonction de l'utilisation de chaque cabine ; certaines sont utilisées en permanence, d'autres une heure par jour.

Résultat : le coût annuel de l'opération est réduit de moitié, et la qualité du filtrage améliorée. C'était le but à atteindre, notre objectif étant d'améliorer le fonctionnement des moyens de production, et de réduire les temps d'intervention.



Une partie du bureau de la « Préparation Entretien » à Poissy en 1962. De gauche à droite : Robinet, Golman, Arbelaiz et Mathieu.



L'usine SIMCA à Poissy vers 1961.

Technicien au « Central Entretien ».

Quelque temps après mon arrivée à Poissy, il y a une réorganisation complète de tous les services « Entretien » de l'usine. Une nouvelle Direction est créée, regroupant tous les secteurs d'entretien, techniques et ateliers : c'est le « Central Entretien » placé sous la direction de M. Gorichon, ingénieur très actif mais autoritaire et antipathique. Il se constitue un bureau de techniciens, très important, composé d'ingénieurs de ses relations, et de quelques cadres prélevés dans les services existant de l'usine.

Un jour, suite au départ en retraite d'un cadre de ce « central entretien » (*M. Vicel ex-chef d'atelier chez Ford*), on me propose son remplacement, que j'accepte sans hésitation, pensant obtenir une promotion, et bien content de ne plus faire le travail de Mathieu. Après quelques semaines d'initiation, je me retrouve un peu comme à Nanterre responsable de la maintenance d'un certain nombre d'installations :

- Toutes les portes automatiques de l'usine, qui s'ouvrent et se ferment aux passages des camions ou des wagons.

- Les réseaux de distribution des fluides (*plusieurs kilomètres de canalisation d'eaux et d'air comprimé, avec de nombreuses fuites à déceler...*)

- Les pompes des stations de relevage des réseaux d'égouts*, les pompes de relevage dans les fosses des presses, les pompes dilacératrices** des eaux-vannes, et toute la multitude de pompes diverses éparpillées dans l'usine.

- Les centrales, de production d'oxygène, d'acétylène, et du traitement des copeaux.

C'est cette dernière installation qui me donne le plus de soucis, et, où je passe de nombreuses heures. C'est un ensemble de moyens, qui est prévu pour traiter tous les copeaux métalliques en provenance des ateliers d'usinage (*Poissy, et Nanterre jusqu'en 1961*). Il y a d'abord, trois zones de réception pour les copeaux acier, fonte et aluminium, où ils subissent un triage, pour éliminer divers déchets jetés dans les bacs à copeaux. Les copeaux acier sont ensuite broyés dans une énorme machine [broyeur Jeffrey] pour en réduire le volume. Après ce broyage, ils passent dans deux centrifugeuses, pour la récupération de l'huile de coupe [centrifugeuses Ellerwerke, marque Allemande]. Un ensemble de convoyeurs Fredenhagen, transporte les copeaux vers trois immenses trémies de stockage avant d'être déversés dans des wagons d'expédition.

* Après l'acquisition par Simca, le niveau des planchers de l'usine a été relevé à 24,10 mètres, cote considérée comme hors crues de la Seine. Mais le réseau d'évacuation des eaux usées est situé nettement plus bas. En cas de crues, il y a trois stations avec deux groupes de pompes, pour assurer le relevage de ces eaux, et un système de vannes pour empêcher l'eau de la Seine de refluer dans le réseau des égouts. Ces pompes sont actionnées par des contacteurs à flotteurs, et refoulent les eaux dans des tuyaux de quatre-vingts centimètres de diamètre. Il faut évidemment que ces pompes soient toujours prêtes à entrer en action en cas de crue imprévue.

** Dilacératrices : pompes munies de couteaux pour dilacérer les déchets se trouvant sans les canalisations.

Les copeaux fonte et alu, ne sont pas broyés, l'huile soluble n'est pas récupérée, mais journallement on récupère environ 800 litres d'huile de coupe, et un tonnage très important des copeaux est revendu aux aciéries.

Presque tous les jours, il y a des incidents de fonctionnement, qui causent une accumulation de copeaux non traités, et une perte d'huile non récupérée.

Le matin à la réunion chez M. Gorichon, il faut expliquer les raisons des dysfonctionnements qui se produisent à la centrale copeaux, malgré plusieurs modifications que je fais réaliser. Il y a plusieurs explications à tous ces ennuis :

- C'est une installation nouvelle, faite trop rapidement et peut-être mal étudiée.
- Beaucoup d'arrêts sont dus aux pièces dissimulées parmi les copeaux, qui bloquent les convoyeurs ou le broyeur, entraînant souvent des dégâts sérieux.
- Et finalement, avec un technicien du Département Installations, on découvre que le broyeur Jeffrey tourne à l'envers, depuis sa mise en service.

Plusieurs fois M. Gorichon ou son adjoint M. Penel, viennent sur place pour que je leur explique le fonctionnement et les anomalies constatées. Un soir c'est M. Manfrino directeur de l'usine, qui vient aussi se renseigner, et à qui je dois donner des explications. Après de nombreuses améliorations, et un contrôle renforcé à l'arrivée des copeaux, cette installation finira par fonctionner à peu près normalement, pour devenir inutile, par suite de la disparition progressive de l'usinage de pièces mécaniques à Poissy.

Les portes automatiques me donnent aussi beaucoup de soucis, surtout l'hiver, quand une porte est bloquée en position ouverte, les ouvriers n'apprécient pas l'arrivée d'air froid. Les portes du B2 de fabrication américaine [Overhead] ne sont pas fiables et il est très difficile de se procurer des pièces de rechange ; d'autres fabricants ont disparu, je dois faire usiner les pièces introuvables. Les accrochages sont nombreux avec les camions et les dégâts parfois importants.

Pendant la période euphorique du « Central Entretien », Gorichon qui a beaucoup d'idées, décide qu'il faut un technicien présent la nuit pour intervenir en cas de besoin. La vraie raison, est que surtout, quand il va à la réunion des directeurs tous les matins, il veut être informé de ce qui s'est passé pendant la nuit.

Une permanence est établie pour cette nouvelle fonction ; parmi les quatre techniciens choisis, je suis le deuxième. L'horaire est le même que celui de l'équipe de nuit soit : de 22 h 30 à 7 h. (*en 1963, l'usine tourne en 3 x 8*).

Pour nous occuper pendant ces longues heures de nuit, nous assurons la permanence au « Central Dispatching » des dépannages. C'est le système des B T R (*Bons de Travail en Régie*), fonctionnant avec un Téléscripateur Olivetti : un poste central pour la réception des demandes, et plusieurs postes récepteurs répartis dans les différents services d'entretien des ateliers. Ce modèle de téléscripateur moderne en 1960, serait complètement archaïque aujourd'hui : on écrit les messages avec un crayon métallique, sur une plaque d'acier, la lecture se fait sur un papier qui se déroule au-dessus. C'est très déroutant au début, et il faut une période d'adaptation pour écrire à peu près correctement.

La fréquence des appels est très variable ; aux démarrages des chaînes, le téléphone sonne constamment, et ensuite il peut y avoir plusieurs heures sans demandes. Seul devant cet appareil et un téléphone muet, en pleine nuit, la somnolence est inévitable...

C'est le cas, quand un gardien qui faisait sa ronde me surprend, faisant « semblant de dormir ». Je l'accueille assez mal, et je refuse de lui donner ma carte de service.

Il repasse une heure plus tard, mais cette fois je l'attends ; après avoir noté mon numéro matricule [90 315], il me promet de faire un rapport. Je crois lui avoir répondu :

4^{ème} CHAPITRE : LES ETAPES PROFESSIONNELLES

- C'est bien, ça va vous occuper !!

Quelques jours plus tard, je reçois une lettre recommandée de la Direction du personnel, me signifiant qu'ayant été surpris à dormir pendant les heures de travail, je risque d'être licencié pour faute grave. Immédiatement, je rédige un courrier à M. Gorichon, lui expliquant qu'effectivement j'ai eu une petite somnolence, mais qu'il n'y a pas faute professionnelle, puisque j'ai bien entendu le gardien arrivé, et qu'il n'y a pas eu de réclamation pour non-réponses aux appels téléphoniques.

Par retour de courrier, M. Gorichon m'informe qu'il est intervenu auprès de la Direction du personnel, et que je subirais seulement deux jours de mise à pied (*que je n'ai d'ailleurs jamais effectués*). La semaine suivante, mon successeur a le même problème, mais il est plus aimable avec le gardien. À la suite de ces péripéties, la permanence de nuit est supprimée pour les techniciens du Central Entretien.

Le Département « Central Entretien » ne dure que quelques années, par sa personnalité et ses méthodes de travail, M. Gorichon est « boycotté » par la plupart des autres Directeurs de l'usine, son équipe n'a pas une bonne réputation, constituée de trop d'incapables, ignorant le fonctionnement d'une usine automobile (*un chef de service venait de la RATP, où il était responsable de l'habillement !!*). Un jour nous apprenons que Gorichon est parti chez Renault à Flins, ses collaborateurs disparaissent subitement, et moi je me retrouve de nouveau à la Préparation Entretien.

Mon séjour dans ce service me laisse un triste souvenir. En février 1960, je suis avec M. Vicel, dans la charpente du bâtiment B3, pour effectuer le repérage d'une conduite d'eau potable, quand un collègue vient me dire :

- Rentre vite au bureau, on te demande d'urgence. Là, Mlle Marchand la secrétaire de Gorichon, me dit :
- Je viens de recevoir un appel téléphonique, il faut aller rapidement à l'hôpital d'Argenteuil (*c'est Yvette, ma belle-sœur qui avait téléphoné*), je comprends immédiatement que Maman vient de décéder.



Dispatching du Central Entretien à Poissy le 23 février 1963.

Jacques ARBELAIZ au télécopieur OLIVETTI.

(Très rare document, car il était formellement interdit de photographier dans l'usine sans autorisation).

Ma mutation au Département Installations.

Après le décès d'H.T. Pigozzi en 1964, et l'arrivée de Georges Hérel à la présidence de Simca, d'importantes réorganisations sont faites dans la société. Le nouveau directeur du site de Poissy, M. Moulard, change de politique vis-à-vis des entreprises de sous-traitance, et il décide que tous les travaux neufs importants ne seront plus réalisés par l'atelier Entretien Général, mais confiés à des entreprises extérieures (*nous apprenons par la suite, qu'il a de nombreux amis de sa promotion qui sont chefs d'entreprise !*).

Le service préparation et le planning entretien, sont pratiquement dissous, mais sans annonce officielle. Pendant plusieurs semaines, je suis le seul à connaître la nouvelle. C'est M. Fuet qui supervise notre service et la préparation outillage, qui me prévient de rechercher une autre situation dans l'usine. J'ai de bonnes relations avec Fuet, qui je pense a repéré Mathieu pour son manque d'assiduité exagéré.

Successivement, on me propose un poste de contremaître à la galvanoplastie, que je refuse, en prétextant que les émanations de vapeurs d'acides seraient incompatibles avec mon asthme, et une autre place de contremaître à l'entretien général de l'usine de la Rochelle, que je décline aussi ne voulant pas quitter Argenteuil.

Et, un jour je suis convoqué par M. Audegond qui m'explique qu'il a trois lignes budgétaires à pourvoir, et me propose de venir « aux installations ». A ce moment M. Audegond est responsable du service électrique et adjoint de M. Delattre, chef du Département Installations. J'accepte sans hésiter, car enfin je vais être dans un service technique, un des plus importants de l'usine. Mathieu est aussi sollicité, mais il perd son poste de chef de section et après quelques mois, il donne sa démission pour prendre un commerce à Martigues près de Marseille.

Ce changement a lieu au cours de l'année 1966, progressivement je bénéficie de substantielles augmentations, car la moyenne des salaires dans les services dits techniques, est nettement supérieure à celle des services « auxiliaires », et « aux installations », plus de blouse, on travaille en costume et cravate...

Au début mon travail diffère peu de celui de préparateur d'atelier, je vérifie les commandes émises par les différents services du département installations, puis je contrôle les devis des entreprises. Cette tâche, s'apparente à celle de métreur ; j'apprends à utiliser la « Série des prix », recueil important en trois volumes, édité par l'Académie d'architecture. On trouve dans cette « bible », tous les prix unitaires de tous les corps de métier du bâtiment. C'est l'outil de base des « Métreurs ». Ensuite je participe à l'élaboration des projets d'investissement, et autre tâche très particulière, je suis chargé d'établir les organigrammes des Départements Installations et Constructions.

Pour ce travail très confidentiel, je dispose d'une planche à dessin, car certains organigrammes font un mètre de longueur. Avec l'évolution de la société, il y a des remaniements importants dans tous les services, ce qui entraîne des mises à jour continuelles des organigrammes.

Parmi tous les projets auxquels je participe, il y a celui du « Robotug » ; nous sommes Chrysler, il faut utiliser des terminologies américaines. Ce projet consiste à remplacer, un conducteur de car de manutention, par un robot chariot. On me demande de

chiffrer l'ensemble de la réalisation des travaux nécessaires, sur une zone qui doit servir de modèle en vue de la généralisation de ce système dans plusieurs ateliers de l'usine.

Le système de téléguidage, consiste à enterrer un câble sur deux côtés du bâtiment B2, soit environ 400 mètres, avec plusieurs boîtes de relais. Pour encastrer ce fil, il faut réaliser une « saignée » dans le sol, avec une machine, genre de grosse tronçonneuse roulante. Pendant plusieurs jours, j'observe cette opération, pour déterminer le coût moyen par mètre linéaire. Je dois noter la vitesse d'avancement, la consommation d'eau de refroidissement, la fréquence du remplacement des fraises de coupe, la mise en place du fil, le rebouchage avec du brai fondu, etc....

La mise au point est assez difficile, nous sommes en 1967, c'est le début de la robotisation, ce projet est un peu téméraire. Enfin arrive un jour où le « Robotug » fonctionne. Après plusieurs essais satisfaisants, le Directeur des Méthodes et Installations, est invité à venir voire rouler le chariot sans pilote. Comme tous les Directeurs, M. Péronnin a un emploi du temps très chargé, il arrive en catastrophe, gare sa voiture n'importe où, mais malheureusement trop près de la zone de téléguidage, qui n'est pas encore balisée. Quand le « Robotug » arrive, il percute sa voiture, car en plus les palpeurs de sécurité n'ont pas fonctionné. C'est la fin de ce projet qui a coûté très cher. Ceci, n'est qu'un exemple, j'ai connu bien d'autres gaspillages, d'idées et d'argent.

Pendant ces quatre années, je participe à une multitude de projets et de travaux qui concernent tous les domaines du Département Installations, nécessaires à l'extension de Poissy et à la construction d'autres usines de la société, en résumé :

- Construction et extension de l'usine de la Rochelle.
- Construction du magasin des pièces de rechange à Vernon.
- Construction du bâtiment B1 à Poissy.
- Plusieurs extensions du bâtiment des presses.
- Construction de l'atelier « Electrophorèse ».
- Aménagements des bâtiments à Vieux-Condé.
- Construction du Centre d'études à Carrières-sous-Poissy, et travaux importants à Mortefontaine.

Le Département Installations est divisé en deux secteurs :

1- Les Installations Générales, responsables de la production et de la distribution de tous les fluides nécessaires dans une usine (*eau industrielle et potable, réseaux incendie, traitement des eaux, réseaux des eaux usées, air comprimé, carburants, gaz naturel, tous les circuits électrique : force, éclairage, téléphone, , téléalarme, détection incendie, etc.*)

2- Les Installations Spécifiques, qui ont en charge tous les moyens de production : (*les chaînes de montage, tous les convoyeurs, les systèmes de manutention, monorails, palans, ponts roulants, les monte-charges, les cabines de peinture, les branchements et raccordements des machines, et l'implantation des lignes de fabrication.*)

Les machines-outils et l'outillage sont du domaine des services Méthodes.

J'apprends tout de l'organisation et du fonctionnement d'une usine, j'ai des contacts avec tous les spécialistes qui étudient et font réaliser tous les moyens de production, ce qui me permet d'acquérir des connaissances de tous les secteurs du bâtiment (*fondations spéciales, charpente métallique, canalisations, réseaux électriques, ventilation, conditionnement, appareils de manutention, poste de transformation, etc.*). Je deviens très polyvalent.

Les subtilités de l'organisation, font, que je dépends d'un chef administratif qui ne connaît rien à toutes ces techniques, et avec qui les relations sont plutôt difficiles. Ce

responsable ne dirige que des employés, avec lesquels il est très autoritaire, et n'admet pas mes réactions quand il abuse de son autorité. C'est pourquoi à un certain moment, je pense à démissionner pour m'établir à mon compte comme installateur de chauffage central ; il y a un marché important, avec l'adaptation des brûleurs à fuel, sur les anciennes chaudières à charbon. Mais j'ai une dizaine d'années d'ancienneté, j'hésite longuement et j'abandonne ce projet, qui sans doute m'aurait donné beaucoup de soucis. Quelques années plus tard, j'apprécie d'être resté chez « Simca ».

Et puis un jour, par suite d'une réorganisation (*et il y en a souvent*), je suis rattaché à un autre service, où la situation est bien différente : mon nouveau chef m'ignore complètement et se désintéresse totalement de mon travail. Je serai d'ailleurs très surpris d'apprendre plus tard, que c'est lui qui m'a proposé pour devenir « cadre ».

Vers 1969, un programme de construction d'une autre usine est envisagé, pour satisfaire les besoins d'augmentation des cadences de fabrication. Dans un premier temps, un terrain est retenu, en Alsace à Molsheim, puis le choix se porte définitivement à Hordain, près de Valenciennes. Pour étudier cet important projet, tous les services des Méthodes et Construction sont remaniés. Un nouveau service est créé : « Le Staff » constitué de tous les spécialistes nécessaires aux études de la future usine. Ce projet est grandiose, l'équivalent de Poissy soit environ 140 000 M² à construire sur des terrains en culture, et dans un délai très court.

Une fois de plus je change de situation, M. Audegond devenu patron du Staff, me demande de venir dans cette nouvelle équipe, pour être responsable du planning « PERT ».

Cette nouvelle fonction va faire l'objet du paragraphe suivant, mais il faut dire que dans mes activités précédentes, j'ai déjà touché à ce nouveau système de planning, qui consiste à analyser en détail un programme, à définir toutes les opérations, pour aboutir à un ensemble cohérent permettant de fixer les délais de réalisation.

Le planning « PERT ».

Ce procédé de programmation, est en vogue aux U S A, où il est utilisé pour toutes les grandes opérations et en particulier pour les programmes spatiaux. Comme Chrysler est majoritaire chez Simca, il est très recommandé d'utiliser cette méthode.

Mais que signifie PERT ? :

P = Program, E = Evaluation, R = Review, et T = Technic. Ou en Français : programmation technique d'un projet.

La plupart des chefs de service, sont opposés à ce nouveau système de planning qui leur enlève une part de responsabilité pour la reporter sur le coordinateur. M. Audegond est un des rares partisans du PERT, et comme je dépends de lui directement, et qu'il est très influent, cela facilitera mes relations avec l'ensemble du Staff. Il est d'ailleurs prévu que je vais avoir un assistant ; en réalité je dois me contenter d'un dessinateur intérimaire, qui restera avec moi presque deux ans. La tâche est énorme car en plus du projet Valenciennes, je dois coordonner aussi les autres grands chantiers de Chrysler France. Me voici donc responsable d'une activité nouvelle, pour moi et pour les autres.

Pour établir ce genre de planning, je dois successivement : prendre connaissance des dossiers d'étude, examiner les plans, me documenter auprès des projeteurs et des responsables, définir la liste de toutes les tâches, et leur attribuer une durée de réalisation. Ensuite il faut procéder à l'enchaînement de toutes ces opérations, pour obtenir un ensemble cohérent, qui respecte les délais fixés par la Direction.

Au début, je réalise ces plannings sur une planche à dessin, avec du papier en rouleau, car ce document peut atteindre plusieurs mètres. Le planning de la construction de l'usine de la Rochelle faisait 3,50 mètres de long. Il avait été élaboré par un jeune ingénieur André Moinard, qui deviendra par la suite Directeur des Méthodes, puis Directeur de la Fabrication au moment du rachat par Peugeot.

Le document obtenu est très compliqué et difficile à interpréter ; pour remédier à ces inconvénients, Audegond pense à traiter le PERT en informatique.

Pendant un mois, je reste à la salle des ordinateurs avec un ingénieur informaticien. A cette époque pas de PC, les ordinateurs sont des monstres installés dans des locaux climatisés. Je crois me rappeler que le système de traitement était le « 1620 ». Toutes les données sont d'abord saisies par « les perfo », car on utilise à ce moment les cartes perforées IBM. Ensuite en fonction du résultat souhaité, une trieuse classe les cartes dans un ordre adéquat, qui transmet les données à une imprimante. Le résultat est un listing aussi rébarbatif à lire que le planning dessiné. L'essai effectué pour l'extension de la galvanoplastie, ne sera pas concluant, et le planning informatisé abandonné.

Avec l'aide de mon dessinateur, je continue à tracer les réseaux PERT sur la planche à dessin, mais pour réduire les dimensions, je réalise un planning d'ensemble non diffusé, et plusieurs sous-plannings correspondant à un objectif précis, et utilisables sur les chantiers.

La méthode PERT n'est pas une grande réussite, mais elle me permet d'apprendre, ou d'améliorer mes connaissances dans beaucoup de domaines. Dans le bâtiment, il y a beaucoup de termes spécifiques et d'abréviations qui me sont inconnus (*recépage de pieux, mur d'acrotère, pan de fer, DEP, VRD, etc.*). J'assiste à toutes les réunions des

Départements Constructions et Installations, ainsi qu'à la plupart des réunions de chantier. C'est à cette occasion, que je vais plusieurs fois à Valenciennes. J'ai de nombreux contacts avec les conducteurs de travaux ; quelques-uns coopèrent, d'autres ignorent mes documents et continuent leurs petits plannings personnels. Mais finalement les délais sont en général respectés.

C'est en décembre 1969, lors d'une réunion, que Phillippe Grundeler notre Directeur, m'annonce que je suis nommé Cadre à partir du premier décembre. Cette nomination me donne un peu plus d'assurance pour continuer mon rôle de coordination ; malgré la réticence à l'utilisation du PERT de beaucoup de responsables, mes supérieurs hiérarchiques reconnaissent, et approuvent mes efforts dans ce domaine.

D'autres sociétés s'intéressent à cette méthode, très à la mode dans les années 1966 à 1970, à Paris, il y a deux écoles qui donnent des cours de PERT, où je dois d'ailleurs effectuer un stage. Puis les dirigeants s'aperçoivent que ce procédé est difficilement applicable à l'organisation Française. En effet pour être efficace le responsable de la planification [le coordinateur], enlève une partie des prérogatives des chefs de service, qui en général ne l'accepte pas.

Avec la première crise du pétrole, et les difficultés financières de Chrysler, la construction de Valenciennes est suspendue, ainsi que la plupart des autres grands chantiers. C'est le début de la récession économique, à Poissy on parle de réduction d'effectifs, le « Staff » est supprimé et une nouvelle fois je vais connaître une autre situation.

Pendant quelque temps, je continue de planifier quelques projets en cours, mais dans une organisation différente. Je suis affecté, au Département Constructions, rattaché à Michel Roy qui devient rapidement un ami. C'est un des rares ingénieurs, avec qui je sympathise, et c'est aussi un grand « bricoleur manuel » Sa fonction officielle se dénomme : Relations Extérieures, et consiste surtout à s'occuper des dossiers de permis de construire. Il a des relations avec la DDE, la mairie de Poissy et d'autres organismes officiels. Encore un nouveau domaine pour moi, pendant près de deux ans je suis son assistant.

C'est là que j'apprends la rédaction d'un permis de construire, et toutes les formalités administratives, relatives à la construction d'un bâtiment. Juste au moment où nous venons d'acheter le terrain du Val D'Aulnay, et coïncidence Michel a aussi une construction en cours à Orgeval. Pendant quelque temps, il faut dire que la construction de nos maisons, nous a beaucoup plus occupés que les travaux de l'usine ! !

Nous dépendons directement du chef du Département Constructions, Gilbert Tixier, qui se désintéresse complètement de nos activités.

Michel Roy, avait quatre ans de plus que moi, il a été licencié en 1982, et malheureusement j'ai appris son décès quelques années plus tard.

La gestion à la Direction des « Méthodes ».

En 1977, la Direction des Méthodes Constructions et Installations, est encore une fois remaniée. Le planning PERT complètement abandonné, on me propose un poste de responsable de Gestion Administrative, rattaché directement au Directeur Philippe Grundeler. Me voici responsable de six personnes, dans un domaine que je ne connais pas très bien.

Ce poste, regroupe plusieurs fonctions différentes :

1. La gestion des budgets d'investissement, c'est-à-dire : enregistrements et contrôles des dépenses d'engagement, de tous les services de la Direction, et obtentions des accords auprès du Contrôle des Investissements.
2. Les rédactions et modifications des projets d'investissement (*Avec un traducteur intérimaire pour la traduction en Anglais*).
3. La gestion des six voitures de service affectées à la Direction.
4. La surveillance, et la maintenance du photocopieur : un seul pour les trois Départements, (*un copieur IBM 2, qui se trouve dans un local avec ventilation*).
5. La gestion des fournitures de bureaux, et des « archives ».

Au local « archives », sont stockés tous les plans et documents techniques des Département Constructions et Installations, depuis l'arrivée de Simca à Poissy. Sur environ 300 M², il y a plusieurs dizaines de meubles à plans, une multitude de blocs-tiroirs et des étagères de rangement. Je participe à la réorganisation de ce mobilier disparate, et je fais construire un ensemble de casiers pour y ranger les plans après tris et reclassements.

Cette fonction n'est pas très passionnante, plus, ou très peu de technique, mais j'ai un poste où l'on m'a promis d'obtenir le « Grading 8 ».

La gestion des Cadres chez Chrysler France, se fait par la méthode du « Grading », c'est-à-dire que c'est le poste qui est affecté d'un grade, et non pas l'individu comme avec la méthode française. Chez Chrysler, ce grading va de 5 à 14 ; 14 correspond à Directeur, 11 et 12 à chef de Département, etc. Mon nouveau poste est « gradué » 8, ce qui correspond à cadre position 3A, dans la grille française. La proposition hiérarchique a été faite, mais vu les difficultés financières de Chrysler, elle ne sera pas concrétisée, et je resterai cadre Position II, jusqu'à l'arrivée de Peugeot, et... jusqu'à mon départ en 1986.

Au département des « travaux neufs ».

En juillet 1978, des rumeurs de plus en plus précises circulent, concernant le rachat par Peugeot, de la filiale Française de Chrysler. L'information brutale et imprévue, est annoncée officiellement le 10 août, elle provoque beaucoup d'inquiétudes parmi l'ensemble du personnel.

Nous savions tous, que Chrysler avait de grandes difficultés de gestion, mais personne ne pensait qu'une fois de plus, nous allions changer de « patron ».

Pendant quelques mois, il n'y a pas de bouleversements importants ; les nouveaux dirigeants observent, avant de réorganiser leur acquisition. Mais, nous savons déjà qu'il y a du personnel en trop, la crainte de licenciements, ou de mutations, plane sur nos têtes.

La Direction des Méthodes de Poissy, fait maintenant double emploi avec celle de Sochaux. Le premier à subir cette compression, c'est Philippe Grundeler, qui est muté chez Citroën à la Direction des Méthodes, en attendant sa mise en retraite. Progressivement, toute la direction est disloquée : il y a des mutations, des encouragements à démissionner, et surtout des mises en retraite anticipées avec le plan F N E [Fond National pour l'Emploi], créé par le gouvernement. Sur les six personnes qui constituent mon équipe, quatre bénéficient de ce départ. Je crains de plus en plus une mutation à Paris ou la Garenne, où sont concentrés plusieurs Directions de Peugeot.

Quand, subitement, mon ancien patron Gilbert Tixier, (*qui est chef du Département Construction et Installations Générales*), vient me trouver, et m'explique qu'il est rattaché à la Direction des Travaux Neufs de Sochaux, que suivant l'organisation Peugeot, il lui faut un gestionnaire, et qu'il a pensé à moi pour ce poste. Par principe, je lui dis que je vais réfléchir, mais dès le lendemain je donne mon accord, bien content de conserver une situation à Poissy.

A partir de ce moment, tout va très vite. Nous faisons connaissance du Directeur des « Travaux Neufs » spécialement venu de Sochaux (*Chez Peugeot, la Direction des Travaux Neufs est l'équivalent de la Direction des Constructions et Installations chez Chrysler France*). C'est M. Thouzery, qui est aussi Président du F C Sochaux, et ami de Roland Peugeot. Immédiatement on me demande de partir à Sochaux pour m'imprégner de la gestion Peugeot. Je suis très inquiet, car je crains que « les Peugeot » se comportent comme se sont comportés « les Simca » lors du rachat de Ford en 1955. Mes craintes se dissipent rapidement, je suis très bien accueilli par deux collaborateurs de M. Thouzery, avec qui j'aurai toujours de bonnes relations.

Le gestionnaire des travaux neufs de Sochaux, supervise les trois autres sites où se trouve un service de cette Direction : Paris, la Garenne, et maintenant Poissy. Ce responsable très compréhensif, a dans l'organigramme Peugeot une fonction importante, et pourtant il n'est pas cadre, juste assimilé. À Sochaux la grille hiérarchique est très en retard par rapport à celle de Simca, et des autres entreprises de la région Parisienne.

C'est pourquoi, après « l'absorption » nous restons plus d'un an sans augmentations ni promotions, afin de réduire les écarts entre Poissy et Sochaux.

Mes nouvelles fonctions sont presque identiques aux précédentes, mais j'ai perdu la responsabilité des archives, et par contre j'ai en plus la gestion du budget de fonctionnement. André Laurent qui était déjà avec moi continue de gérer les voitures de

service, Michel Palisse ancien métreur, enregistre les dépenses sur les quelques projets en cours, et personnellement je gère le budget de fonctionnement ; domaine nouveau pour moi, mais qui a beaucoup d'importance pour les « Peugeot ».

Hiérarchiquement, je dépends directement de Tixier, mais fonctionnellement de M. Barbier, mon homologue de Sochaux. Au cours des cinq ans de gestion Peugeot, je retourne plusieurs fois à Sochaux (*en réalité on devrait dire à Montbéliard, car l'usine dite de Sochaux se trouve à 80 % sur la commune de Montbéliard*). A chaque fois, je vais saluer M. Thouzery, un homme charmant au contact facile, malgré sa position élevée au sein de la Direction Peugeot. Avec Barbier, les contacts sont aussi très bons, à chaque visite, je suis invité à déjeuner au restaurant des Cadres, situé en face du stade du FC Sochaux. Barbier connaissant ma passion pour les anciennes voitures, organise une visite du Musée Peugeot, qui à ce moment n'est pas ouvert au public.

M. Thouzery, et d'autres responsables des « travaux neufs », viennent assez souvent à Poissy. Tixier a décidé, que c'était moi qui devais faire le taxi, pour véhiculer les chefs importants, lors de leur visite. Cela me donne la faveur de rouler beaucoup avec les voitures de service. En moyenne deux fois par semaine, je vais soit, au 75 avenue de la Grande armée (*siège social de Peugeot*), ou à la Garenne, ou à la gare de l'Est, ou au RER à St Germain, etc. Cela me donne l'occasion de faire plus ample connaissance, avec les différentes personnalités venant de Sochaux, mais je dois dire que le plus sympathique c'est Jacques Thouzery. Un jour il était malade, et me demande de le ramener le plus vite possible à son hôtel, avenue de la Grande Armée ; je crois l'avoir en effet reconduit très vite... Une autre fois, il avait rendez-vous avec Roland Peugeot au golf de St Cloud, et il était en retard, j'ai résorbé une partie du retard sur le parcours ; cela se passe entre 1981 et 85, les contrôles de vitesse étaient symboliques !

Très souvent, je suis aussi le chauffeur de Tixier, soit pour aller le chercher chez lui à Versailles ou le reconduire, et surtout pour le récupérer l'après-midi au restaurant.

Gilbert Tixier est un « patron » hors normes, son principal souci, c'est de trouver une entreprise qui lui offre le restaurant tous les midis, jamais il ne déjeune au restaurant des cadres de l'usine. En moyenne sa présence au bureau, est de 3 à 4 heures par jour. Vers 11, 30 heures il disparaît avec une de ses relations, amateur de whisky, et ne revient jamais avant 16 heures, le temps de distiller le repas bien arrosé. De nombreuses fois je le ramène au bureau dans un état « douteux ». De plus, il fume journalièrement un paquet de Celtiques. Plus jeune que moi, il a de l'artérite, et a bien du mal à se déplacer. Licencié, avec six autres cadres en 1986, j'ai appris son décès en 2001.

J'occupe ce poste pendant cinq ans, le travail très administratif ne me convient pas beaucoup, mais il faut tenir encore quelques années. Plusieurs collègues sont mutés à Paris, ou à la Garenne, et puis c'est la période des « charrettes » FNE. Tous les deux ou trois ans, il y a un départ : cela commence avec ceux âgés de 59 ans, et progressivement cet âge de départ est ramené à 58, 57, 56 et même 55 ans.

Au moment de la fusion, l'effectif du Département Constructions et Installations Générales de Chrysler France, était de plus de cent personnes. Le secteur des « Constructions Commerciales », est immédiatement dissous et incorporé au même service existant chez Peugeot, situé à la Garenne.

4^{ème} CHAPITRE : LES ETAPES PROFESSIONNELLES

Dans le cadre de la gestion du budget de fonctionnement, j'ai en particulier la comptabilité des effectifs. La Direction Financière de Peugeot, nous attribue un budget annuel* que nous devons respecter. C'est une façon d'obliger les « travaux neufs » de Poissy, à réduire ses effectifs. Après le départ de 1986, il ne reste qu'environ vingt-cinq personnes, et quelques années plus tard, moins de dix rattachées directement à Sochaux.

Il en est de même dans toutes les autres Directions, le but fixé par les responsables Peugeot est atteint, sans brutalité, et souvent à la satisfaction des partants qui bénéficie du plan FNE.

Voici maintenant une anecdote illustrant les relations de Gilbert Tixier. Quelques mois avant mon départ il m'appelle et me dit :

- Demain ; vous irez à Mortefontaine, emmener la voiture de M... et vous retournerez la chercher la semaine prochaine.

Ce M., est le Directeur de la DDE à Versailles, et sa voiture une « Tagora » grand luxe, équipée du téléphone et motorisée avec un moteur 6 cylindres PRV (*moteur étudié en commun par Peugeot, Renault et Volvo*).

A Mortefontaine, situé près de Senlis dans la forêt d'Ermenonville, se trouve le Centre d'essais, avec pistes, anneau de vitesse et un atelier de mises au point avec outillage de pointe et une équipe de mécaniciens hautement qualifiés (*voir Historique Simca du même auteur*).

La Tagora, a été conçue avant le rachat par Peugeot, ce devait être une voiture de prestige qui aurait dû s'appeler Talbot. Quand Peugeot nous rachète, la sortie de ce modèle est différée à plusieurs reprises ; les caractéristiques les plus intéressantes sont simplifiées, en particulier la suspension et la planche de bord, officiellement pour diminuer le coût de fabrication, mais en réalité pour éviter une concurrence à la 604. C'est quand même ce qui se produit, car les qualités de tenues de routes, et de confort sont bien supérieures à celles de sa cousine Peugeot. Sa production reste confidentielle, jusqu'à son extinction en 1983, c'est depuis une pièce de collection très rare.

Quand je ramène cette voiture, j'apprécie ses qualités. Elle a été révisée et réglée par des spécialistes, le gros inconvénient, c'est la consommation, l'aiguille de la jauge d'essence descend presque aussi vite que monte celle du compteur !! Le patron de Mortefontaine, qui est une « relation » de Tixier, m'invite à effectuer quelques tours sur le circuit de vitesse, mais avec un pilote du centre.

Avec PSA, l'organisation générale est différente, de celle connue auparavant chez Simca et Chrysler. Des réunions des cadres du groupe sont prévues deux fois par an, en juin et décembre. Ces réunions ont lieu au Palais des Congrès à la porte Maillot, tous les cadres y sont invités. Des cars sont mis à notre disposition pour le trajet Poissy Paris.

Après cette réunion d'informations, nous sommes conviés à un « pot » dans une salle située au siège de Peugeot.

* Dans un budget de fonctionnement, les dépenses relatives au personnel représentent environ 60 % du budget total.

4^{ème} CHAPITRE : LES ETAPES PROFESSIONNELLES

Sur une immense table, sont présentés une multitude de petits fours, avec toutes sortes d'apéritifs servis à volonté. Nous n'avons pas l'impression que Peugeot a des problèmes financiers !!

Ces réunions sont faites par la Direction de PSA. La première à laquelle j'ai assisté, en 1980, était présidée par Jean Boileau, Directeur de Peugeot Automobiles, assisté de Jean Péronnin, ex-directeur de la production à Poissy. Ensuite c'est Jacques Calvet qui animera ces rencontres, curieusement, il n'y a jamais de membres de la famille Peugeot, au sein de la Direction générale.

L'incorporation de Chrysler France dans la holding PSA, entraîne bien d'autres changements dans les différents secteurs de la société. Le Service Achats, est la première « victime » de la réorganisation. Les « Achats », de Peugeot, Citroën et ex Chrysler, sont regroupés sous la dénomination de « SOGEDAC », et installés dans deux étages de la tour Manhattan à la Défense, avec Jean Péronnin comme Président. Un an plus tard, ce sont tous les services Méthodes qui sont réunis, ensuite « les Etudes », et finalement toutes les directions deviennent communes, exceptées les directions commerciales de Peugeot et de Citroën qui conservent une certaine autonomie.

Dans un domaine plus terre-à-terre, nous bénéficions depuis la « fusion », du tarif collaborateur pour l'achat de voitures Peugeot ou Citroën, (*du temps de Simca, la remise était plus importante, avec en plus une réduction suivant l'ancienneté*).

De 1979 à 1982, je roule en 1510 (*six en deux ans et demi*), ce type de voiture de catégorie moyenne, nous convient parfaitement, avec son hayon arrière très pratique, et se revend assez facilement tous les six mois. Le dernier modèle « Exécutive », est équipé des premières boîtes à cinq vitesses.

En 1982, Peugeot décide d'arrêter la fabrication de cette voiture pour éviter une concurrence à la sortie prochaine de la BX Citroën. Depuis la Simca 1 000, je revends mes voitures environ tous les six mois, en attendant la BX, je deviens « Peugeotiste » avec une 505 à quatre vitesses, difficile à revendre. Dès son lancement la BX connaît un succès mérité, même à Sochaux on en voit sur les parkings ; par contre chez Citroën pas de Peugeot, la mentalité de Citroën, considère toujours Peugeot comme un concurrent, et pourtant Citroën est dans le groupe PSA depuis 1974.

Un jour un des responsables des « Travaux Neufs » de Sochaux, me demande si nous avons trouvé un avantage à devenir Peugeot ? Je lui réponds :

- Oui, c'est de pouvoir acheter des Citroën !!

Le licenciement.

Comme déjà expliqué dans le paragraphe précédent, le reliquat des anciens effectifs de Simca, doit diminuer, et même disparaître progressivement. Tous les trois ans, il y a une « charrette » de départ : soit par mise en retraite anticipée avec le plan F N E, soit par incitation au retour dans les pays d'origine pour le personnel ouvrier étranger, et aussi par quelques mutations dans d'autres sites du groupe.

Au mois de mai 1986, je rédige ma demande de congé, habituelle depuis quelques années. En effet au mois de mai (*le proverbe dit : en mai fait ce qu'il te plait*), en regroupant mes congés d'ancienneté avec les « ponts », je ne travaille en moyenne qu'une semaine. Dans mes relations avec le service du personnel Peugeot détaché à Poissy, je retrouve le fils d'un ancien collègue, qui est responsable dans ce service. Juste avant ce départ en congé, confidentiellement, il me dit : quand tu reviendras, il y aura certainement du nouveau concernant un départ pour ta tranche d'âge.

Effectivement, pendant mon absence, le Comité d'Entreprise annonce que des négociations, sont en cours pour un départ en préretraite, de ceux qui sont nés en 1929, 1930, et 1931. Durant le mois de juin, les informations sont floues, et souvent contradictoires ; et soudainement tout va très vite. La Direction du personnel, nous convoque individuellement, et nous informe des conditions prévues pour un départ fixé au 12 juillet :

- Pas de plan F N E, mais licenciement économique.
- Préavis non effectué et non rémunéré (*six mois pour les cadres*).
- Versement de l'indemnité de licenciement en deux fois (*pour moi, 18 mois de salaire brut, calculé suivant l'ancienneté*).
- Paiement des jours de congés restant à prendre.

A Poissy, nous sommes une centaine de cadres, concernés par cette mesure décidée par Jacques Calvet, le président de PSA. Aux travaux neufs, nous sommes huit, un seul refuse, il partira un an plus tard avec des conditions encore moins avantageuses.

Ce départ précipité, avec des conditions inhabituelles, et presque illégales (*la Direction du Personnel, nous demande d'écrire une lettre précisant que nous refusons de faire le préavis*), nous cause quelques inquiétudes. Pendant les six premiers mois, étant officiellement licencié, nous devons constituer un dossier de recherche d'emploi, au cas où l'ANPE nous convoquerait. Difficile à 56 ans de faire semblant de chercher du travail !! Nous serons les seuls à partir dans de telles conditions. Pour la charrette suivante, le plan FNE sera réutilisé, mais avec des conditions financières de moins en moins intéressantes.

Les premiers départs en préretraite vers 1980, se faisaient avec le système de la « garantie de ressource », solution très avantageuse, quelques collègues, dont Michel Roy, se sont retrouvés en préretraite avec presque 100 % de leur salaire brut ; en 1986, ce taux n'est plus que de 70 à 75 %.

C'est ainsi que le 12 juillet 1986, je suis licencié et pratiquement en retraite anticipée, dix jours plus tard j'aurais 56 ans. La limite d'âge pour ce licenciement, c'est d'avoir 55 ans, avant le 30 novembre 1986,

POISSY, le 19 AOUT 1986

**AUTOMOBILES
PEUGEOT**

ÉTABLISSEMENT DE POISSY
45, rue Jean-Pierre Timbaud
78307 POISSY Cedex Tél. (3) 965.40.00
SIRET N° 552.144.503.00489

RECOMMANDEE AVEC ACCUSE RECEPTION
Monsieur Jacques ARBELAIZ
15, Val d'Aulnay

SPH/PY/GC/MD/86/607

78126 - AULNAY S/MAULDRE

Monsieur,

Dans le cadre du plan social exposé le 27 Mai 1986, vous avez adhéré à la mesure de départ volontaire pour laquelle nous avons sollicité l'autorisation de la Direction Départementale du Travail et de l'Emploi vous concernant.

Cette autorisation nous est parvenue en date du 28 Juillet 1986.

Nous avons pris acte de votre décision de ne pas effectuer votre préavis.

En conséquence, nous vous notifions votre licenciement pour motif économique à compter du 1^{er} SEPTEMBRE 1986. *

Nous tenons à vous exprimer au nom de la Direction Générale, notre reconnaissance pour le travail et le dévouement manifestés durant votre carrière dans l'Entreprise.

Veuillez croire, Monsieur, en l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

* le départ effectif a été le 12 Juillet 86 - le cumul des jours de congés restant à prendre, amenant au 1^{er} Sept.


J. CLÉMENT
Chef d'Établissement
AUTOMOBILES PEUGEOT POISSY

Siège social: 75, avenue de la Grande Armée, 75116 Paris
Société anonyme au capital de 1.468.000.000 F
R.C.S. Paris B 552.144.503 Siret N° 552.144.503.00018 Code APE 3111

Imp. TALBOT et Cie 400030

A la fin du préavis, en mars 1987, j'ai trente années d'ancienneté dans la même entreprise, avec trois employeurs successifs : Simca, Chrysler France et Peugeot.

La photographie.

C'est ma tante Georgette, qui me donne le « virus » de la photo, en m'offrant un appareil Kodak pour mes 18 ans. Elle est la seule de toute la famille à prendre des photos, c'est grâce à elle que je possède quelques souvenirs de mon jeune âge. Avant la guerre, elle colorise des épreuves en noir et blanc, avec des crayons de couleur spécifiques, la photo en couleur existe en théorie, mais ne sera commercialisée qu'après 1950.

Le deuxième déclic, c'est le service militaire en Allemagne. En France les appareils sont rares et très chers, alors qu'outre-Rhin il y a un choix très important, à des prix accessibles. Avant la guerre, l'Allemagne a presque le monopole de la fabrication des appareils photo et des caméras, avec des marques renommées.

- Agfa, Exacta, Leica, Minox, Rolleiflex, Woigtlander, Zeïss-Ikon, etc.

En France, Foca est une grande marque prestigieuse, concurrente de Leica, comme Alpa en Suisse. Les appareils de ces trois marques ne sont utilisés que par les professionnels, ou par des amateurs aisés. Et, d'origine Américaine, la marque la plus connue : Kodak. Les marques Japonaises, sont méconnues sauf Canon.

Il y a trois formats de pellicule : le 6 x 9, pour les appareils bon marché d'utilisation courante (*avec le célèbre Kodak 6 x 9 à soufflet*), le 24 x 36 qui utilise le film de 35 mm., est le plus répandu avec un choix important de sensibilité, et le 6 x 6 spécialement utilisé par les possesseurs de Rolleiflex. Cet appareil coûte aussi très cher, car il possède deux objectifs, un pour la visée, un autre pour la prise de vues ; c'est l'appareil des reporters, et des « portraitistes ».

Compte tenu du choix et des prix pratiqués en Allemagne, il y a un marché clandestin important qui se produit favorisé par les militaires, qui comme moi, se trouvent en occupation. Pendant longtemps, il est conseillé de conserver avec l'appareil, le certificat de dédouanement, car les inspecteurs des douanes font la chasse aux fraudeurs.

Quand je reviens en France le 7 avril 1952, je ramène un Zeiss-Ikon modèle Ikonta 4½ x 6, format peu répandu et pourtant intéressant ; sur une pellicule 6 x 9, on fait 16 photos au lieu de 8, l'appareil est moins encombrant, et les résultats très satisfaisants grâce à la qualité exceptionnelle des objectifs Carl Zeiss.

Après la naissance de Daniel, je photographie beaucoup. A cette époque cela revient assez cher, car il n'y a pas de réseaux de développement concurrentiels, il faut aller chez le photographe, où les agrandissements sont coûteux.

Chez Aérazur, je fais la connaissance d'un « fan » de la photo, qui fait lui-même ses agrandissements, en utilisant la méthode Houpé. Il me donne toutes les explications nécessaires, et bientôt j'ai un laboratoire de photographe, installé dans une pièce inoccupée du pavillon, 8 rue de l'Aigle, où nous habitons, depuis mon mariage avec Denise.

Ce procédé de développement, a été mis au point par un photographe marginal, M. Houpé, qui a une boutique à Paris rue de Provence, où il fait des démonstrations gratuites. J'y vais deux fois, et j'achète son livre « la méthode Houpé ». Cette recette, consiste d'abord à préparer le révélateur soi-même (*solution bien plus économique que l'achat des produits tout prêts*), et à développer la pellicule à vue, grâce à une lampe parfaitement inactinique, conçue par Houpé. Ensuite le tirage des photos, et les agrandissements, se font de la même façon, ce qui permet de surveiller et d'optimiser les résultats.

Le professeur Houpé, a aussi étudié et réalisé un agrandisseur très performant, qui peut se transformer en projecteur ; mais le prix est incompatible avec notre budget de jeunes mariés, je me contente d'un agrandisseur Noxia d'occasion.

J'assimile rapidement cette méthode de développement, les avantages par rapport aux procédés habituels, ce sont, le contrôle visuel, et l'économie. J'achète les produits en pharmacie, pour un prix dérisoire, en revanche le papier est relativement cher, mais au final le prix de revient des agrandissements est très intéressant. J'en fais de plus en plus, j'ai même des clients chez Aérazur, une fois par semaine je m'enferme dans mon « labo », et je termine souvent vers une heure du matin !

Après quelques mois, je trouve cette occupation trop prenante, et un élément nouveau survient, concernant notre hébergement rue de l'Aigle ; nous devons partager le pavillon avec un neveu du propriétaire, et donc abandonner la pièce où j'ai installé mon laboratoire photographique.

A partir de 1960, la photo en couleurs, commence à se populariser. Mon Ikonta fait de très belles photos en noir et blanc, mais le format ne convient pas aux diapositives. Les premiers films ont une sensibilité très faible : 10 ASA chez Kodak, 25 ASA pour Agfa, un peu plus tard Anscochrome, sort du film à 50 et 100 ASA (*Vers 1980, tous les films font au minimum 200 ASA*).

Avec quelques économies, en 1962, j'achète un 24 x 36 reflex, choisi dans le catalogue Grenier Natkin, grand spécialiste, qui a six magasins à Paris. Mon choix se porte sur un modèle de la gamme du fabricant Allemand Ihagée, pionnier du 24 x 36 reflex à objectifs interchangeables, dont le modèle le plus connu est l'Exakta. Cet appareil a une très grande réputation, mais il est aussi un peu trop cher pour notre budget, je me contente de l'Exa 2, version simplifiée de l'Exakta, avec quand même une gamme importante, d'accessoires et d'objectifs.

D'origine, l'Exa 2 est vendu avec un objectif standard de 50mm de qualité moyenne, en supplément je prends un « télé » de 135, et des bagues pour la macro-photo. Les objectifs se changent facilement, grâce au système à baïonnette Exakta, plus pratique que le système à vis.

Avec cet appareil, je me lance dans les diapositives, mais il faut aussi un projecteur. J'opte pour le Rob D 60, qui fonctionne en basse tension, solution considérée comme la meilleure, et qui d'ailleurs sera utilisée par la suite par les autres fabricants.

Chez Simca, j'adhère au Club Photo, où je fais la connaissance, d'un passionné qui a aussi un Exa 2, et très intéressant, il est ami du directeur de la société SCOP, importatrice de grandes marques d'appareils dont Exakta. Par cette relation, je peux m'offrir un objectif « grand angle » de 35 mm Angenieux, avec une petite remise. Normalement, son prix dépasse celui de l'appareil avec son objectif de base !!

Angenieux, est un fabricant Français d'objectifs, de réputation internationale, le 35 mm est une petite merveille (*pour l'époque*), il pèse 800 grammes, aussi lourd que le boîtier nu, tout en aluminium brossé avec des lentilles en verre de grand diamètre.

Le photographe de ces années-là, doit avoir un fourre-tout pour loger son matériel, lourd et encombrant : avec le boîtier, il faut au moins 3 objectifs [35, 50 et 135 mm], un jeu de bagues macro, un doubleur de focale, une cellule de mesure, et un flash. En effet, les appareils de cette époque ne possèdent pas encore de cellule, ni de flash incorporé, et les objectifs à focales variables [zoom], commencent à apparaître mais avec une qualité douteuse. La cellule que j'utilise est la Bertram, ramenée d'Allemagne. Mon premier flash,

est le résultat d'un bricolage avec un boîtier de lampe de poche, et des lampes au magnésium, (*le flash électronique ne se généralise qu'après 1970*).

A chaque vacance en Espagne ou au Portugal, j'utilise en moyenne 5 à 6 pellicules de 36 poses. J'ai essayé toutes les marques, mon choix se porte en définitive sur l'Agfacolor 50 ASA. Au club Simca j'ai deux agrandissements de primé : les lavandières au Portugal, et une descente en canoë sur la Cure dans le Morvan.

Un ami, m'initie à la photo en relief, relativement facile, mais réservée aux vues statiques. Il faut travailler sur un pied, muni d'une barrette qui permet de déplacer l'appareil sans changer le cadrage. Les deux diapos ainsi obtenues, sont regardées dans une visionneuse binoculaire ; l'effet de relief est saisissant, et amplifié si on augmente le déplacement.

Au Club, des spécialistes du « fondu enchaîné » viennent nous faire une démonstration, avec un projecteur bi-objectifs. Plus de trou noir, c'est formidable, mais ce projecteur a un prix dissuasif. Alors, j'emprunte le projecteur Kodak, de Gérard mon beau-frère, que j'accouple avec le mien, et, sur cet ensemble, je bricole un volet d'occultation articulé. Et, ça marche, la projection devient bien plus agréable à regarder, mais la manipulation alternative des diapos et du volet est très compliquée, et avant la séance il faut trier des diapos susceptibles de se « marier ».

Parallèlement au succès des diapositives, vers 1970, la photo sur papier couleur commence à conquérir le marché. Les premières photos polychromes ne sont pas de bonne qualité et reviennent très cher, progressivement la qualité s'améliore et les prix diminuent. Vers 1980 la situation s'inverse, les photos papier se généralisent, au détriment des diapositives, et je vais suivre cette tendance.

Mais les appareils évoluent aussi, les 24 x 36 compacts remplacent les anciens Reflex, les marques Allemandes disparaissent, et le marché est envahi par la multitude de fabricants Japonais. En 1980, pour faire du ski, je prends un Minox ultra compact, une merveille de technologie, c'est le dernier appareil fabriqué en Allemagne. Je le conserve précieusement, bien que la pile nécessaire ne soit plus commercialisée (*on peut la remplacer par un empilage de piles bouton*).

Cette évolution du matériel photographique, m'incite une nouvelle fois à changer d'appareil. Je me décide pour un Olympus 300 Superzoom. Dans ce modèle est réunis tout ce qu'il avait dans mon fourre-tout. Cet Olympus a un zoom de 38 à 105 mm, le flash et la cellule incorporés avec aussi la mise au point automatique. Quel perfectionnement en quelques années ? et ce n'est pas terminé, puisque, ensuite je ferai quelques films avec un caméscope J V C, et que j'achève mon chapitre photo avec un appareil numérique acheté en 2003, aussi un Olympus.

L'Exa 2, et le Zeiss Ikonta, sont revendus quand nous participons aux brocantes à Herblay, vers 1990. L'acquéreur collectionneur, a apprécié l'ensemble, à cause du parfait état et des notices que j'avais conservées. J'ai toujours le projecteur Rob, qui doit être maintenant une pièce de collection recherchée.

5^{ème} CHAPITRE : LES LOISIRS

*Extrait du catalogue
S.C.O.P. de 1963 (sans
objectif, le prix du boîtier
dépasse 1 000 francs).*



*Daniel Arbelaiz, en juin 1955
agrandissement réalisé avec la
méthode Houpé*



*Dans mon « labo » en 1954,
à ma main droite
l'agrandisseur Noxia, en
haut l'éclairage
Inactinique, brevet Houpé.*



Exemple de « flou » réalisé aussi avec le procédé Houpé.

La 2 CV Citroën.

Dès son lancement, en 1949, la 2 CV connaît un immense succès, et les cadences de production, sont bien trop faibles pour satisfaire la demande. Pendant une dizaine d'années, les délais sont de l'ordre de quatre à cinq ans, ce qui provoque une forte demande sur le marché de l'occasion.

Au début de 1955, j'ai revendu ma dernière moto, la 175 Peugeot, Daniel va avoir deux ans, une voiture serait la bienvenue. Compte tenu de nos moyens, il ne peut s'agir que d'un modèle économique genre 2 CV ou 4 CV Renault, ma préférence va à la 2 CV pour son côté pratique, et elle est plus spacieuse que la Renault. Le prix d'une neuve et les délais, nous obligent à chercher une occase...

Par l'intermédiaire du « Zoulou », je trouve une 2 CV pour un prix raisonnable [180 000 Fr.] ; mais dans un état très fatigué.

Mon acquisition a 98 000 Km au compteur, mais comme le flexible d'entraînement est cassé certainement un peu plus ? Sur le plancher, il y a des couvercles de cageots, pour que les pieds ne passent pas au travers !! Elle roule... mais vraiment très lentement, le moteur est aussi bien fatigué, et camouflé dans un bloc de cambouis. Alors, débute une opération de rénovation générale, qui va complètement transformer cette misérable voiture.

Je commence par un nettoyage de toute la mécanique, et une vérification rapide du moteur, des suspensions, de la direction et des freins. Ensuite, j'attaque la carrosserie. Chez Aérazur, le samedi matin, je refais un plancher en Duralinox de 2 mm, et un copain tôlier formeur, me confectionne une malle pour remplacer la toile d'origine. Pendant quatre ans toutes les 2 CV, sortiront sans malle tôle. La merveille que je viens d'acheter est sortie en 1950, elle a un seul feu de stop et pas de clignotants. Le code de la route du moment n'est pas très exigeant (*avant la guerre, les clignotants sont inconnus, seules les voitures de luxe ont des flèches articulées, pour les autres, on met le bras à la portière !*).

La remise en peinture se fait aussi chez Aérazur, mais avec une autorisation pour utiliser la cabine de peinture.

L'intérieur qui est bien triste, a besoin d'une réfection totale. Denise, refait tout le garnissage avec du tissu Reys d'ameublement, et je repeins les parties métalliques couleur ivoire, qui tranche avec le vert pâle de la carrosserie. En apparence nous avons une voiture « neuve », dans la rue les passants la regardent, et nous avons même entendu :

- Tu as vu, c'est le nouveau modèle que Citroën va présenter au salon !!

Après cette rénovation apparente, nous pouvons rouler dans une voiture convenable, mais il reste des problèmes mécaniques à résoudre.

Sur un raccord du radiateur d'huile, il y a une fuite qui nécessite un démontage du moteur pour effectuer la réparation (*la 2 CV, est la seule voiture à avoir un radiateur de refroidissement de l'huile moteur*).

Malgré la conduite « spéciale 2 CV », c'est-à-dire toujours écraser une pédale, l'accélérateur ou le frein, les performances sont décevantes. Avec le vent de face, impossible de tenir la quatrième vitesse, et dans les côtes un peu raides, il faut prendre la première ; le petit moteur de 375 cm³, ne développe que 9 CV.

Sur le marché, on trouve différentes adaptations pour atténuer ces inconvénients, en particulier des tubulures d'admission, avec changements des réglages, ou remplacement du carburateur. Je me documente sur ces transformations, qui pour la plupart sont vendues très cher, et un jour je me lance dans une opération complète de modifications de l'admission et de l'échappement.

La tubulure d'admission d'origine, est volontairement « étranglée », par Citroën pour réduire la consommation et garantir une longévité importante du moteur. Je refais entièrement l'ensemble, admission échappement. Diamètre maxi possible pour l'admission, et échappement avec deux sorties parallèles. Le pot de détente, et l'échappement d'origine sont supprimés, que je remplace par deux pots séparés, fixés sous le plancher.

Pour le carburateur, c'est plus délicat ; le Solex d'origine a été fait spécialement pour la 2 CV, la buse n'est pas remplaçable comme sur un carburateur classique. Cette buse a un alésage de 16,5 mm, qu'il faut porter à 18 pour obtenir le meilleur résultat. Avec un alésoir, j'agrandis progressivement le diamètre, avec beaucoup de précautions car un carburateur est réalisé en « Zamac », alliage à base d'étain relativement fragile. Il ne me reste plus qu'à remplacer le gicleur et l'ajutage, d'après des réglages que je me suis procurés.

Je suis assez inquiet, avant de passer aux essais : mais les résultats sont satisfaisants, j'ai « gagné » environ 10 Km/h, la 2 CV est un peu plus nerveuse, et en plus le bruit plus « sport », augmente l'illusion de vitesse.

Autre problème mécanique, les amortisseurs. Ils sont constitués de « frotteurs », montés au point d'articulation des bras de suspension, mais ne sont pas réglables, et perdent toute efficacité après environ 5 000 Km. C'est pourquoi, les 2 CV 375 cm³, sont toujours en balancement, ce qui est désagréable, mais ne nuit pas à la tenue de route tout à fait exceptionnelle. Un accessoiriste a étudié des amortisseurs réglables, en remplacement de ceux d'origine, commercialisés sous la marque « Progress » (*ce n'est qu'en 1971, que Citroën se décide, à monter des « vrais » amortisseurs hydrauliques*). Je transforme les frotteurs inefficaces, en adaptant le système Progress : par adaptation d'un boulon pour le réglage de la friction, modification des disques, et nettoyage des garnitures en Férodo. J'obtiens le même résultat qu'avec des Progress, quasiment gratuitement, sauf quelques heures de travail.

Une de nos premières grandes sorties, c'est un voyage à Lyon avec une étape dans le Morvan chez Rafatin. Ce voyage est perturbé par un incident mécanique, qui va poser un gros problème à notre budget. Dans le Morvan, à la sortie d'une bourgade dénommée Armes, survient un bruit très violent sous le capot, avec arrêt brutal de la 2 CV. Le cardan de transmission du côté gauche, vient de casser entraînant des dégâts sérieux sous le capot. A Armes, je trouve un petit garagiste, qui remorque la 2 CV dans son atelier. Il peut faire les réparations nécessaires, à condition de se procurer le cardan.

Nous sommes un samedi, il faut attendre le lundi matin pour la livraison de la pièce. Ce garagiste sympathique et consciencieux, nous emmène à Château-Chinon, nous indique un hôtel pas trop cher, où nous attendrons impatiemment que le cardan arrive.

Mis à part cet incident, nous avons roulé plus de deux ans, sans autres ennuis. Elle sera remplacée par une autre 2 CV, plus récente et avec surtout beaucoup moins de kilomètres, trouvée par mon père chez l'agent Citroën de Nanterre. C'est une 425 cm³, un peu plus rapide, et moins poussive dans les côtes. Elle est en bon état, et nous l'utiliserons jusqu'à la livraison de la neuve, prévue pour décembre 1959.

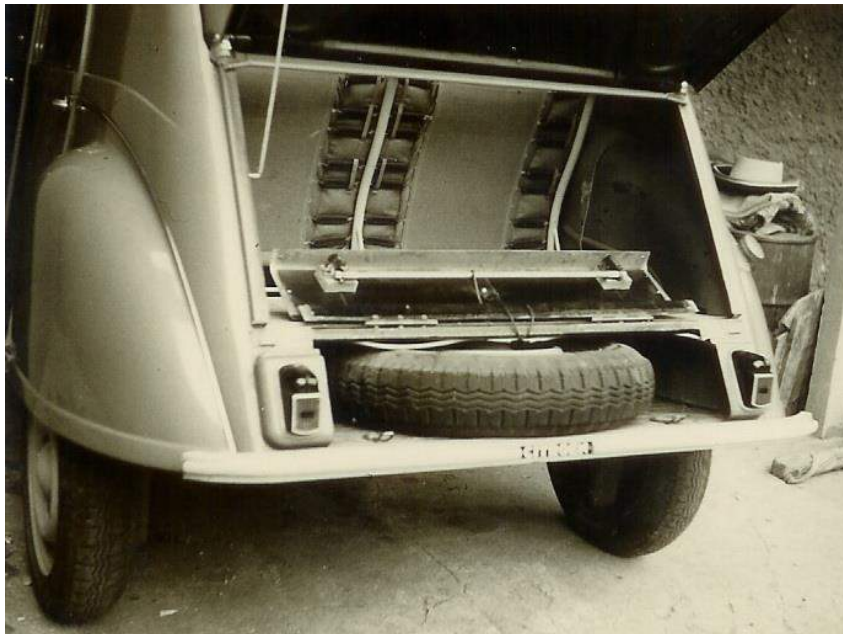
Les délais de livraisons sont toujours très longs, et il faut impérativement commander sa voiture chez l'Agent du lieu d'habitation. Pour Argenteuil, c'est la société Hinaut, concessionnaire à St Ouen l'Aumône. Périodiquement, je relance le vendeur pour savoir quand arrive ma 2 CV tant désirée. Un jour enfin, une lettre m'annonce que ma 2 CV est disponible à St Ouen L'Aumône.

Depuis quelques mois, Citroën effectue une modification importante sur la transmission des 2 CV, en remplaçant les cardans simples par des doubles, ce qui améliore énormément le confort de la direction. Mais cette amélioration se fait très discrètement, sur quelques voitures au hasard de la fabrication. C'est Robert Ribeau qui m'a prévenu de cette modification, et qui m'a conseillé de refuser une 2 CV qui n'aurait pas cette nouvelle transmission.

Le jour « J », je vais chez Hinaut, où le vendeur m'accueille avec un grand sourire, qui va rapidement se transformer en grimace de mécontentement. Ma 2 CV est dans la cour, prête à partir ; je regarde en dessous d'une aile avant, et je constate qu'elle a encore les cardans simples. Je dis au vendeur :

- Je ne veux pas de cette voiture, elle n'a pas la nouvelle transmission.

Pas content du tout le vendeur, manifestement il n'est pas au courant de cette modification, que je lui explique. En revanche, nous devons attendre trois mois de plus, pour enfin avoir une 2 CV qui n'arrache plus les bras quand on tourne le volant. Sur cette dernière 2 CV, je réalise une amélioration pour l'accès de la roue de secours, car d'origine il faut vider le coffre pour sortir la roue. Ma modification, consiste à disposer un plancher au-dessus de l'emplacement de cette roue, et à découper la tôle du bas de caisse pour obtenir une trappe d'accès permettant de sortir aisément la roue.



Je me suis renseigné pour faire breveter cette modification du coffre, j'ai abandonné devant les complications administratives.

De plus, la société Citroën, n'était pas du tout réceptive aux projets conçus hors de son bureau d'études.

La remorque dite « Cinquième roue ».

Pour partir en vacances en 1963, avec la Simca 1000, et loger tout le matériel de camping, une remorque, devient indispensable. Sur le marché il y a un choix assez important de petites remorques spécialement étudiées pour le matériel de camping. Un fabricant, a commercialisé une remorque à une seule roue, dite la « 5^{ème} roue », plus économique que le type traditionnel à deux roues. Cette solution a d'autres avantages : encombrement moindre, marche arrière plus facile, et un petit inconvénient, l'usure rapide du pneu à cause du dérapage dans les virages. Le prix de cette remorque n'étant pas prévu dans nos finances, je décide d'en fabriquer une.

Pour la suspension, la solution la plus simple et la plus efficace, ce sont les anneaux Neiman en caoutchouc, utilisés par la plupart des fabricants de remorques ; que je complète par des butées, montées sur les suspensions de Simca 1000. Pour atténuer l'inconvénient du ripage de la roue, je dispose deux « Silentbloks » en caoutchouc dans les chapes d'attelage.

A cette époque, mon outillage est assez réduit : pas de cintreuse, pas de poste de soudure... je dois me débrouiller. Je prépare les différentes pièces, que je donne à papa, qui effectue les soudures chez Forestier. Les chapes d'attelage et l'axe d'articulation de la fourche sont faites en « perruque » à l'atelier entretien chez Simca.

La caisse est constituée d'une armature en tube de 12/17, et de fers étirés de 8 mm de diamètre, que je réussis à cintrer et à braser, avec ma lampe à souder à essence. Plus tard je m'offrirai un chalumeau à gaz, d'utilisation plus facile, et surtout moins dangereuse.

De la même façon je réalise un attelage adéquat, adapté à la Simca 1000, et Denise confectionne une bâche pour protéger le chargement.

Les achats les plus importants sont la roue et les anneaux Neiman ; mais le prix de revient est nettement inférieur, à celui des remorques du commerce, et j'ai une remorque personnalisée. Les essais sont immédiatement concluants, et en août 1963 nous partons direction l'Espagne et le Portugal ; environ 5 000 Km sans aucun problème sauf le pneu à remplacer. Nous l'utiliserons encore l'année suivante, et finalement je la revends un bon prix en 1965.

La 5^{ème} roue eut beaucoup de succès pendant plusieurs années, mais les modèles à deux roues devenant compétitifs, la mono roue disparaît finalement du marché. La marque Franc, qui existe toujours, a été lancée vers 1968, à Chambourcy, par un ancien ouvrier de chez Simca.



La « Cinquième -roue » J. A.

Les tabourets.

Pour améliorer nos fins de mois, quand les travaux de la maison Lavaud sont achevés, je me lance dans la fabrication de tabourets.

Il faut rappeler, qu'à cette époque, il n'y a pas de grandes surfaces, et que ce genre de mobilier ne se trouve que dans quelques magasins, genre Samaritaine ou Bazar de l'hôtel de Ville à Paris. L'oncle et la tante, qui tiennent leur boutique de « Couleurs et vernis » à Vigneux, me proposent d'écouler ma « production ».

Le garage rue de l'Aigle, est suffisamment spacieux, pour y aménager un coin atelier. Papa par ses relations, a trouvé une bouteille d'oxygène et un générateur d'acétylène ; chez Aérazur, « j'emprunte » un chalumeau et les détendeurs, et me voilà avec un vrai poste à souder.

Je prévois, deux modèles de tabouret, à trois ou à quatre pieds, en tube acier. Le dessus est constitué d'une plaque en bois, recouverte de lino, cerclée par une cornière en aluminium. Entre les pieds, je dispose des entretoises, confectionnées clandestinement chez Aérazur. Les fournitures que je dois acheter sont les tubes, la cornière en aluminium, et les embouts en caoutchouc des pieds ; le lino provient de chutes ou d'invendus, et les plateaux en bois sont découpés dans du contreplaqué de récupération. Pour faciliter l'assemblage « en série », je confectionne un montage, et le soir je soude des tabourets.

Ma petite femme Denise participe à ces « loisirs », en faisant les finitions : ébarbage des soudures, ponçage, peinture. La vente reste problématique, ma production s'arrête faute de clients (*total fabriqué moins de cinquante*). Il reste un exemplaire à quatre pieds, à Traly, et le prototype de tabouret de bar.

Ci-contre, mon père, qui surveille son fils artisan.



5^{ème} CHAPITRE : LES LOISIRS

Autre chantier important réalisé rue de l'aigle, la remise en état de la carrosserie de la Simca 5 de mon père. Démontage complet, pour séparer la caisse du châssis, et réfection de toutes les parties tôlées endommagées. Toutes les Simca 5 avaient une faiblesse de carrosserie au niveau du train avant.

Après les motos, me voici restaurateur de voitures.



En haut de cette photo, on distingue les canalisations du chauffage central.

Le camping.

EN AUVERGNE.

Vers 1958 / 59, après quelques années de mariage et Daniel tout jeune, la seule façon de pouvoir partir un peu en vacances : c'est le camping.

Avec Poivert et sa femme, nous faisons quelques essais aux étangs de Cergy, qui à cette époque ne sont pas aménagés. Ce sont de simples carrières, normalement interdites au public. Les essais sont concluants, il reste à se procurer tout l'équipement nécessaire avec le moins de dépense possible. Pour acheter du matériel de camping, il y a des magasins de sport & camping, mais l'ensemble qui nous est nécessaire représente une dépense relativement importante. Au service Achats chez SIMCA, j'obtiens, un bon d'achat, qui permet d'avoir une remise intéressante (*environ 20 %*), en allant directement chez Trigano à Paris. C'est là que nous achetons : la tente, un lit Ramy, deux duvets (*des vrais*). Je fabrique moi-même le deuxième lit, un buffet pliant et la table (nous avons conservé, le lit Ramy et les duvets).

Après quelques mises au point, nous partons, avec Poivert et sa femme, pour nos premières vraies vacances en Août 1959. Poivert a une Dauphine et nous une 2 CV (la deuxième).

Direction l'Auvergne, avec première étape : Le Falgoux, petit village près du Puy Mary. Mathieu, qui est notre chef à Poissy, y est venu en vacances, nous a trouvé un terrain pour nous installer en camping « sauvage ».

Ce terrain, est un magnifique pré, dominant la vallée du Falgoux, un peu en pente, en pleine nature, avec en plus un troupeau de vaches en pâture. Le lendemain matin ce sont les vaches qui nous réveillent, en broutant au ras de la toile de tente. Elles étaient là avant nous, et chez elles !! Après quelques jours aux Falgoux, nous reprenons la route, en direction de la presqu'île de Laussac, près du barrage de Saran, où j'étais venu avec mes parents avant la guerre.

Camping « sauvage » au Falgoux (Cantal).



Construit en 1934, le barrage de Saran se situe sur la Truyère, importante rivière d'Auvergne. La retenue d'eau s'étend sur environ 30 Km, et la profondeur atteint par endroits 90 mètres. Lors de la mise en eau, le village de Laussac a été englouti, sauf quelques maisons et l'église situées en partie haute de ce village. C'est ce qui constitue la presqu'île de Laussac, lieu devenu très touristique. Il y a maintenant, un terrain de camping et un village

vacances très fréquentés. En 1959, il n'y a absolument rien pour accueillir campeurs ou

touristes, les habitants ont déserté les lieux. Le site est pourtant magnifique, nous y retournerons d'ailleurs plus tard avec la caravane.



Presqu'île de Laussac Aout 1959

Mais avant d'arriver à cette destination, nous avons un ennui de parcours avec la Dauphine. A la sortie de Mur-de-Barrez, je double une camionnette qui se traîne péniblement. Poivert me suit, ce qui est logique, sa Dauphine pouvant facilement suivre ma 2 CV, mais il s'écarte un peu trop sur la gauche, et mord le bas-côté, où il y a une pierre dissimulée dans l'herbe. Les

pierres d'Auvergne sont très solides, résultat : deux pneus coupés et deux jantes déformées.

A Mur-De-Barrez, nous trouvons un garage, qui ressemble plus à un atelier de charron ou à une brocante : une pagaille indescrivable. Au fond de cet « atelier », nous apercevons une enclume, mais, ce « garagiste » n'a aucune compétence, c'est nous qui redressons les deux jantes. Pendant ce temps, il part à la recherche d'un pneu, chez un collègue de la région. Après cette péripétie, nous repartons en faisant très attention aux bords de la route, ce problème de pierres sur les bas-côtés, étant très fréquent en Auvergne.

Avec sa Dauphine, Poivert a aussi des problèmes de surchauffe du moteur, en particulier lors de l'ascension du col du Pas de Peyrol, au pied du Puy Mary. Ma 2 CV ne monte pas vite, en première bien sûr, mais j'arrive quand même en haut avant lui. A environ une centaine de mètres du sommet, il est arrêté, le capot ouvert, avec un nuage de vapeur provenant du moteur. Il faut dire qu'à cette époque, beaucoup de voitures, connaissent ce problème de surchauffe moteur.

Nous trouvons assez vite que cela provient du circuit de refroidissement. Le « calorstat » ne fonctionne plus, reste fermé, et empêche la circulation d'eau. Après quelques bricolages, nous supprimons ce thermostat qui manquait beaucoup de fiabilité.

Après ce séjour à la presqu'île de Laussac, nous continuons notre périple en Auvergne, direction Vic-sur-Cère, où j'étais aussi venu en vacances avec mes parents avant la guerre. Cette première expérience du camping nous convenant très bien, nous adoptons cette formule pour tous les congés futurs. Ces ainsi que nous visiterons successivement : *La Bretagne, le Pays Basque, la Provence, l'Ardèche, l'Andorre, de nouveau l'Auvergne, la côte d'Azur et surtout l'Espagne et le Portugal en 1963, 64 et 65.*



Col du Pas de Peyrol-Aout 59

Après le mariage d'Yvette avec André Baudouin, en juin 1961, nous prévoyons, ensemble, un voyage de quelques jours sur la Côte d'Azur. Yvette, a une 2 CV offerte par son mari, et son permis de conduire est tout neuf, mais elle a quand même un peu d'expérience de la circulation, acquise avec son scooter Lambretta, et puis, il faut dire qu'elle est douée pour la conduite.

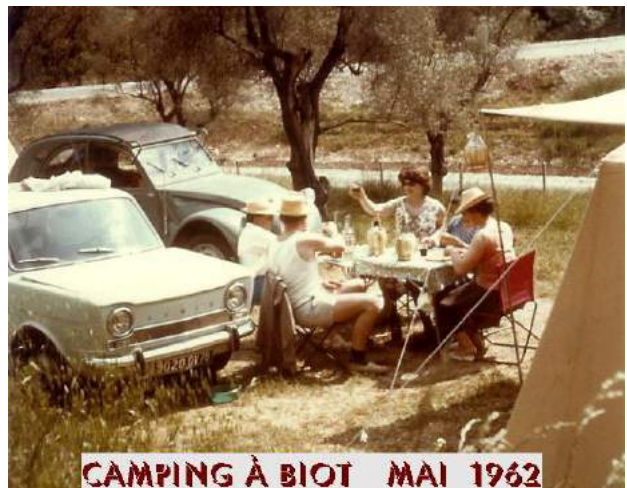
LA CÔTE D'AZUR.

Notre point de rendez-vous est fixé du côté d'Antibes, et c'est à Biot, que nous installons notre « camping ». Le terrain est à proximité de l'autoroute en construction à ce moment-là. André a emmené sa mère avec eux ; elle est très contente de voir cette région, car elle n'a pratiquement jamais voyagé. Nous, non plus d'ailleurs, nous ne connaissons pas la Côte d'Azur.

Nous sommes en mai 1962, avec les « ponts » et des reliquats de congés réunis, je cumule une semaine complète. Dédé travaille à ce moment-là chez Guy et Micheline, Yvette fait de la couture à son compte, et Denise est théoriquement « malade ».

Pendant ce séjour, nous visitons une bonne partie de la région, Mme Baudouin est émerveillée des paysages, et Yvette pas très rassurée de conduire sur les petites routes de l'arrière-pays Niçois. On se souvient en particulier « du col du Turini, et de la route en lacets du mont Authion ».

Ces quelques jours passés agréablement ensemble, nous incitent à envisager un voyage plus important. Yvette a maintenant « sa voiture bien en mains » (*André n'a pas de permis à ce moment-là*), d'un commun accord nous décidons de faire un périple en Espagne et au Portugal, pour les grandes vacances du mois d'Août. Daniel, a bientôt 10 ans, j'ai une Simca 1000, nos moyens financiers se sont un peu améliorés, nous pouvons envisager ce voyage.



Pendant ces quelques années de camping, notre équipement s'est amélioré, mais devient de plus en plus encombrant, et la Simca est moins pratique que la 2 CV pour loger tout notre matériel. Pour résoudre ce problème il y a deux solutions : la galerie ou une remorque. Sans hésitation nous choisissons cette deuxième possibilité. Beaucoup de campeurs utilisent cette formule, car les voitures, du type Simca 1000 ou Dauphine, ont un petit coffre pas très logeable, et la majorité des campeurs ont comme nous des moyens financiers réduits. Je me documente, et rapidement, je prévois de confectionner une remorque mono-roue, pour y mettre une grande partie de notre équipement de camping.

L'ESPAGNE.

Nous voilà donc partis pour la péninsule Ibérique que nous ne connaissons pas (*sauf pour nous, une petite incursion à San Sébastian en 1962*). Nous prévoyons de visiter d'abord, la côte Cantabrique, avec une première étape du côté de Santander. Sur le guide camping Michelin, nous avons sélectionné un terrain à Santillana Del Mar, à quelques kilomètres à l'ouest de Santander. A l'entrée de cette ville, je demande à deux policiers quelle route il faut prendre (*je suis le seul à connaître quelques mots d'espagnol*). Très aimables, ils enfourchent leurs motos, et nous font signe de les suivre : c'est ainsi que nous traversons « rapidement » Santander, escortés par deux motards.

Cette première étape du parcours se passe bien, malgré la pluie quasiment continue. A l'arrivée au camping il pleut toujours beaucoup ; le terrain est détrempé, monter les tentes dans ces conditions ne nous paraît pas raisonnable. Les propriétaires du camping, très accueillants et compréhensifs, nous proposent deux chambres pour passer cette première nuit, et nous invitent à dîner avec eux (*une excellente tortilla, « maison »*).

Tout cela pour un prix très modeste. Nous conservons un bon souvenir de cet accueil spontané et désintéressé. Le lendemain il pleut toujours, nos hôtes nous expliquent qu'à cette saison la pluie est fréquente et abondante sur la côte Cantabrique, mais qu'en revanche, il suffit de traverser les Pyrénées pour retrouver le soleil. Compte tenu du prix de la pension, nous restons une journée de plus à ce camping auberge, pour visiter un peu la région.

Cette première étape, a été finalement du « camping » très confortable. Nous suivons bien sûr, les conseils de nos hôtes, et au lieu de suivre la côte comme prévu, nous prenons la direction du sud, où effectivement sitôt la chaîne des Pyrénées traversée, nous retrouvons un soleil magnifique.

A Salamanca, cette fois nous pouvons déballer notre matériel de camping, sur un terrain bien aménagé, proche d'une rivière, le Rio Tormes. La baignade est très agréable dans cette eau peu profonde et limpide. Daniel commence à nager, moi, pas du tout (*j'apprendrai deux ans plus tard à Benidorm*), et c'est là que je perds mes lunettes, retrouvées heureusement par Daniel, dans les galets, au fond du Rio Tormes.

Nous restons quelques jours, pour visiter la région : la Plaza Mayor de Salamanca et le château de Buen-Amor, restent deux souvenirs importants. Et, comme prévu, nos voitures prennent la direction du Portugal, avec la traversée de la Sierra Peña de Francia.

A cette époque, la circulation automobile dans la péninsule Ibérique, est peu intense. Le parc automobile espagnol est surtout constitué de SEAT (*modèles FIAT construit en Espagne*), dont beaucoup de taxis. L'Espagne est toujours sous la domination de Franco, son développement économique est très en retard. Les routes sont en mauvais état, il y a de nombreux et importants nids-de-poule, mêmes sur les routes nationales. Plusieurs fois nous voyons les cantonniers, transporter des pierres avec une hotte sur leur dos... Il n'y a aucune autoroute (*Ce n'est qu'en 1964 que nous verrons le début du chantier de l'autoroute au nord de Madrid*). Cependant, il y a une signalisation ignorée en France : sur les routes à la sortie des villes, on trouve ce panneau : « PEATONES CIRCULAR POR LA IZQUIERDA* », sans doute à cause du nombre important de promeneurs nocturnes à proximité des villes.

* Piétons, circulez à gauche

LE PORTUGAL.

Ce qui nous surprend le plus, à notre arrivée au Portugal, c'est le contraste dans les moyens de locomotion. La circulation est encore plus réduite qu'en Espagne, seules les personnalités importantes roulent en Mercedes, et avec un chauffeur. Le reste de la population, essentiellement rurale, se déplace à pied, ou à dos de mulet. Les femmes sont presque toujours pieds nus, avec de volumineux chargements sur la tête, et, toutes habillées de noir. Les hommes, eux, sont sur leurs mulets, quand ils en ont un.

Autre surprise, la décoration des églises : toutes les façades sont carrelées « d'Azuelo », sorte de céramique à dominante bleue. Le dimanche matin, à la sortie de la messe, nous constatons que presque toute la population a assisté à l'office, et est habillée avec une certaine élégance (*surtout les enfants*).

Cette fois, nous campons presque au bord de la mer, à Ovar à quelques Km au sud de Porto. Ce village, nous étonne aussi beaucoup, toutes les maisons se ressemblent, les boutiques sont rares, sans indications apparentes, les rues sont très propres, mais nous ressentons encore plus qu'en Espagne, la pauvreté de ce pays.

Les habitants sont très accueillants, et beaucoup parlent le français (*le français est la première langue étrangère apprise par les portugais*). A Ovar, nous trouvons un commerce très polyvalent : on y trouve du pain, du vin, de la viande, des souliers, des outils, du savon, des vêtements, etc., etc. Le vin se vend en bombonne de 5 litres, il est très bon et pas cher. Les prix sont comme en Espagne, nettement moins élevés qu'en France.

Notre principal lieu d'excursion, est Porto. Ville très intéressante à visiter, située sur les bords du Douro, avec le pont métallique construit par Eiffel, qui ressemble au viaduc de Garabit. La vieille ville est très animée, la circulation relativement importante, avec quelques gamins qui réclament « Escudos, Escudos ».

Visite obligatoire : un chai de Porto. Toutes les grandes marques, ont leurs chais sur les rives du Douro, et organisent des visites pour les touristes ; celle que nous choisissons : c'est Ferrera, seule marque à capitaux portugais, toutes les autres, sont sous le contrôle de sociétés anglaises. La visite commence par une petite croisière en bateau sur le Douro, avec commentaires très intéressants sur la ville de Porto, la culture et la vinification du raisin. Nous visitons ensuite les chais, avec beaucoup d'explications, et enfin la dégustation attendue. En souvenir nous achetons bien sûr quelques bouteilles, qui ne se conserveront pas très longtemps, sauf une, miraculeusement conservée par André, et que nous dégusterons pour les 18 ans de Lionel, venu au monde neuf mois après ce séjour au Portugal !!

Nous repartons vers le nord, pour visiter la côte Cantabrique prévue au départ. Nous quittons le Portugal avec beaucoup de souvenirs et le regret de ne pas y rester plus longtemps, mais il faut songer à prendre la route du retour. Notre prochaine étape va être la baie de Vigo, à environ 25 Km après la frontière nord du Portugal.

LA COTE CANTABRIQUE.

Nous retrouvons le nord-ouest de l'Espagne, cette fois avec le beau temps. La baie de Vigo à cette époque est complètement ignorée des touristes, il y a des kilomètres de plages absolument vierges de toutes traces humaines. Nous trouvons un terrain de camping, sur l'île de la Toja, site merveilleux, habité par des pêcheurs. Nous y achetons deux homards qui seront très appréciés (*c'est la première fois que nous mangeons ce crustacé*).

Denise se souvient bien de ces homards, qui avaient un peu de mal à entrer dans la marmite de camping, et qui une fois cuits, lui couraient après !!!

Notre dernière étape en Espagne, se fait à Gijon, près d'Oviedo. Le camping est directement installé le long de la plage, qui est magnifique. Pour un mois d'Août, il y a peu de monde, cette côte du nord de l'Espagne, en ces années-là, est peu fréquentée. Tous les touristes sont concentrés sur la côte de la Méditerranée, ce n'est plus le cas maintenant.

Un incident qui aurait pu être dramatique survint au cours d'une baignade. La plage en pente douce, ne paraît pas dangereuse avec l'eau bien plus chaude qu'au Portugal, où un courant froid ne favorise pas le bain. André se baigne tout seul, quand nous l'entendons crier « au secours », comme il n'est pas très loin et qu'il a souvent l'habitude de plaisanter, nous n'y prêtons pas attention. Après un petit moment, Yvette quand même inquiète, va voir ce qui se passe. Dédé est effectivement en sérieuse difficulté, ne sachant pas nager. Yvette est à ce moment, la seule à savoir vraiment bien nager. Elle réussit à ramener son mari, qui commençait à paniquer. Depuis il ne se baigne plus tout seul. Cela étant, nous avons eu l'explication de ce risque : une rivière à fort courant, se déverse dans cette plage, ce que nous ne savions pas, et à marée haute le lit de cette rivière est invisible.

Conclusion : une plage apparemment calme, peut être dangereuse et, il ne faut jamais se baigner seul. Pour nous remettre de cette émotion, nous nous réconfortons, avec une tournée de Porto et de Ricard (*excellents et pas chers*).

Sur le chemin du retour, nous repassons à Santillana Del Mar, village vraiment très pittoresque et accueillant. Nous y savourons une excellente paella, pour clôturer la fin de ce premier périple, en péninsule Ibérique.

Mis à part, la frayeur provoquée par la « noyade » de Dédé, ces vacances se sont très bien passées, et nous incitent à revenir en Espagne aux prochaines vacances. En moins d'un mois, nous avons campé à six endroits différents, ce qui fait beaucoup de montages, et démontages de tente. Nous sommes maintenant bien rodés à ce genre d'activité, nous avons parcouru 5.500 Km., en moins de quatre semaines.

MADRID en 1964 et BENIDORM.

L'année suivante nous repartons (sans Dédé & Yvette), cette fois pour le centre de l'Espagne. Avec une autre Simca 1000 et la remorque. Nous restons plus longtemps, sur un camping à Zarauz près de Madrid, car il y a beaucoup de choses à voir : d'abord Madrid avec ses musées, la Puerta Del Sol, la vallée de Los Caídos, l'aqueduc de Segovia, etc. Nous visitons aussi longuement Toledo, ville très pittoresque située sur un méandre du Tage, avec sa multitude d'églises, et autres bâtiments historiques. Toute cette région, très riche en sites touristiques, est vraiment magnifique, mais « *que calor* » ; nous admirons les Madrilènes, en costume et cravate qui se promènent en plein soleil. A cette époque, il est très mal vu, même pour les touristes, de se promener en short, dans les rues de Madrid.

Notre dernier voyage en camping en Espagne, a lieu sur la Costa Blanca, en Août 1965. Nous partons d'Argenteuil le soir, avec l'intention de faire une étape dans les Pyrénées, du côté de Pau, et, comme je suis en forme pour conduire, nous décidons de continuer. La traversée de l'Aragon et de la Castille, est assez éprouvante à cause de la chaleur et de la poussière. L'état des routes est toujours aléatoire, à certains passages, la voiture soulève un nuage de poussière, malgré la vitesse réduite.

La climatisation des voitures est inconnue, mais sur beaucoup de modèles il y a des déflecteurs sur les portes avants. C'était le cas de la Simca 1300, que nous avons à ce

moment-là (6030 FX 78, rouge). Nous effectuons une grande partie du parcours avec les quatre glaces baissées, et les déflecteurs retournés.

En fin d'après-midi, nous sommes à l'entrée de Valencia ; le compteur indique 1.400 Km. Nous jugeons raisonnables, de faire une halte à Valence, 24 heures de conduite sans étape nous paraissent suffisantes !! Le lendemain nous arrivons enfin à Benidorm.

Le Benidorm de ces années-là est bien différent de celui de maintenant, c'est un petit village avec seulement quelques immeubles de 3 à 4 étages. Sa situation exceptionnelle, et ses deux plages splendides, favorisent le développement intensif, qui va s'effectuer sans interruption. Nous trouvons un terrain de camping, au sud de Benidorm, qui existe encore en 1990. Nous gardons aussi un excellent souvenir de cette région, surtout à cause des plages, et de la température de l'eau ; c'est ici que j'apprends enfin à nager, avec Denise et Daniel comme moniteurs.

Les plages d'Espagne de la côte Méditerranée, sont nettement plus fréquentées que celles des côtes de l'océan, mais rien à voir avec les concentrations connues actuellement. Les maillots de bain sont plus « habillés » que maintenant ; pas question de seins à l'air, Franco ne tolère pas cette liberté. Depuis, les espagnoles se sont mises à la mode.

Ces vacances en Espagne sont les dernières, en camping sous la toile. Cette formule, économique, a aussi quelques inconvénients : l'installation et le démontage du campement, la recherche d'un terrain convenable, le pliage de la tente sous la pluie, etc.

Puis, le développement, des petites caravanes devenues financièrement accessibles, souvent pliantes et très légères, nous font penser à cette solution.

Je commence, à regarder les différents modèles qui se trouvent sur les terrains de camping, à prendre des notes, à relever des dimensions, et à faire quelques croquis. Car dans ma tête, commence à germer l'idée d'en construire une moi-même.

VALLE DE LOS CAÏDOS



Monument créé par Franco, à la mémoire de toutes les victimes de la guerre d'Espagne de 1936.

Ce site grandiose, est situé dans la Sierra de Guadarrama à 25 Km au nord-ouest de Madrid. L'accès se fait par une route privée, à péage.

L'imposante Croix ci-contre, construite en granit, domine l'ensemble du site ; La branche horizontale, de 50 mètres de longueur, est creuse, et un wagon pourrait y circuler.

La basilique, creusée dans la Sierra, est plus grande que celle de Saint Pierre à Rome, le revêtement intérieur est réalisé en marbre. Une immense esplanade fait face à l'entrée de la basilique.

Cette réalisation colossale, avait été inaugurée quelques années avant notre visite en août 1964.

L'aqueduc de Ségovia, et Los Caídos, sont parmi les sites les plus gigantesques que nous ayons visités.

La construction de la caravane J.A.

Après examen de toutes les caravanes existantes du marché, un modèle très particulier, retient mon attention : c'est la WA-WA, marque belge, d'ailleurs très éphémère. De construction très légère, en forme d'œuf et semi pliante, elle semble bien convenir à nos désirs. Nous n'avons pas une voiture très puissante, il est donc nécessaire de s'orienter sur ce type de caravane. Mes premiers dessins sont conçus sur cette base.

Au mois d'Octobre 1965, nous allons au salon du camping et de la caravane au Bourget pour nous documenter, et discrètement, je relève des mesures nécessaires à mon projet. Depuis que j'ai cette idée en tête, j'examine toutes les solutions possibles. Je réunis une documentation importante me permettant de comparer les avantages et inconvénients des différents modèles.

Avant de me décider à la construction complète, j'envisage l'achat d'une caravane non aménagée. Le constructeur Henry Mague, est le seul constructeur, à proposer des caravanes sans le mobilier intérieur. Compte tenu, des prix proposés, j'élimine cette solution. Après beaucoup d'hésitations, je me décide finalement pour la fabrication complète, d'une caravane rigide, mais de forme très aérodynamique. Vers le 15 Décembre 65, je commence la construction, jugée un peu audacieuse par beaucoup de personnes de notre entourage. Le résultat les fera changer d'avis.

Je dessine le modèle définitif, suivant 3 critères bien précis :

1°) Le poids, environ 500 Kg. 2°) La forme, (l'avant en forme d'œuf). 3°) La position des baies avant et arrière, doivent me permettre de voir avec le rétroviseur intérieur de la voiture (*aucun fabriquant de caravane, n'a résolu ce problème*). Pour être certain d'obtenir cette dernière condition, je trace une épure en vraie grandeur sur un mur.

Autre choix très difficile : quel matériau utiliser ? Il y a trois possibilités : le bois, le métal ou le plastique. Un collègue de bureau qui a construit un bateau en résine, a eu beaucoup d'ennuis ; j'élimine donc ce procédé. Comme ancien tôlier, je devrais logiquement choisir la construction métallique, eh bien non, j'opte pour le bois.

Le bois me semble, réunir plusieurs avantages : la légèreté, la facilité de travail sans outillage important, et le prix. Je suis peut-être aussi influencé dans cette décision, par un collègue du bureau, également ancien tôlier mais qui réalise lui-même ses meubles. Il y a aussi Loiseau, responsable des menuisiers de l'entretien général (*je suis à ce moment-là préparateur chez Simca à Poissy*), qui me conseille très utilement sur l'utilisation du bois, et Loiseau devient rapidement un ami. Chez Ford, il était contremaître à l'atelier menuiserie, et ramené au simple rôle de responsable des quelques menuisiers de l'entretien général, lors du rachat de Ford par Simca en 1954. Il décédera malheureusement quelques années plus tard, juste avant de prendre sa retraite. Je suis allé à ses obsèques avec une importante délégation de l'usine.

En plus de ses conseils, mon ami Loiseau, m'aide aussi beaucoup. Il commande et fait livrer deux plateaux de frêne, à son atelier qu'il a, à Achères (*atelier très bien outillé, car étant plus jeune il travaillait à son compte*). Le soir je vais avec lui, pour débiter ces plateaux de frêne, en tasseaux de 20 x 20 qui constitueront l'armature de ma caravane. J'ai toujours eu beaucoup d'admiration pour cet homme, gentil, serviable, désintéressé et vrai professionnel, plusieurs fois, nous l'avons invité, après le décès de sa femme.

L'ossature est donc faite en frêne, bois dont les qualités, sont la résistance et la souplesse. Les parois intérieures et extérieures, sont en contreplaqué « marine » de 4 mm, qualité résistant à l'humidité. Vu la surface, ce matériau représente une dépense assez importante, mais je bénéficie d'une remise grâce à la sœur de Micheline Ribeau qui est directrice à Luterma, société importante de fabrication de contreplaqué, qui disparaîtra quelques années plus tard. Avant 1970, il n'existe pas de grandes surfaces pour acheter tous ces matériaux à des prix intéressants.

Pour l'assemblage, j'utilise de la colle « Caurite », colle à deux composants, utilisée dans l'aviation. Pour vérifier sa qualité, je fais un essai en collant deux morceaux de bois, que j'essaie ensuite d'arracher à l'étau ; c'est le bois qui se déchire, les parties collées sont indécollables.

Au moment de cette aventure, nous habitons rue de Saint-Quentin à Argenteuil, dans le pavillon construit par mes parents. Le garage que j'ai agrandi offre suffisamment de place pour y travailler, mais la hauteur est très insuffisante, pour assembler complètement ma caravane. Pour pallier cet inconvénient, je construis les deux panneaux latéraux et le plancher, et, ensuite je procède à un montage à « blanc », ce qui me permet de préparer le maximum d'éléments, avant l'assemblage qui se fera dans la cour.



Ci-contre, préparation d'un panneau latéral : entre les feuilles de contreplaqué, je réalise l'isolation avec du polystyrène expansé. Sur cette photo, je prépare l'emplacement des fenêtres. Celles-ci, sont achetées chez UCP, à Cergy, société spécialisée qui fournit 80 % des fabricants de caravanes, avec un bon d'achat pour obtenir une remise intéressante.

Autre partie très importante de mon entreprise : le châssis. Je le réalise en « Profilafroid » de 60 mm (*Profilafroid est une société spécialisée dans la fabrication des profils métalliques étirés à froid*). Là, je suis dans ma partie, mais je n'ai pas encore de poste de soudure ; les postes portatifs pour « bricoleur », sont inexistantes (*j'ai acheté celui que je possède toujours, au premier salon du bricolage, en Novembre 1966*). Le chef d'atelier de l'entretien, consent à me prêter un poste, avec autorisation du service intérieur de l'usine et moult signatures.

La suspension d'une caravane est un élément primordial pour le comportement routier et le « confort » du mobilier. Là aussi plusieurs possibilités : ressorts à lames, ressorts à boudins, bloc de caoutchouc, barres de torsion.

Les caravanes ayant la meilleure réputation de tenue de route, sont équipées d'essieux à barres de torsion, fabriqués par Frankel. De l'avis de tous les spécialistes, c'est à tous points de vue, la solution la plus satisfaisante, mais aussi la plus chère. La marque « Frankel » fait partie du groupe C.F.C. (*Compagnie Française de Convoyeurs*), important fournisseur chez Simca, ce qui me permet d'obtenir une bonne remise.

Sur la photographie ci-contre, mon apprenti Daniel, fixe le plancher sur le châssis, avec une multitude de vis.

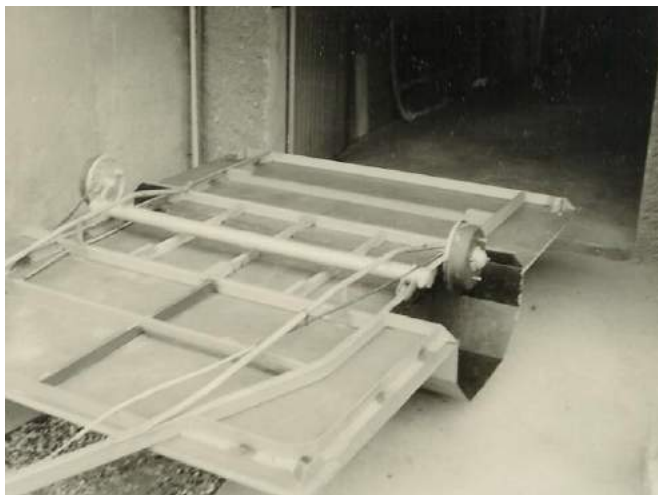
Les passages de roues, sont en tôle galvanisée de 8/10 et le plancher en contreplaqué « marine » de 15 mm.

Au fond du garage, on aperçoit la table de ping-pong, fabriquée vers 1962, avec un contreplaqué spécial de Luterma.

Sur cette table, notre premier « Transistor » MARTIAL, acheté aussi directement chez le fabricant ; pour l'époque il est très perfectionné, 3 touches de présélection, prise haut-parleur, 3 gammes d'onde, pas de F.M. qui n'existe pas à cette époque.



L'essieu Fränkel, se présente sous la forme d'un tube, avec deux bras articulés à chaque extrémité. Dans ce tube sont fixées les barres de torsion, en acier spécial, leurs « frottements », ayant le rôle d'amortisseur. Des milliers de caravanes et de remorques, sont équipées de ce système de suspension, à la satisfaction de tous les utilisateurs. Je crois que l'essieu Fränkel existe encore, mais commercialisé sous une autre marque.



Ci-contre, le plancher retourné, avec l'essieu

L'essieu FRANKEL et les passages de roues.

La fixation de l'essieu sur le châssis se fait simplement, par 4 boulons.

Tout l'ensemble est abondamment traité avec l'antirouille et peint au noir à châssis.

Photo prise le 3 Avril 1966, quelques jours avant l'assemblage définitif.

Comme on peut le voir sur la photo, la flèche est constituée du prolongement du châssis, renforcée, avec des tubes triangulés, de façon à réduire le poids de l'ensemble. Par la suite je constaterai, que c'était une erreur de conception. En effet au cours de la deuxième année d'utilisation, alors que nous sommes à un arrêt casse-croûte, Daniel s'aperçoit, qu'il y a une cassure sur une partie de la flèche.

En réalité il y a deux fêlures très sérieuses, un accident aurait pu se produire rapidement. Nous venions de traverser un village où je me souviens avoir vu un atelier de serrurerie ; à très petite vitesse, retour à ce village, où un artisan très compétent effectue une réparation provisoire, en soudant deux cornières de renfort.

J'effectue bien sûr, la modification nécessaire, en réalisant une autre flèche en profil de 70, doublé d'un feuillard de renfort. Plus aucun ennui ne surviendra par la suite.

Le freinage, comme sur toutes les caravanes, est du type à inertie. C'est plutôt un ralentisseur, malgré une mise au point effectuée chez Menozzi (*atelier de freinage Bendix et Looched*), où le responsable Bernard est un copain de Robert Ribeau.

Le moment de l'assemblage arrive enfin : c'est le week-end de Pâques que je choisis, car il me faut de la main d'œuvre supplémentaire, pour cette importante opération.

Pendant l'hiver, j'ai préparé le maximum d'éléments, qui ont été montés à blanc. Pour le montage final, l'opération la plus délicate, consiste au cintrage des panneaux de contreplaqué de la face avant.

Gérard (Molinéro), vient m'aider, pendant ces trois journées très actives, et, Daniel malgré ses 12 ans, participe aussi efficacement à cet assemblage. La mise en forme du contreplaqué, s'effectue sans trop de difficultés. Le lundi soir, j'emmène la caravane sur le terrain de la cité Morinval, où je pourrai procéder aux finitions.

Pour l'assemblage, en plus de la colle, j'utilise des vis et des clous, soit en cuivre, en laiton ou en inox, (achetés au B.H.V. à Paris), pour éviter la corrosion.

La peinture m'est fournie, par le représentant de Valentine, fournisseur de Simca. C'est la Valénite que l'on trouve maintenant dans les grandes surfaces. Pour l'apprêt, j'utilise du Valplomb, qui est à la fois un très bon antirouille et un apprêt pour le bois. Auparavant j'ai procédé au masticage, enduit, et ponçages alternés. L'ensemble de ces opérations, est le plus pénible et fastidieux de toute la construction. J'effectue la peinture au rouleau mousse, ce qui donne un léger granité, atténuant un peu les irrégularités de surface.

Pour la finition extérieure, j'habille les angles avec de petites cornières en aluminium, et la ceinture de carrosserie avec un profil spécial garni d'un jonc rouge.

Les roues sont des jantes Dunlop, fournies avec l'essieu ; les pneus viennent de chez Tyresol, grossiste en pneus et rechapage, où mon père, a de bonnes remises.

Voyons enfin l'aménagement intérieur. Pendant l'hiver, j'ai préparé le plus possible d'éléments, mais la finition me paraît quand même très longue. Tous les meubles sont collés et vissés avec l'ossature, ce qui participe à la rigidité de l'ensemble. A droite, en entrant, il y a une glacière et un plan de travail avec placard à portes coulissantes, en face, l'évier et le réchaud, avec placards haut et bas, à gauche, se trouve une petite penderie au-dessus du passage de roues. La moitié arrière est occupée par la table, et deux confortables banquettes, qui se transforment en lit de 140.

Toutes les façades des meubles, et les plans de travail sont en revêtement stratifié, genre « Formica ». La décoration, est sous la responsabilité de Denise, qui réalise les rideaux et l'habillage des coussins ; l'ensemble est parfaitement réussi. Beaucoup de caravanes, construites par des professionnels, n'ont pas cette qualité de finition.

La formule de la table se transformant en lit, est la seule solution possible sur une caravane de cette dimension ; le lit est très confortable, mais avec l'inconvénient du montage et démontage quotidiens. L'année suivante, je résoudrai en partie cette servitude, en adaptant un auvent en toile, ce qui nous permettra de dîner souvent dehors, et de laisser le lit prêt pour la nuit.

La phase des finitions, surtout de l'intérieur, me semble interminable ; l'ajustement des tiroirs, l'équipement électrique constitué de deux réseaux séparés :12 et 220 volts, la



pose des tringles de rideaux, l'isolation de la glacière, la recherche de systèmes de fermeture pratiques et efficaces, etc. Et luxe suprême, un store vénitien sur la fenêtre avant.

Je n'ai malheureusement pas conservé, ni les plans, ni les factures. En gros, le prix de revient a été d'environ 50%, du prix d'un modèle équivalent du commerce, mais avec une qualité de finition bien supérieure, et un aménagement personnalisé. L'investissement en outillage a été négligeable : une scie égoïne, et 2 râpes à bois.

Après quelques brefs essais dans les rues du quartier, nous voici enfin prêts pour nos premières vacances en caravane ; direction l'Auvergne le 11 Juillet 1966. Pour tirer notre « roulotte », j'ai une Simca 1301, 7 CV fiscaux, puissance suffisante pour tracter correctement. Bien sûr, je n'ai aucune expérience de la conduite en « traction », cela viendra très vite, il suffit de respecter quelques règles impératives :

1. Le chargement, les charges lourdes en bas et le plus au centre possible.
2. Le poids sur la boule d'attelage, environ 7 % du poids de la caravane.
3. Pour la conduite, savoir que l'attelage se contrôle toujours mieux en accélération. Utiliser les rapports inférieurs de la boîte de vitesse et faire en sorte que cela ne soit pas la caravane qui pousse la voiture. La principale difficulté, étant la descente des cols en montagne.
4. Et évidemment ne pas oublier que la remorque est plus large que la voiture.

Nous utiliserons la caravane **J.A.**, pendant 23 ans, en parcourant plus de 33.000 Km., sans jamais aucun problème, (sauf l'incident de la flèche la deuxième année.)



Prêt pour le départ

5^{ème} CHAPITRE : LES LOISIRS

Immédiatement, nous apprécions le confort et tous les avantages d'une caravane, en comparaison à la toile de tente. Le choix que j'ai fait est le bon : rien à monter ou à démonter, possibilité de s'arrêter en cours de route pour manger, quel que soit le temps, plus de toile à plier mouillée, place disponible dans la voiture, etc.

En revanche se pose le problème du garage : comme en général toutes les vacances se passent dans la moitié sud de la France, André Baudoin nous propose son hangar, presque inoccupé à cette époque. Nous l'utiliserons pendant deux ans.

La vie en caravane nous convenant très bien, nous cherchons à l'utiliser le plus possible, en plus de la période vacances. Tous les ans au mois de Mai, nous partons pour plusieurs jours, c'est ainsi que nous découvrons Beaugency, et son magnifique terrain au bord de la Loire. Pendant plusieurs années, nous y laissons la caravane pendant la belle saison, pour y venir très souvent en W.E. A Cravant petite commune des environs, nous trouvons une ancienne grange, que les propriétaires louent pour garer des caravanes.

Une utilisation imprévue, va être de servir de « baraque de chantier », lors de la construction de la maison de Daniel à Aix les Orchies. En 1979, Daniel et Michèle, ont acheté un terrain, pour y construire leur maison, et nous décidons d'aller aider Daniel pour quelques travaux. Donc cette année-là, pas de vacances, le 30 juin, la caravane arrive à Aix, et y reste, jusqu'au mois de Novembre.

Au printemps suivant, je découvre quelques fuites à différents endroits, très vite je découvre l'importance des dégâts : en plusieurs points, il y a eu des pénétrations d'eau, surtout dans les angles. La pluie, s'est infiltrée par les clous et vis de fixation des cornières et moulures décoratives, pourtant bien fixées avec mastic d'étanchéité. Les 6 mois sous le climat du Nord, ont sans doute aggravé les choses. Pour l'hiver 1979 / 80 me voici avec un nouveau chantier de remise en état, qui n'était pas prévu.

Au fur et à mesure du démontage, je découvre l'étendue des dégâts : une partie de l'armature en frêne est complètement pourrie, ainsi que le contreplaqué, de la face avant. Il faut donc éliminer et remplacer toutes les parties détériorées. Cela représente un travail pénible et difficile, pour refaire et raccorder de nouvelles pièces en bois sur l'existant.

Heureusement, il y a le « Sintobois », mastic à durcisseur cher mais très efficace.



Parties arrière, en cours de remise en état. Avril 1980.

5^{ème} CHAPITRE : LES LOISIRS

L'importance des réparations, nécessite une remise en peinture complète de la caravane, mais après 14 ans d'utilisation, cette opération semble justifiée.

Plus question de remettre des baguettes en aluminium, que j'élimine avec un peu de regret, puisqu'elles faisaient partie de la décoration extérieure. Je change radicalement le « look » de la caravane **J. A.** pour lui donner un aspect plus moderne. Le résultat est satisfaisant, comme le montre la photo ci-dessous.



Au cours de cette phase de rénovation, je procède également à quelques modifications dans l'aménagement intérieur, la plus importante est le remplacement de la glacière, par un petit réfrigérateur « Trimix » (220 / 12 volts + gaz).

En effet, la glace en pain que l'on trouvait sur tous les terrains de camping, devient de plus en plus rare, toutes les fabriques de glace disparaissent, et les petits « frigo » se généralisent. Cette modification devient donc indispensable.

Pendant encore huit ans, la **J. A.** nous donne bien des satisfactions. Avec elle, nous visiterons à peu près toutes les régions touristiques de la France, avec même un séjour en Allemagne, sur les lieux de mon service militaire. Nous réussissons même, à faire adopter ce système de vacances à Micheline et Robert, qui auront successivement trois caravanes différentes.

Et puis en 1988, je suis en retraite, nous envisageons de partir plus souvent, avec Robert et Micheline. La caravane qu'ils ont ne leur convient plus, ils vont au salon du Bourget pour en choisir une autre. Depuis quelque temps, une autre idée me passait par la tête : le camping-car. Nous voilà partis aussi au Bourget pour voir cette nouvelle formule de loisirs. Mais, après beaucoup de réflexion, nous abandonnons ce projet, pour finalement commander une autre caravane. C'est une Caravelair, plus grande que la **J. A.** et surtout avec un lit permanent, et d'autres aménagements plus confortables. M. et R. eux ont choisi une Burstner, modèle à peu près équivalent à la Caravelair.

Au lieu d'une auto-caravane, nous voici avec une nouvelle caravane, que nous utilisons seulement pendant deux ans, en Bretagne, en Ardèche et pour finir en Dordogne.

Il reste à vendre la **J. A.**, ce qui sera plus difficile, que prévu.



Dernier voyage de ma caravane, pour la livraison à Beynes, le 21 avril 1990.

NOS VOYAGES EN CARAVANE J.A.

DATES	PARCOURS	Km.
1966 juillet / août	Argenteuil, Cournon d'Auvergne, Mauriac, Alvignac (46), Blaye, Saujon, la Fôlatière (17).	1.150
1967 mai / juin / août	La Fôlatière, Argenteuil, Montrichard, Argenteuil, Beaugency, Les Mazes (<i>Ardèche</i>), la Fôlatière.	2.430
1968 mai / juillet	la Fôlatière, Amboise, Beaugency, Salavas (<i>Ardèche</i>), Beaugency.	1.350
1969 mars à juin juil / août / sept	Beaugency, Argenteuil, Avallon, Sully s/ Loire, Beaugency. le Bile, Kerners (<i>Bretagne</i>), St.Céneri, Fréteval, Beaugency.	1.520
1970 mars / mai juin / juillet	Beaugency, Argenteuil, Beaugency. Pornic, Pesnestin, lac de Guerlédan (56), Chissay s/ Cher, Beaugency (<i>garage à Cravant</i>).	1.385
1971 juin / juillet / août	Cravant, Argenteuil, Bulgnéville (88), Trèves, Coblenz (<i>Allemagne</i>), <i>Bulgnéville</i> . Argenteuil, Quiberon, Beaugency.	2.600
1972 juillet / août	Beaugency, Chatel-Censoir, Baye, Décize, Beaugency. lac de Vassivière, Salles-Curan (<i>Aveyron</i>), Villeneuve s/Lot, St Savinien, la Fôlatière, Beaugency.	2.040
1973 mai	Cravant, Argenteuil, Val d'Aulnay.	220
1974	Val d'Aulnay (<i>construction</i>)	
1975 juillet	le Val, Trébeurden, Villedieu les Pôeles, le Val.	985
1976 juin / juillet	le Val, Cancale (pte du Grouin), Coutainville, Val d'Aulnay.	450
1977 mai / juin août / sept	le Val, Quiberon, le Val (<i>remplacement deux pneus</i>). le Val, la Fôlatière, St. Georges de Didonne les Sables d'Olonne, Angers, Saumur, St. Etienne de Chigny, (<i>près de Tours</i>), Vendôme, Val d'Aulnay.	1.050 535 740
1978 juin / juillet	le Val, Assérac (56), Pont Mahé, le Val.	920
1979 juin à nov.	<i>Chantier d'Aix les Orchies (avec la Rancho)</i>	580
1980 juillet / sept	le Val, St.Gildas-de-Ruys (56), la Fôlatière, Soustons, St. Julien-de-Lampon (24), Souillac, Eguzon, le Val.	825 1.210
1981 août	le Val, la Roquebrou, St.Gérons, la Fôlatière, le Val.	1.340
1982 mai / juillet	le Val, Malbuisson (25). Bioges, Centron, Bellentre (<i>haute Savoie</i>), le Val.	520 800
1983 mai / juillet	Lormes (<i>Morvan</i>), St.Thibault, Thauvenay Talloires (<i>Annecy</i>), la Clayette (71), St.Thibault, le Val.	430 1.045
1984 juin	Angers, Pornic, Azay le Rideau, le Val.	970
1985 juin	Balbigny (43), Valréas (84), Die, Talloires, Châteauneuf s/ Loire	1.810
1986 septembre	le Val, le Puy, St-Julien-de-la-Nef (34), Marseillan, Amélie-les-Bains, St.Flour, le Val.	1.985
1987 juin / août / sept	le Croisic, Ancenis (44), Beaugency, le Val. Balbigny, St.Martin-d'Ardèche, Apt, Moustier-Ste-Marie (04), Presqu'île de Giens, Vaison-la-Romaine, Meyzieux, le Val.	975 1.990
1988 juin / juillet	Tournon (07), Moustier-Ste-Marie, le Val.	1.810
1989 juillet 1990	Orgeval, Valenton, le Val, Beynes. <i>Vendue le 21 Avril 1990</i>	80
Total des Kms parcourus :		33 142

Les bateaux, et le projet « MULTI-BOAT ».

Pendant toutes ces périodes de camping et de caravaning, nous sommes fréquemment installés, au bord d'une rivière, ou d'un lac, ce qui nous donne envie d'avoir un bateau pour goûter au plaisir de la navigation. Avec la caravane, pas question d'avoir un bateau sur remorque, la seule solution, c'est le transport sur le toit de la voiture, donc une embarcation d'un poids inférieur à cinquante kilos.



*Le " Sportiak ", et Belle.
A Beaugency en 1968.*

Notre première acquisition, est le « Sportiak I ». C'est, une petite coque en plastique, qui est surtout prévue pour servir d'annexe. Mais c'est un début, il est très maniable et insubmersible. A Beaugency, il nous sert à traverser la Loire. Un ami, tente de m'apprendre de ramer « à la godille », pas facile du tout !! Le deuxième bateau sera un peu plus important, avec la coque en forme de catamaran, une option voile et possibilité d'y mettre un moteur ; l'utilisation de cette voile est plutôt problématique, quand je revends ce bateau la voile est toute neuve. C'est le

« Sportiak II » modèle très répandu qui sera fabriqué pendant de nombreuses années. Nous l'avons utilisé surtout à la rame ; sur l'Oise, la Loire, le lac de Pareloup (Aveyron), etc.

Le dernier, c'est « l'Acmor », avec une coque traditionnelle, mais assez lourde à

hisser sur le toit de la Simca 1100. En plus, il y a le moteur et la nourrice d'essence, à loger dans le coffre de la voiture où il y a déjà beaucoup de matériel (Daniel a grandi et il a une tente individuelle). La 1100, est vraiment à la limite de la surcharge ; malgré tout ça, j'arrive quelquefois à atteindre les 100 Km/h.



Le moteur est un 7 CV Chrysler, très bonne mécanique, assez réputée du temps de Chrysler Marine, qui disparaît en 1979 aux moments difficiles de cette société. Je m'intéresse de plus en plus, à la navigation fluviale, en 1970 je décide de passer le permis bateau « rivière ».

Comme l'épreuve pratique est la même que pour le permis « mer », je m'inscris en individuel, pour l'examen du code « mer », très différent du code « rivière ».

Je suis convoqué au ministère de la marine, où il y a une vingtaine de candidats, dans une salle immense. Depuis 1970, j'ai les deux permis, pratiquement inutiles, sauf quelquefois pour tirer Roger Paltani, en skis nautiques, sur la Dordogne à Cales.

L'aboutissement de ces débuts de navigation en rivière, nous entraîne vers un mode de loisir, qui commence à se développer, sur les canaux abandonnés par les péniches commerciales : ce sont les bateaux aménagés pour le tourisme fluvial, appelés : « House-Boat ». La première société, qui créa avec succès la navigation touristique fluviale, est « *la Line Cruiser* » d'origine anglaise, sur le canal de Bourgogne. Puis d'autres entreprises concurrentes arrivent, et s'installent un peu partout en France.

Notre premier essai, se fait sur la Seine, avec Guy et Micheline. A Port-Marly, il y a une société qui loue des « Caravaneau », construis à Vernon, où je suis allé voir le chantier. Nous sommes enchantés de ce premier Week-end sur la Seine. L'année suivante, en 1973, nous repartons cette fois sur la Marne, avec un type d'House-boat très différent, de construction hollandaise : un « *Doreak* ».

Ces « House-boat », sont équipés en général de moteur Volvo de 25 CV, bridés à 9 CV pour dispenser le pilote du permis, la puissance est suffisante, la vitesse étant limitée à 6 Km/h sur les canaux.

Toujours avec Guy et Micheline, nous partons cette fois, pour une vraie croisière de dix jours, sur la Mayenne et le Maine, avec un type d'house-boat appelé « *Pénichette* ». Ce modèle aura beaucoup de succès, et sera le plus répandu chez les loueurs de bateaux ; nous retrouverons la « *Pénichette* » quelques années plus tard, sur le canal du Nivernais, avec Robert et Micheline en 1984, et sur le canal du Midi, avec Gérard et Simone en mai 1998.

L'aménagement intérieur de ces embarcations, est semblable à celui d'une grande caravane avec tout confort : douche, chauffe-eau, frigo, chauffage, etc. L'inconvénient est qu'il faut réserver longtemps à l'avance, et la location est très chère. Tout cela, me fait penser que l'on pourrait mettre une caravane sur une sorte de radeau, pour arriver au même résultat. Comme

nous avons la caravane, il suffit donc de construire une base flottante adéquate.

D'autres, y ont d'ailleurs pensé avant moi, mais sans développement commercial.



Pénichette, sur le canal latéral de la Garonne, en mai 1998.

Je baptise mon projet : « Multi-Boat », car je pense à différentes possibilités d'utilisations. J'ai conservé les plans, le descriptif, et la maquette. Voici quelques extraits du dernier descriptif de janvier 1971 :

L'ossature, est constituée de deux flotteurs symétriques en tôle de 25/10 et de traverses en bois, boulonnées sur ces flotteurs. Le plancher est réalisé, par des planches vissées sur les traverses, espacées de 5 m/m pour l'écoulement des eaux. Une rambarde en tube est prévue au pourtour de l'ensemble.

Les deux flotteurs métalliques sont compartimentés (*pour assurer la sécurité en cas d'accident*), avec trappes d'accès pour l'entretien, et le stockage de l'eau, du carburant, du ravitaillement, de l'outillage, etc. Cette disposition doit améliorer la stabilité par abaissement du centre de gravité. La protection latérale est réalisée par des « listons » en bois, tenant lieu de pare-chocs à l'accostage.

La propulsion, peut se faire par un moteur hors-bord, fixé à l'arrière, de 9 CV Le poste de pilotage est prévu à l'avant sur les premiers plans de 1970 ; par la suite j'ai modifié cet emplacement, en le ramenant au tiers avant bâbord pour faciliter la conduite.

La mise en place de la caravane se fait par l'arrière, après dépose du moteur et de la rambarde arrière amovible. Il faut trouver une rive aménagée d'une rampe, ou avec la possibilité de poser deux passerelles. L'installation doit se faire sans trop de difficultés. Je prévois aussi, deux cavités dans le plancher pour y encastrer les roues, afin de diminuer le tirant d'air, et supprimer le marchepied d'accès à la caravane.



CARACTERISTIQUES

Longueur environ : 8,00 m.

Largeur totale : 2,80 m.

Tirant d'eau : 0,30 à 0,40 m.

Tirant d'air : 2,50 à 2,75 m.

Poids à vide environ : 1.000 Kg.

Poids total en charge : 2.500 Kg.

Moteur hors-bord, avec arbre long.

Puissance prévue : 9 CV

REPARTITION DES CHARGES.

Caravane environ : 700 Kg.

4 Personnes : 300 Kg.

Eau (150 litres) : 170 Kg.

Carburant : 60 Kg.

Moteur : 20 Kg.

Ravitaillement : 120 Kg.

Divers (fauteuils, vélos, outils, etc.) : 100 Kg.

TOTAL = 1.500 Kg.



AUTRES UTILISATIONS POSSIBLES DU « MULTI-BOAT » :

- Pontons d'accostage pour petits bateaux.
- Pontons mobiles pour la pêche.
- Bac pour passeur, ou promenade (aménagé avec des bancs).
- Terrasse flottante pour bar ou restaurant.
- Camping sur l'eau (montage d'une tente très facile).
- Et, pourquoi pas transport d'une automobile ?

J'ai abandonné ce projet à cause des difficultés, pour trouver un emplacement adéquat au bord d'une rivière ou d'un canal. Nous avons pourtant envisagé l'achat d'un terrain près d'Auvers-sur-Oise, pas loin d'Argenteuil.

Et puis en 1972 nous envisageons une autre solution pour l'utilisation de la caravane, qui se terminera par la construction du Val d'Aulnay.

Mon Multi-boat, est tombé à l'eau... !!

J'ai appris il y a quelques années, qu'un ex-collègue de bureau, avait fait réaliser mon projet, d'après les copies des plans qu'il m'avait demandées en 1973.

Mes débuts dans le bâtiment.

Quand nous nous marions en 1952, il est très difficile de trouver un logement, la guerre a causé d'innombrables destructions, et la façon de vivre a changé ; les jeunes veulent fonder un foyer, et n'acceptent plus de vivre avec les parents. Les propriétaires qui ont des locaux disponibles profitent de la situation en demandant des « reprises » généralement injustifiées. Cette pratique durera très longtemps.

Pendant la guerre, maman a gardé plusieurs jeunes enfants, dont Michèle la fille de M. et Mme Lavaud, qui habitent rue de l'Aigle à quelques centaines de mètres de la rue de St Quentin, et mes parents, sont restés en bonnes relations avec eux. Après la guerre M Lavaud, s'est associé à son frère, pour créer une entreprise de bâtiment, domaine où il y a beaucoup de travail. C'est d'ailleurs Papa qui lui apprend à conduire, sur sa camionnette 19 CV Ford (*les auto-écoles sont presque inexistantes, ceux qui ont le permis apprennent aux autres !!*).

M. Lavaud a commencé à agrandir et à modifier un petit pavillon, située 8 rue de l'Aigle, quand, avec son frère ils trouvent un marché de reconstruction important en Alsace. Maman qui apprend ce départ, leur demande s'ils veulent bien nous louer leur maison. La réponse est affirmative, avec une condition très particulière demandée par M. Lavaud : pas de loyer pendant un an, à condition que je termine les travaux de sa maison. C'était inespéré, il y a beaucoup de choses à terminer, mais deux pièces sont presque habitables.

Immédiatement, le soir avec Denise, nous commençons les travaux de peinture et d'aménagement. Mon premier chantier important c'est la pose des gouttières et des descentes d'eaux pluviales. Pas trop de difficultés, la soudure à l'étain, je connais, mais là, il faut travailler en haut d'une échelle (*les gouttières en plastique ne seront utilisées qu'après 1960*).

La finition du garage, est plus délicate : il faut abattre un mur, et le remplacer par un poteau de soutien. C'est un tube en acier, que je vais récupérer à la centrale EDF de Gennevilliers, où travaille papa Molinéro, qui va me conseiller et m'aider pour effectuer cette opération.

Une salle de bains, a été prévue, mais il n'y a que les murs et un tuyau de plomb qui dépasse du sol. C'est un plombier, collègue de Jacques Molinéro, qui vient réaliser la soudure nécessaire, pour qu'ensuite je puisse continuer la distribution de l'eau en tubes de cuivre. J'observe attentivement cette soudure sur le plomb, que je ne sais pas faire, pour le moment (*c'est l'origine du métier de plombier, mais maintenant très peu de plombiers savent souder le plomb !!*). Cette soudure faite par un soi-disant spécialiste, n'a pas résisté, à la première mise sous pression. Alors, je vais la refaire moi-même.

J'achète une lampe à souder à essence, marque Express, et je commence à m'entraîner, sur des chutes de tuyaux, avant de refaire la soudure défectueuse.

La grande difficulté pour la soudure du plomb, c'est que ce métal ne change pas de couleur avant la fusion. Il faut beaucoup de doigté, pour sentir le moment précis où le plomb commence à fondre avant de couler. Ma première soudure est parfaitement réussie, et par la suite j'en réaliserai beaucoup d'autres, car dans les anciens pavillons construits avant la guerre, toutes les tuyauteries sont en plomb. Le tube cuivre existe, mais est très

peu utilisé, à cause de son prix prohibitif, les canalisations en matière plastique, ne seront employées qu'après 1965. Il faut dire aussi que les installations sanitaires sont en général très succinctes : un simple robinet sur l'évier, pas souvent de WC à l'intérieur, les salles de bains sont rares, réservées aux habitations bourgeoises.

Pour résister aux pressions, le tuyau de plomb fait de 5 à 6 mm d'épaisseur, le diamètre n'est pas très précis, c'est le plombier qui adapte sur les robinets à brancher. Il n'y a pas de raccords démontables, et avec les hivers rigoureux connus pendant la guerre, les tuyauteries éclatent. A cette époque, le plombier est très demandé, et a une réputation de « spécialiste indispensable ».

Après la plomberie, je passe au chauffage central, autre domaine nouveau pour moi, réservé aux tuyauteurs spécialisés dans ce genre d'installation. Sur place il y a : la chaudière, les radiateurs et quelques longueurs de tube. Chez Aérazur, un tuyauteur me donne quelques « tuyaux », et j'achète un petit livre d'installateur en chauffage.

Me voici avec une casquette de chauffagiste, mais sans l'outillage indispensable ; principalement une cintreuse et une filière multi-diamètre. C'est encore mon papa Molinéro qui me trouve une filière, prêtée par un collègue de travail, et, pour le reste, je me débrouille comme je peux.

Les tuyauteries utilisées, sont des tubes en acier, qu'il faut fileter et assembler avec des raccords en fonte malléable de différents modèles : coudes, tés, réductions, raccords union, manchons, etc. Ces tubes et raccords, sont de diamètres normalisés, avec des dimensions en « pouce », car ils ont pour origine, l'industrie du pétrole en Amérique à la fin XIX^e siècle. Exemple : le tube de 1/2 pouce, correspond à 15/21 mm ; le tube de 3/4 de pouce, à 20/27 mm ; et le tube de 1 pouce, c'est du 26/34 (*théoriquement 25,4 de Ø intérieur*).

Chez Aérazur, je prépare le plus possible d'éléments de raccordement (*en perruque bien sûr*), mon père, m'a apporté le poste de soudure de chez Forestier, et après quelques Week-ends bien occupés, je réussis une installation qui fonctionne parfaitement. J'ai fait très attention à respecter les deux conditions essentielles, indispensables au bon fonctionnement, à savoir :

1. Diamètres suffisants et progressifs des tubes.
2. Suffisamment de pente, et surtout pas de contre-pente.

Cette installation, comme la plupart à cette époque, fonctionne en thermosiphon, c'est-à-dire, sans pompe de circulation comme cela se fera plus tard, avec des tubes de cuivre de petit diamètre.

Quelques années plus tard, je réaliserai, une autre installation de chauffage, et l'équipement d'une salle de bains, chez les cousins à Herblay.



Au 21, rue de Saint-Quentin.

L'arrivée, du neveu et de la nièce de M. Lavaud, nous impose le partage du pavillon de la rue de l'Aigle. Le neveu, est un type un peu farfelu, avec qui les relations sont assez tendues. Il travaille chez Publinel, où il est décorateur publicitaire, ses horaires sont bizarres, il a souvent des rentrées tardives et bruyantes la nuit, nous avons plusieurs fois des discussions, quelquefois violentes. La cohabitation devient impossible, il nous faut quitter la rue de l'Aigle. Nous sommes en 1956, les logements sont toujours introuvables.

Avec mes parents, qui sont décidés à nous aider, nous cherchons une solution satisfaisante, à la fois pour nous et pour eux.

Mon père, pense d'abord à surélever leur pavillon, avec un escalier extérieur, pour avoir une autonomie de l'accès à cet étage. Je commence quelques croquis, et je vais me renseigner à la mairie, où j'apprends, que pour obtenir l'autorisation de surélévation, il faut

modifier la toiture, pour que les pentes du toit soient parallèles à la rue. Cette condition, entraîne une réfection totale de la charpente, ce qui augmente considérablement le coût des travaux, déjà problématiques, et maman n'est pas très enthousiaste à ce projet.

Papa, propose, de nous faire une donation d'une partie de leur terrain, pour y construire une petite maison préfabriquée. Cette formule, nous convient davantage, et est immédiatement adoptée. Il faut maintenant effectuer les démarches administratives, et nous documenter chez les constructeurs de maisons préfabriquées.

Notre choix se porte sur la Société la Gauloise à Saint-Denis, pour une petite maison, sans les aménagements que je ferai moi-même. La parcelle de

22, 64, 66, RUE DANIELLE-CASANOVA
EXPOSITION PERMANENTE

LA GAULOISE SAINT-DENIS (93) TÉL. : PLAINE 25-78
BUREAUX - USINE - DÉPÔTS

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 7.800.000 FR. FRANCS
MAISONS PRÉFABRIQUÉES
R. C. SEINE 45 1 8134 C. C. P. 944540 PARIS

FACTURE N° 2902 Saint Denis, le 6 Décembre 1956

PROFORMA

Monsieur ARBELOIZ Pierre, 21, rue St-Quentin, ARGENTUIL Doit (S. & O.)

En exécution de sa commande du 3/11/56 N° 2.911 pour ce qui suit :
Un chalet en éléments préfabriqués, se comportant comme ceux des modèles exposés.

Type : PICCADILLY

Prix convenu :	Frs :	590.900,-
Transport :		32.600,-
Ensemble avec :		
1 Cheminée spéciale "S.T."		16.500,-
1 Châssis		5.800,-
Frais de participation à la constitution du dossier de permis de construire		18.000,-
Prix global		7. 669.800,-
Toutes Taxes perçues pour le Trésor		
En votre aimable règlement, sous déduction de tous acomptes versés		7. 669.800,-

3998af (Finale partie n° 1 sur 2 de la facture)

LES SPÉCIALISTES DE LA CONSTRUCTION INDUSTRIALISÉE EN FRANCE
GARAGES DÉMONTABLES - CHALET DE VACANCES - ABRIS DE JARDINS - PAVILLONS D'HABITATION

terrain cédée par mes parents, se situe à l'extrémité de leur propriété, et représente environ 150 m².

Mon premier chantier, consiste à creuser une tranchée pour les canalisations d'eau et d'électricité : pour l'eau j'utilise du tube 15/21 galvanisé, traité avec deux couches de goudron, et enrobé d'un ruban de protection.

Pour l'installation électrique, par économie, j'utilise du câble souple prélevé chez Aératur ; à cette époque, les normes sont moins exigeantes que maintenant, et je ne les connais pas !! Pour la plomberie, j'emploie des tubes de récupération, et des raccords « Erméto », utilisés sur les circuits de freinage des camions.

Je fais les plans des placards de cuisine, qui sont fabriqués chez Villard, le carrossier de Nanterre (*bon fournisseur, à prix très intéressant*). Il nous reste à acheter l'évier, que nous trouvons chez GME, à Clichy (*seul magasin GME à ce moment-là*), ainsi que : le lavabo, les WC, et la baignoire sabot. Tous ces éléments sont blancs, car la couleur, n'est pas encore très répandue, il y a peu de choix et le supplément de prix important.

La salle d'eau est très petite [un mètre de large], comme toutes les pièces d'ailleurs, puisque les dimensions hors œuvres de la maison, sont de 8,10 x 3,60 mètres. Pour l'eau chaude, je récupère un chauffe-eau à gaz au club de judo Simca, et pour le chauffage et la cuisson, nous achetons une cuisinière à charbon « Manufrance* » Eh oui, on se chauffe encore au charbon, et ça chauffe... surtout à côté !

Mon travail le plus pénible, est provoqué par le problème de l'évacuation des eaux usées. Le terrain est en légère contre-pente et l'éloignement, font qu'il est impossible de se raccorder sur la fosse et le puisard du pavillon de mes parents. Une seule solution, mettre en place une fosse septique et creuser un puisard à proximité. Alors, tous les soirs, je creuse. La grande difficulté, c'est la manutention de la fosse, entre la rue de St Quentin et son lieu d'utilisation. Le plus petit modèle de mille litres, pèse une tonne. Je suis allé la chercher chez Nardonnet à Triel, avec la camionnette prêtée par Forestier. Le plus délicat c'est de traverser le jardin que maman cultive, sans détériorer aucune plantation. Heureusement mon père a chez Forestier tout le matériel nécessaire : roues en bois, leviers, et une chèvre avec un palan pour la descente dans le trou. Finalement la fosse est mise en place sans incidents, sauf quelques désordres dans le jardin, qui provoquent un peu le mécontentement de ma mère !!

Pour évacuer les eaux résiduelles de la fosse, il me reste à creuser un puisard. A Argenteuil, le sous-sol est argileux, pour obtenir une infiltration des eaux, il faut traverser cette couche d'argile, plusieurs voisins, me disent que le sable doit se trouver vers deux mètres de profondeur. Tous les soirs, après mon retour de chez Simca, je prends la pelle et la pioche. Jusqu'à un mètre, c'est relativement facile, mais ensuite il faut des outils à manches très courts, et surtout j'ai besoin d'une assistance pour évacuer la terre avec un seau. Au départ le diamètre du trou est d'un peu plus d'un mètre, qui diminue au fur et à mesure de la descente. J'atteins moins deux mètres, moins trois mètres et je suis toujours dans la glaise, Denise en haut, tire les seaux avec une corde, le tas de terre, grossi, nous ne savons plus où la mettre.

Finalement je trouve le sable aux environs d'au moins quatre mètres, au fond du trou, je suis tout petit et un peu inquiet, il peut y avoir des éboulements, j'arrête de creuser à moins 4, 20 m. Mais ce n'est pas terminé, il me reste à disposer des parpaings à la périphérie du trou, pour maintenir les terres et supporter la dalle de fermeture. Durée de l'opération, environ quinze jours. Il reste à évacuer la terre ; compte tenu du foisonnement, cela fait au moins 5 m³, soit environ 250 brouettées, à emmener sur le trottoir de la rue de St Quentin, et ensuite à charger dans un camion.

* Manufrance, était une très grande manufacture, située à Saint-Étienne, qui éditait un volumineux catalogue de vente par correspondance (armes de chasse, vélos, machines à coudre, outillage, cuisinières, radiateurs, mobilier de jardin, matériel de camping, etc.) qui a disparu vers 1980.

6^{ème} CHAPITRE : LES CONSTRUCTIONS

L'année suivante, je réutilise mes compétences de terrassier, pour creuser une cave sous une partie du « chalet ». Opération aussi très pénible, je dois commencer à genoux, car il n'y a que cinquante centimètres entre le sol et le plancher, et la terre argileuse qui a séché résiste fortement à mes coups de pioche. La pioche est en réalité, un marteau piqueur, entièrement métallique, que j'utilise encore quelques fois à Traly. Encore beaucoup de terre à enlever, je suis rodé et la brouette* connaît le parcours.

Après ces gros travaux, il y a les aménagements extérieurs à effectuer : nivellement, dallage, clôture, plantations, etc. C'est un chantier permanent. Pour augmenter sensiblement la surface habitable, je prolonge la maison par un local qui va servir de dépendances [atelier, stockage du charbon, un coin bureau, etc.]. Ensuite je construis une véranda, toujours en utilisant des matériaux de récupération, généralement fournis par mon père.



Au fond, le mur de clôture, et à droite le local rajouté. Au centre, la véranda qui sert d'entrée. Photographie prise en juillet 1959. Avant 1957, ma mère cultivait de la luzerne pour ses lapins, sur cet emplacement.

Le terrain du voisin, que nous avons en façade, est clôturé par un grillage en très mauvais état. Ce voisin qui est gardien de nuit, passe une grande partie de ses journées, à cultiver son jardin. Le grillage, théoriquement mitoyen, lui convient et il refuse toute participation à la remise en état. Peut-être qu'il apprécie aussi la possibilité d'admirer sa nouvelle voisine ? Mais nous, nous aimerions être un peu mieux isolés.

* C'est la brouette, de mon grand-père Jaury, qui a fait l'exode de juin 1940.

C'est encore mon père, qui trouve une solution économique pour réaliser une clôture. Forestier, vient d'acquérir un terrain, pour agrandir son parc à camions, où se trouve une clôture en béton à démolir. Papa s'arrange avec l'entreprise, pour que les éléments ne soient pas trop détériorés, les poteaux de 2,50 mètres, coupés à la base pouvant être réutilisés pour une nouvelle clôture de 2 mètres de hauteur. J'emprunte de nouveau la fourgonnette Citroën type H, et un samedi, je ramène tous les éléments à Argenteuil. Pour ne pas trop dépasser la charge utile du H [1 000 Kg], je limite le chargement à 8 ou 9 plaques plus 2 poteaux (*une plaque pèse environ 100 Kg*). Je fais six voyages, et la manipulation d'environ soixante éléments : chargements, déchargements, et transport avec la brouette au fond du terrain. Journée bien remplie, mais le plus dur reste à faire.

La pose des deux premières plaques, se fait assez facilement, mais pour la troisième et la quatrième, ce n'est pas de la rigolade. Papa Molinéro, m'apporte une aide précieuse et efficace, mais nos deux paires de bras ont, bien du mal à hisser les deux plaques supérieures, car bien sûr nous n'avons, ni moyen de levage, ni échafaudage. La difficulté est encore augmentée par le refus du voisin de pénétrer sur son terrain. Plusieurs fois nous avons très peur, nous travaillons sur des planches posées sur des parpaings, en équilibre plutôt instable. Finalement les 25 mètres de clôture sont réalisés sans accident, grâce à l'aide de mon beau-père qui a bientôt 60 ans.

Après finitions des joints et deux couches de peinture, nous avons un mur comme neuf, mais le voisin n'est pas content du tout !!

Voilà un exemple des « loisirs » du soir et du week-end. Chez Simca, le travail est moins physique, mais quand c'est possible, je fais quelques heures supplémentaires le samedi. C'est l'époque des 40 heures de base, avec majoration de 25 % de 40 à 48 heures, et de 50 % au-delà de 48 ; alors un petit supplément à 50 % sur la paye, ça améliore les fins de mois.

Après le décès de ma mère, survenu brutalement le 18 février 1960, mon père se retrouve seul dans le pavillon. La disparition de maman, est une dure épreuve pour lui, qui malheureusement aggrave ses mauvaises habitudes. Au début, il dîne avec nous, en principe, car Denise a bien du mal à lui faire comprendre que nous mangeons à heures régulières, et qu'il peut être là pour dîner avec nous. Sur son trajet Nanterre / Argenteuil, il a de nombreux arrêts, où il retrouve ses « copains de comptoir ». Un jour il nous annonce que désormais, il ira dîner chez son copain Fernand, qui lui, ne lui fait pas de réflexions s'il arrive après vingt heures.

Le pavillon se dégrade, il n'y vient que pour dormir. Même les week-ends nous le voyons très peu, il vit avec ses copains, qui pour la plupart abusent de sa gentillesse. Avec sa 2 CV, il transporte ceux qui n'ont pas de voiture, et en plus il leur paye à boire !!

Notre petite maison est maintenant bien aménagée, mais nous y sommes un peu à l'étroit ; Daniel a grandi, et voir le pavillon de mes parents presque à l'abandon, nous ennuie beaucoup. Alors nous pensons, Denise et moi, à proposer à mon père de faire échange d'habitations.

J'hésite un moment avant de lui soumettre notre idée, je me demande comment il va réagir ? Voici sa réponse :

- Jacques, je suis entièrement d'accord, c'est la meilleure solution.

C'est vers la fin de l'année 1960, que nous procédons à cette inversion de résidence. Cela ne change rien au comportement de mon père, mais progressivement il commence à avoir des ennuis de santé, dus bien sûr à ses abus de Ricard et autres boissons. Les relations deviennent difficiles, son médecin lui prescrit des arrêts de travail souvent de

complaisance, car chez Forestier la situation est inquiétante. Il ne comprend pas que cette société jadis importante, puisse connaître des difficultés. Une partie des bâtiments est expropriée, et le fils Forestier ne s'entend plus avec son associé qui est son cousin.

Tout cela, s'ajoute peut-être, aux remords que mon père doit avoir au sujet de sa femme. Une crise d'hémiplégie, va mettre fin à ces années pénibles, pour lui et pour nous ; il décède le 10 mars 1968, à l'hôpital d'Argenteuil comme ma mère, huit ans auparavant.

Depuis sa construction en 1936, il n'y a pas eu de changements importants dans le pavillon de mes parents, pour le moderniser, il y a beaucoup de travaux à effectuer.

Premier travail, l'agrandissement du garage pour pouvoir y garer deux voitures. C'est de nouveau, papa Molinéro qui me propose son aide pour construire l'extension, réalisée en briques identiques à celles d'origine. Encore un chantier délicat, car il faut ensuite supprimer l'ancien mur, et récupérer la fenêtre et une porte.

Ensuite je refais entièrement la cuisine : remplacement de l'évier, pose d'éléments, faïence murale, peinture, etc. Pour avoir une salle de bains, il faudrait construire une autre pièce, ce qui n'est pas facile et entraînerait des travaux importants. Nous trouvons une solution plus simple, en installant un lavabo et une douche dans l'ex-buanderie au sous-sol.

Avec mon expérience de chauffagiste, je refais toute l'installation du chauffage central : déplacements des radiateurs, agrandissement de la chaudière avec un élément récupéré sur une autre de la même marque, adaptation d'un brûleur à fuel et d'un ballon d'eau chaude. Pour stocker le fioul, je fabrique une citerne de forme particulière encastrée sous le perron. Les tôles sont préparées chez Villard, et cette fois je réalise les soudures avec mon poste tout neuf. C'est un sérieux banc d'essai pour ce poste à souder ; une douzaine de mètres de soudure, sur de la tôle de 25/0 d'épaisseur. Il est possible que ce réservoir existe encore ?

La cave qui était occupée en grande partie pour la réserve de charbon est réaménagée en totalité : démontage des casiers à charbon, réalisation d'un dallage en béton. Ce qui permet d'y transférer mon établi et d'aménager un atelier convenable.

Après tous ces travaux, nous avons une habitation spacieuse et confortable par rapport à la maison la Gauloise.

Pourtant le chantier n'est pas terminé. La disposition des pièces n'est pas très logique, et Daniel continue de grandir (*ça c'est logique*) ! alors avec Denise nous envisageons un programme d'améliorations, qui va nous occuper de nombreux mois.

La salle à manger, va devenir notre chambre, l'ex- chambre sera un séjour en relation plus directe avec la cuisine.

L'opération la plus délicate, c'est la démolition partielle d'un mur entre le couloir et la future pièce de séjour. Pour améliorer l'aspect, j'ai tracé sur ce mur une ouverture en forme d'anse de panier, en remplacement de la porte existante.

Avant la démolition de ce mur, il y a des précautions très sérieuses à prendre pour éviter des désordres dans la partie haute du bâtiment. Je perce un trou sous le chaînage, dans lequel je passe un madrier, soutenu par deux étais bien calés. Au préalable, j'ai confectionné une armature métallique en forme d'anse de panier. Nous passons à présent à la démolition. Ça fait beaucoup de bruit et de poussières, c'est un mur en briques de 20 cm, plâtré de chaque côté, Denise, et Daniel qui commence à m'aider, se chargent d'évacuer les gravois. Il me reste à mettre en place l'armature, à confectionner un coffrage, et à couler le mortier pour obtenir une arcade en béton armé.

Après les trois semaines de séchage, j'enlève le coffrage et les étais, avec un peu d'appréhension : rien d'anormal, l'arche est parfaite. Pour la finition, je préfabrique des fausses pierres, avec un mélange de plâtre, de sable, de chaux, et d'ocres. Quand elles sont toutes sèches, il me reste à les ajuster et les coller sur le béton (*avec une fausse clef de voûte*). Le résultat est satisfaisant, et donne l'illusion d'une voûte en vraies pierres.

Nous avons maintenant, un séjour accessible et d'aspect plus moderne, mais je trouve encore un autre moyen pour améliorer les lieux ; c'est de transformer la fenêtre en porte-fenêtre, pour avoir un accès direct sur le balcon, et de fermer ce balcon pour faire une pièce supplémentaire. J'améliore ma technique des fausses pierres, pour habiller un mur complet.

Désormais, surtout à la belle saison, nous prenons nos repas à cet endroit ; les chaises en rotin, utilisées à Traly, ont été achetées pour meubler cette nouvelle pièce.

Le dernier chantier important de la rue de St Quentin, sera le branchement au tout-à-l'égout en 1970. Avec Daniel, nous creusons toutes les tranchées, jusqu'à la petite maison, avec tous les raccordements nécessaires.

La fosse septique devenue inutile, est transformée en cave à vins (*après nettoyage approfondi et désinfection officielle*). Cette fosse, de 2 x 2 mètres, construite en 1936, est en béton extrêmement dur, je dois louer un marteau piqueur pour faire l'ouverture d'accès, mon bras gauche en conserve un souvenir pendant plusieurs mois. J'apprends que pour obtenir un béton étanche, il faut le doser à 500 Kg* minimum, ce qui augmente aussi sa dureté. De plus, l'ammoniaque contenu dans les urines, a aussi augmenté la dureté superficielle. Par endroits le béton a plus de quinze centimètres d'épaisseur, c'est un vrai blockhaus. Avec le creusement du puisard, ce sont les plus mauvais souvenirs, que je conserve de la rue de St Quentin.

Nous habitons Argenteuil, jusqu'en janvier 1973, où commencera un autre épisode de notre vie.

* Le béton normal, utilisé pour du dallage, des chaînages, des fondations, est dosé à 300 ou 350 kilos. Ce qui veut dire qu'il faut mélanger 300 Kg de ciment, avec 1 M³ d'agrégats (*sables et cailloux en proportions variables, suivant le type de béton à obtenir*), la quantité d'eau, n'intervient pas dans le calcul.

Le val d'Aulnay.

Vers 1971, nous recherchons un terrain pour y laisser la caravane. La région choisie, est la vallée de l'Eure, aux environs d'Anet, région encore assez calme et pas trop éloignée d'Argenteuil, de façon à pouvoir y aller plus facilement qu'à Beaugency.

Pendant plusieurs samedis, nous rayonnons dans cette contrée, où nous trouvons quelques terrains bien situés. Mais les prix sont plus élevés que nous le pensions, et il y a des difficultés administratives pour laisser en permanence une caravane, sur un terrain non construit. Au cours de ses randonnées, nous admirons des maisons qui nous font rêver ; celle de la rue de St Quentin, a été modernisée, mais n'a pas le style ni le confort d'un pavillon récent. Nous avons quelques économies, mais insuffisantes, pour envisager un projet de construction. Pourtant, je commence à dessiner des croquis de maison...

Pour concrétiser cette idée, il nous faudrait vendre les deux maisons de la rue de St Quentin, ce qui n'a jamais été envisagé. Depuis le décès de papa, la maison la Gauloise, est inoccupée, nous pensons que dans quelques années, Daniel pourrait l'utiliser. Il a déjà 18 ans, mais il nous dit que cette idée ne l'intéresse pas. J'ai aussi des scrupules, à vendre ; le terrain a été acheté par mon grand-père en 1927, mes parents ont fait construire en 1936, j'y ai passé toute ma jeunesse, et nous profitons maintenant de toutes les améliorations effectuées. A cette époque, nous allons assez souvent, rendre visite à l'oncle et la tante à Vigneux. Un jour, je parle à l'oncle Jean de ce projet, afin de connaître son avis ; sa réponse est catégorique :

- Jacques, si tu veux vendre Argenteuil et construire une autre maison, n'hésite pas, et si vous avez besoin d'argent, on peut vous aider.

Nos hésitations disparaissent, et aussitôt la décision est prise de chercher un terrain, cette fois pour construire une maison moderne.

La vente d'Argenteuil, est bien plus difficile que prévue, aucune agence ne trouve d'acquéreur pour l'ensemble. Un seul agent immobilier, nous propose de vendre en deux lots séparés, et c'est finalement, ce qui va se produire. Mais entre la décision de vendre et la signature, il s'est passé 18 mois.

La recherche du terrain, s'effectue à l'ouest de Poissy, d'abord vers Orgeval, Chambourcy, Morainvilliers... mais les prix excessifs nous incitent à nous éloigner un peu plus, nos recherches continuent, surtout aux Alluets et à Bazemont, pour se terminer à Aulnay sur Mauldre, petite commune que nous ne connaissons absolument pas. Ce terrain se compose de trois parcelles, qui font 2 200 m², mais j'apprends, qu'il y a deux autres parcelles contiguës, qu'il serait intéressant d'acquérir pour obtenir une meilleure implantation de la maison.

J'apprends aussi que le maire d'Aulnay, M. Grandry, est contremaître à l'usine Simca de Poissy. Dès le lundi matin, je vais trouver ce M. Grandry, qui me révèle beaucoup de choses intéressantes.

Premièrement, il connaît les vendeurs des trois parcelles, M. et Mme Lahore, il n'y a aucun problème, ils vendent leur terrain car très âgés et malades. Deuxièmement le propriétaire des 2 autres parcelles, M. Brochet travaille aussi chez Simca. A la première rencontre, M. Brochet me dit qu'il faut qu'il consulte sa mère, car en réalité c'est elle qui est propriétaire. Ces 2 parcelles, de 770 m² au total, sont constituées d'une bande de terre

très étroite, qui n'est pas constructible. C'est un des arguments, que j'utilise aux cours des négociations avec Mme et M. Brochet.

En même temps, nous continuons les discussions avec M. Lahore, qui consentent à réduire le prix de vente. Finalement ces quelques semaines qui nous causent beaucoup de soucis, se terminent bien, puisque nous voilà propriétaire d'un terrain de 2 960 m² pour un prix très convenable. A la signature du compromis, je fais mentionner par le notaire : sous réserve d'obtenir un nouveau permis de construire, celui délivré à M. Lahore ne nous convenant pas.

Je dois donc constituer un dossier de demande de permis, le plus rapidement possible. Comme déjà indiqué, je suis à ce moment l'adjoint de Michel Roy, qui connaît bien toutes les subtilités relatives aux PC*. Avec son aide et ses conseils, je monte un dossier qui sera accepté sans difficulté (*j'ai conservé précieusement ce Permis, autorisé le 6 avril 1973*). Mais auparavant, il faut établir des plans.

D'abord, beaucoup de croquis, de brouillons, et de mises au point avec Denise. La pente du terrain de 30 %, est une contrainte pour l'élaboration des plans. La planche à dessin, que je me suis procuré il y a quelques années, est enfin utile. Sans cesse nous faisons des modifications, plusieurs fois je me retrouve sur la planche à dessin, à une heure du matin !! Pendant les deux mois d'attente de l'obtention du PC, je peaufine les détails et je prépare les demandes d'appel d'offre, pour tous les corps d'état de la construction. Au bureau, j'ai la possibilité, de me documenter et de comparer les différentes techniques utilisées dans le bâtiment, surtout avec mon ami Michel Roy, qui lui aussi a sa maison en cours de construction.

Me voici devenu : architecte, maître d'œuvre, conducteur de travaux, et Denise mon assistante, et surveillante du chantier, après la vente d'Argenteuil.

Sur le terrain « Lahore », il y a une petite construction hétéroclite, qui était utilisée en pied-à-terre. Sitôt la signature, nous commençons la démolition, car cet édifice se situe à l'emplacement de notre future maison. Je récupère une partie des matériaux, pour reconstituer un local qui va nous servir de résidence provisoire, pendant la durée du chantier.

Autre travail urgent, le nettoyage du terrain, car les six parcelles sont en friche depuis plusieurs années. Nous choisissons un jour sans vent, pour brûler toutes ces herbes et broussailles, et là, surprise nous découvrons deux rangées plantées de pommiers et de poiriers. Dans la partie basse du terrain, il y a un bois avec des pruniers, des noyers, et surtout des ormes qui sont presque tous atteints de la « graphiose », maladie qui va détruire cette essence. Je vais en abattre plusieurs, que plus tard je ferai débiter dans une scierie, pour avoir de magnifiques planches... que je revendrai à un menuisier amateur.

Chez Simca, j'ai un autre collègue, qui se prépare aussi à construire un pavillon, à Cahaignes dans le Vexin ; c'est Georges Bruyraud, qui devient un ami. D'un commun accord nous décidons de choisir la même entreprise, pour obtenir un prix plus intéressant, et être solidaire en cas de difficultés.

Pour le Val d'Aulnay, les montants des devis, varient énormément : le plus cher, propose 185 000 Frs pour seulement le lot maçonnerie, et le moins disant est à 105 000 Frs pour la maçonnerie, la charpente et la couverture, Après enquêtes, et renseignements sur cette dernière entreprise, la société Minier, je signe le devis ramené à 103 000 Frs.

* Une demande de permis de construire, doit être établie et visée par un architecte diplômé ; mais il existe une dérogation, qui permet à un particulier de déposer une demande de Permis, à condition que, la surface hors œuvres développée [SHOD], soit inférieure à 170 M².

Les travaux de terrassement commencent en juillet 1973 ; environ 300 m³ de terre, à creuser et à stocker en attente de la fin du chantier. Presque immédiatement, l'équipe des maçons entre en action, l'avancement des travaux est conforme à mes prévisions. Le responsable du chantier, Diaz Moura est portugais et il travaille avec des membres de sa famille, il connaît bien son métier, nos relations sont très bonnes. Il apprécie les plans de détails que j'ai établis, et qui lui facilite le travail.

Au cours de la fouille pour les fondations, de l'eau apparaît dans un angle des tranchées. Je me renseigne auprès d'un voisin, qui me confirme qu'il y a une nappe d'eau souterraine qui passe à proximité. Avec Diaz, nous localisons le mieux possible l'arrivée d'eau, et je lui demande de creuser un trou de deux mètres de profondeur, et de mettre en place des buses en béton. La source captée n'a pas un gros débit, il faut une douzaine d'heures pour remplir le puits, mais cette eau est la bienvenue, elle va servir à faire le mortier de toute la construction (*sur ce terrain Lahore, il n'y a pas d'eau, ni électricité*). Par la suite, l'eau de ce puits sera utilisée pour alimenter le bassin et le jet d'eau.

Diaz est un très bon maçon, mais aussi un excellent charpentier ; il trace une épure et réalise une vraie charpente traditionnelle, comme prévu dans mon descriptif.

Pour la toiture, avec Bruyraud et après beaucoup d'hésitations, nous avons choisi le « shingle ». Ce matériau répandu au Canada, est rarement employé en France ; mais Minier, a un couvreur spécialiste de ce type de couverture. La charpente est terminée en novembre, les paquets de shingle sont livrés, mais le couvreur se fait attendre... C'est à partir de ce moment, que les problèmes surgissent avec le fils Minier. De semaine en semaine il me promet la venue du couvreur, quand je finis par apprendre que son « spécialiste » a quitté l'entreprise. Pendant ce temps, la pluie délave le produit de traitement de la charpente, qui coule sur l'enduit des murs.

Un couvreur arrive enfin, c'est un Yougoslave, qui n'a jamais vu de shingle, c'est surtout un zingueur. C'est moi, qui lui explique comment se posent les plaques de shingle. Après beaucoup de difficultés, la toiture s'achève, mais je me fais délivrer un certificat de non-conformité par la société Siplast, qui va me servir pour appliquer une moins-value importante, au moment du règlement avec Minier.

Il serait bien trop long, de raconter en détail toutes les péripéties de ce chantier, quand même quelques lignes pour expliquer le choix du type de chauffage adopté.

Le chauffage au fioul d'Argenteuil, nous donne satisfaction, avant 1973 c'est le plus économique, mais il a quelques inconvénients : bruit du brûleur, stockage du fioul, installation encombrante, entretien du brûleur... Depuis peu, l'EDF fait une campagne pour encourager le « tout électrique », et à Beynes, il y a une exposition de maisons modèles chauffées à l'électricité, où nous effectuons plusieurs visites. Au début, je suis absolument contre ce système de chauffage, qui dans mon esprit doit revenir très cher. J'étudie pourtant plusieurs documentations, et je compare toutes les possibilités.

Je me souviens que Gérard Jaury, mon cousin de Lyon, a installé dans sa nouvelle maison, un chauffage électrique qui lui donne satisfaction. Par téléphone, il me fournit des précisions sur le procédé Masser, et je suis de plus en plus indécis...

Je consulte cette société, qui me fait une étude très sérieuse, avec un devis que je trouve un peu élevé. Et finalement j'opte pour cette solution, qui nous permet d'obtenir le branchement gratuit offert par l'EDF pour les nouvelles constructions.

Le système Masser est surtout employé dans les pays nordiques, mais est peu répandu en France. Ce fabricant garantit les consommations, à condition de respecter son cahier des charges, et fournit une assistance technique pendant la durée des travaux. Le lot

6^{ème} CHAPITRE : LES CONSTRUCTIONS

chauffage, comprend : la fourniture et la pose de l'isolation, la mise en place des convecteurs avec tous les raccordements, et l'installation de la VMC particulière à Masser.

En général, tous les systèmes de ventilation, fonctionnent par extraction d'air, Masser assure le renouvellement d'air par insufflation. Un ventilateur, prélève de l'air en toiture, et le rediffuse par un réseau de canalisations raccordées sur les convecteurs.

Avantages : les locaux sont en légère surpression, ce qui favorise le tirage d'une cheminée. Le renouvellement de l'air est permanent, et la ventilation peut être utilisée l'été pour aérer l'habitation. Inconvénient : l'installation doit se faire au moment de la construction.

Pour être efficace et rentable, le chauffage électrique nécessite une très bonne isolation thermique, ce qui augmente le prix de la construction, mais donne un confort supplémentaire à l'habitation : absence de buée sur les vitres, isolation des bruits extérieurs, et isolation de la chaleur en été.



Le pied-à-terre Lahore au début de la démolition. Au milieu du terrain, la caravane qui sera notre résidence pendant plusieurs mois (de février à juin 1973).

Ci-contre, le début du potager en juillet 1973. Pendant les vingt ans, vécus à Aulnay, nous produisons presque tous nos légumes.



Ce chauffage, nous donne entière satisfaction, avec une consommation d'électricité très correcte, moyennant quelques précautions, par exemple ne pas ouvrir les fenêtres quand les convecteurs fonctionnent. Et gros avantage, aucun entretien, simplement le filtre du groupe de ventilation à nettoyer une fois par an. Pendant 20 ans, pas un centime de dépense pour la maintenance.

Un peu avant de quitter Argenteuil, je préfabrique, tous les éléments de la rambarde du balcon [longueur totale 21 mètres], ainsi que les deux vantaux du portail, il me restera à

les souder sur place le moment venu. Par la suite je confectionne, un lampadaire et cinq lanternes pour l'éclairage extérieur, entièrement réalisés en métaux inoxydables.

En plus du potager, nous cultivons un carré de luzerne, et tous les ans nous faisons « les foins », car Denise est devenue éleveuse de lapins. Pour loger dignement notre future nourriture, je construis des clapiers, en béton, de grand standing, avec portes et mangeoires en fers galvanisés, distributeurs de boisson automatique, enfin tout le confort !!

Mais il y a un problème, arrive un jour où il faut mettre fin à la vie de ces bestioles ; c'est le plus difficile. Je sais bien comment il faut faire pour tuer un lapin, mais pour passer à l'acte, c'est autre chose. Le premier n'a pas souffert, le couteau bien aiguisé, lui a presque coupé la tête !! Alors une fois par an, je tue en série, et Denise dépouille...

Après une multitude de péripéties, vers le 15 mai, nous pouvons enfin commencer à utiliser progressivement notre nouvelle habitation, mais il reste encore beaucoup de choses à terminer. Pendant deux ans pas de vacances, et très peu de sorties. Les week-ends se passent avec les outils en main, avec Denise nous déplaçons des tonnes de pierre, et nous faisons le mortier à la pelle. Je pense maintenant que c'était une erreur, une petite bétonneuse nous aurait peut-être évité de détériorer nos vertèbres.

Le pavillon que nous venons de construire est relativement important : il se compose de trois étages. Au premier niveau, dit rez-de-jardin, il y a : un garage pour une voiture, un atelier assez grand, une pièce isolée qui me servira de bureau, un autre garage de dix mètres de long, et une cave, semi enterrée. Au deuxième niveau dit rez-de-chaussée, se trouvent : l'entrée, la cuisine avec un cellier, le séjour avec une cheminée, les WC, une salle de bains avec douche et baignoire séparées, et une chambre. Le troisième niveau est constitué des combles aménagés, on y trouve : deux chambres (*dont une pour Daniel qu'il n'utilisera pas bien longtemps*), une grande pièce réservée à Denise (*pour la couture*), une petite salle d'eau avec WC, et une partie non isolée utilisée en grenier.

L'ensemble représente 122 m² habitables. Le grand garage, est prévu avec une hauteur suffisante pour pouvoir entrer la caravane, il a aussi beaucoup servi pour de nombreuses réceptions, car en été la température y était plus agréable.

Avant de terminer ce chapitre important de notre existence, je vais raconter l'histoire des pierres de la Rhune.

Michel Roy, comme moi a besoin de pierres plates, et comme il a des relations au pays basque, il effectue une commande groupée, pour obtenir un prix intéressant. Le transporteur arrive un jour du mois d'août, au val d'Aulnay avec un semi-remorque de 38 tonnes (*la route qui monte au val est limitée à 5 tonnes*).

Le chauffeur espagnol, me demande si j'ai un car à fourches, pour décharger les palettes de pierres ; je lui réponds affirmativement en lui montrant mes deux bras !!

A environ 50 mètres de l'entrée de notre terrain, il y a une petite place avec un ancien lavoir, sur laquelle le camion est garé, car il est impossible d'aller plus loin. Le conducteur commence une manœuvre, pour s'approcher le plus possible, et pouvoir repartir. Hélas, le chemin ne supporte pas la surcharge d'un tel mastodonte, une partie des roues arrière s'enfonce dans la terre, la manœuvre devient impossible. Alors, nous déchargeons une à une les pierres qui nous sont destinées, mais ce n'est pas suffisant, il faut continuer le déchargement pour arriver à délester le train arrière du camion. Quand l'Espagnol réussit à finir la manœuvre, il nous faut recharger environ 10 tonnes de pierres. Il est 19 heures, le camion repart, mais il reste sur la place mes 8 tonnes, que je ne veux pas laisser toute la nuit au bord de la route. Avec la brouette, pas question, il y a une forte pente, et il faudrait faire au moins cent soixante voyages.

6^{ème} CHAPITRE : LES CONSTRUCTIONS

Au village d'Aulnay, nous avons fait connaissance d'un cultivateur assez sympathique. Je vais lui demander, s'il peut venir avec son tracteur et une remorque ; malgré l'heure tardive il vient immédiatement, mais après quelques chargements, il manifeste son intention de repartir. Je lui demande, s'il veut bien me laisser son tracteur, pour que je termine ce transfert. Il accepte volontiers, et je continue avec Denise cette manutention qui commence à fatiguer sérieusement nos bras. Manque de chance, une ridelle de la remorque tombe à terre au moment où j'arrive, et une roue du tracteur casse en deux cette planche déjà en mauvais état. Me voilà avec un travail supplémentaire : refaire une ridelle avant la restitution du tracteur.

Et, ce n'est pas terminé ; avec une remorque peut-être un peu trop chargée, en descendant la rampe avant notre entrée, la roue avant gauche du tracteur se coince entre un poteau et le mur du voisin. Pas de dégâts, mais la remorque se met en travers, et je ne peux pas reculer. Avec Denise, nous devons une fois de plus décharger et recharger la remorque.

Nous terminons cette journée vers 23 heures, tellement épuisés que nous allons nous coucher sans manger... Souvenirs !!

Après la livraison mouvementée des pierres de la Rhune, il reste à les poser. Le remblai de la terrasse provient de sable excédentaire, d'un chantier chez Simca.

J'effectue la pose des dalles en plusieurs étapes, ce travail est long et pénible, surtout pour les genoux. Il faut présenter les pierres, les recouper, les caler car elles sont



d'épaisseur très irrégulière, et faire les joints avec du mortier coloré. La terrasse fait environ 40m², certaines dalles font plus de 30 kilos, qu'il faut manipuler plusieurs fois ; à ce moment-là j'ai 44 ans, c'est la grande forme, le proverbe qui dit : « Le travail, c'est la santé » doit être vrai.

Mais en 1984, nous devons nous raccorder au tout-à-l'égout, qui s'arrête justement au Val, je suis obligé de creuser une tranchée de 35 mètres de long, qui traverse toute la terrasse. Encore un petit boulot peinarde !!



Ci-contre, la façade Est en 1976 ; on distingue la rambarde du balcon, constituée de tubes carrés de 40 mm, et du barreaudage en fers carrés de 14 mm.

A gauche, le lampadaire fabriqué en zinc et en cuivre.

Les allées sont provisoirement en grave ciment ; le revêtement définitif en béton bitumineux rouge, sera fait un peu plus tard, avec les bordures en pierres.

Voici le bassin, creusé en deux week-ends. L'étanchéité, est réalisée avec du Butyl d'un

millimètre d'épaisseur, garanti dix ans. Il est alimenté par l'eau du puits, et le déversoir alimente une cressonnière. Le pourtour, est garni avec le reliquat des pierres de la Rhune. Dimensions : 5 x 3 mètres, profondeur un mètre au centre. Sur les nénuphars, on distingue une grenouille, et il y a aussi des poissons dont une carpe amenée par Lionel, notre filleul et neveu.



Sur la façade Sud, le balcon fait plus de 13 mètres de long, et se prolonge sur la façade Est.

A droite en bas, on aperçoit la porte d'entrée du grand garage, à gauche la fenêtre de l'atelier.

Tous les murets des abords, sont construits avec les pierres récupérées de l'ancien mur de soutènement, qui se trouvait à l'emplacement

de la maison.

On distingue mal, cachées par les arbres, les deux fenêtres du « chien assis », encadrées dans la toiture. Cette photographie prise en 1992, est un des derniers souvenirs du Val d'Aulnay.

Le dernier épisode que je vais relater maintenant n'est pas lié à la construction, et pourrait s'intituler : « Les prunes du Val ». Tous les ans, nous récoltons une quantité importante de quetsches, Denise fait des confitures, mais une grande partie est perdue.

Un voisin, M. Fillon, m'explique que je peux faire de l'eau-de-vie, car il y a un bouilleur de cru, qui distille une fois par an à Maule, et à Nezel. D'après M. Fillon, il suffit de stocker les prunes écrasées dans un fût au moment de la récolte, de refermer le fond du fût avec du plâtre, et d'attendre le passage du bouilleur au printemps suivant. J'ai justement conservé plusieurs tonneaux, qui proviennent sans doute de St Ouen ; je défonce l'un d'eux, j'y entrepose cent litres de prunes soigneusement écrasées, et je referme le fond comme indiqué par le voisin.

Pendant l'hiver, je me renseigne du passage du bouilleur, et un soir je vais le voir à Maule. Je lui explique comment j'ai stocké des quetsches, mais avant de lui amener le fût difficilement transportable, je lui demande s'il peut venir jusqu'au Val, pour me donner son avis ; j'ai des doutes sur la méthode « Fillon » concernant la conservation des prunes.

M. Brulefert, c'est le nom du bouilleur, consent à venir voir mon tonneau, rapidement, et laisse la garde de son installation à son assistant ; je le ramènerai deux heures plus tard, après avoir pris le Ricard. Dès son arrivée, il fait la grimace, et me précise que je peux répandre mes prunes sur le terrain, qu'elles ne sont même pas bonnes pour faire du vinaigre.

Ce bouilleur de cru très sympathique, me donne tous les renseignements pour préparer les fruits avant la distillation ; je suivrai ses indications, pour les années suivantes, avec de très bons résultats. Plusieurs fois, je fais distiller entre six à huit litres d'alcool, à 50° ; compte tenu de la taxe de 31 Frs [1975] et de l'honoraire de bouilleur de 6 Frs par litre, le prix de revient, est légèrement inférieur au tarif du commerce, mais j'ai de la « vraie Prune », garantie sans ajouts de sucre ou d'alcool de betterave, à offrir aux amis. La Prune de Jacques, connaît rapidement une certaine réputation...

M. Brulefert, me donne aussi des précisions concernant la franchise : pour bénéficier de cet avantage fiscal, il faut avoir été inscrit sur le registre des impôts, au moins une fois, entre le 1^{er} septembre 1949 et le 11 juillet 1953 (*la franchise disparaît au décès de l'intéressé, et n'est pas transmissible*). Cette exonération, donne la possibilité de faire distiller dix litres d'alcool pur, soit en pratique cinquante litres à 20°. Pour ceux qui n'ont pas de franchise, les droits à payer sont de 31 Frs par litre à cent degrés, pour les fruits à noyau, plus 9 Frs pour les fruits à pépins [en mai 1975].

Les intéressés devenant de plus en plus rares, les bouilleurs de cru, disparaissent aussi progressivement ; c'est le cas de M. Brulefert, qui arrive à l'âge de la retraite vers 1982. Je conserve pendant quelques années quelques bouteilles de la Prune du Val d'Aulnay, la dernière bouteille a été offerte à Colette Le Pontois, c'est Bernard qui l'a récupérée.

Aix les Orchies.

Daniel nous quitte, au moment de la construction du Val D'Aulnay, il m'a cependant aidé à la réalisation de quelques travaux, je pense en particulier au terrassement de la tranchée pour l'eau et l'électricité, où nous avons trouvé plusieurs pierres très lourdes à manipuler. Après son mariage avec Michèle Chalansonnet, en 1976, ils habitent à Croix près de Roubaix. Daniel travaille chez IBM, depuis déjà plusieurs années, il a obtenu une mutation dans le Nord dès son mariage, son bureau de rattachement est à Valenciennes.

Avec l'arrivée de Christophe, puis de Valérie, leur logement de Croix devient un peu étroit, et de plus il doit être démoli à bref délai. Ils recherchent donc en terrain pas trop éloigné de Valenciennes, qu'ils trouvent assez rapidement à Aix les Orchies, petite commune située près d'Orchies, ville connue pour la production de la chicorée Leroux.

La planche à dessin, que j'ai conservée, va reprendre du service, car comme pour le Val, je vais faire les plans, constituer le dossier de demande du permis de construire, et rédiger les devis descriptifs de tous les corps d'état. C'est un peu plus facile, la maison est plus simple, sans étage, et j'ai maintenant plus de connaissances et d'expérience dans le domaine du bâtiment.

Au printemps de 1979, les travaux les plus importants du Val sont terminés, alors pour ne pas perdre la main, nous prenons souvent la route de Nord, pour aider Daniel à la construction de sa future maison.

Le premier travail, consiste à réaliser une allée, entre la route et l'emplacement de la maison, avec le minimum de dépenses. J'ai conservé de bonnes relations avec le responsable du chantier Simca de Valenciennes, où il y a toujours des travaux en cours. Par son intermédiaire, plusieurs camions de remblais arrivent sur le terrain de Daniel, pour un prix très intéressant (*un litre de Ricard pour le chauffeur*).

Immédiatement, nous creusons la tranchée pour viabiliser le terrain, c'est moins pénible qu'à Aulnay, ici pas de pierres uniquement de la bonne terre de culture. D'ailleurs, le paysan qui cultive les parcelles voisines a tendance à mordre sur le terrain de Daniel ; c'est pourquoi nous décidons de poser les clôtures, le plus rapidement possible.

A Poissy, j'ai aussi des amis dans plusieurs entreprises, cela me permet de bénéficier parfois de quelques petits avantages. Lors des réaménagements des entrées de l'usine et des parcs, j'ai « récupéré » un certain nombre de rouleaux de grillage et de piquets de clôture. Ce grillage de deux mètres de hauteur, est recoupé en deux, et je « bricole » un appareil pour retorsader les parties coupées. Travail assez long et fastidieux, mais, cela évite l'achat de deux cents mètres de grillage neuf, M. Chalansonnet nous trouve aussi un lot de piquet de récupération. Pour clore le terrain, il faut quand même acheter les fils de fer de tension.

Pour être sur place, et éviter des déplacements, en juin nous amenons la caravane à Aix, où nous allons passer les vacances de 1979.

La construction du gros-œuvre, se fait sans difficulté, Daniel a trouvé une entreprise sérieuse qui travaille correctement, et respecte les délais. Sitôt la couverture terminée, c'est la société « Jacques, Denise et Daniel », qui entre en action. La plomberie, l'isolation, l'électricité, les finitions, les abords, sont réalisés progressivement par cette association bénévole !!

Daniel s'occupe principalement de l'électricité, moi de la plomberie, et de l'isolation avec l'aide de Denise. Au moment de la pose de la laine de roche sur les murs, la caravane n'est pas encore sur le terrain, et il faut faire vite pour ne pas retarder la construction des murs de doublage, par le maçon. Avec Denise, nous partons un matin de Croix, nous collons les rouleaux d'isolant sur toute la périphérie des murs extérieurs, avec un déjeuner rapide sur « le tas », et retour au Val en fin de journée.

Pour le chauffage, avec Daniel nous avons étudié une installation basée sur le procédé Masser. En achetant des convecteurs d'autres marques, et en réalisant tout nous-même, l'économie sera très importante, avec un résultat aussi satisfaisant.

Pour l'isolation des sols, je me suis documenté au salon Bâtimat* où je vais tous les ans ; j'y ai découvert un procédé nouveau, qui consiste à utiliser des billes de verre expansées, en isolation sous les chapes flottantes. Après quelques hésitations, nous adoptons cette formule, pour une partie des sols, appelée « Expanver », brevet d'une société Belge.

La mise en œuvre, consiste à mélanger dans une bétonneuse, les billes de verre livrées en sacs de 50 litres, avec le ciment, mais en respectant un dosage précis. Nous avons des difficultés pour obtenir ce mélange, s'il y a trop de ciment, cela provoque des blocs qui constituent des ponts thermiques, et si pas assez de ciment, les billes n'adhèrent pas entre elles. La mise en place et le nivellement, nous donnent bien du mal, beaucoup de billes ont tendance à s'évader.

Les avantages, sont d'abord le prix inférieur aux autres matériaux isolants, ensuite la résistance mécanique, pas de risque d'écrasement comme avec le polystyrène, et pas de migrations chimiques qui se produisent quelques fois avec les matériaux de synthèse.

La maison de Daniel, est complètement différente de celle du Val d'Aulnay : pas de sous-sol, un seul niveau. Le garage est accolé à la maison et fait l'objet d'un deuxième permis de construire, pour contourner la réglementation des 170 m² de SHOD. La façade principale, fait plus de vingt mètres, il y a trois chambres, la cuisine communique avec le garage. Par la suite, Daniel a isolé le garage avec du béton cellulaire Siporex, et aménagé une chambre supplémentaire dans les combles de ce garage.

Le résultat nous récompense de tous nos efforts, Daniel et Michèle, ont une belle maison, surtout très fonctionnelle. L'environnement est agréable, pendant la durée du chantier, nous avons lié connaissance avec quelques voisins, qui vont devenir des amis. Contrairement à certains préjugés, les gens du Nord sont très conviviaux, il faut savoir conquérir leur amitié.

* Bâtimat est un salon annuel, de présentation de tous les matériaux et procédés de construction utilisés dans le bâtiment.

Ci-contre, Denise colle les bandes adhésives, sur les lés de laine de verre d'isolation thermique.



Environ 120 m², posés dans une seule petite journée.

Le sol de cette pièce, est isolé avec du polystyrène haute densité. Il faut beaucoup de précautions pour la mise en place des câbles électriques et des canalisations d'air qui alimentent les convecteurs.

Les dalles flottantes, sont réalisées ensuite par le maçon.



Août 1979, ça commence à ressembler à une maison, nous quitterons le chantier au mois de novembre, les nouveaux propriétaires pourront emménager avant la fin de l'année.

Origine de la « MEHARI ».

Depuis très longtemps, je m'intéresse aux voitures anciennes. Je lis beaucoup de revues et de journaux spécialisés, je réunis une documentation assez importante, et je rêve de pouvoir un jour restaurer une ancêtre, genre torpédo B14, ou 5 CV Citroën. Vers 1980, j'étudie les petites annonces de « la vie de l'auto », journal auquel je me suis abonné, mais la rareté et les prix demandés, m'empêchent de concrétiser mon rêve, et en plus les pièces détachées sont excessivement chères.

Notre voisin du Val d'Aulnay, Claude Fillon, possède une Citroën Méhari, qu'il utilise un peu dans la campagne environnante, pour son activité de garde-chasse. Cette voiture est en bien triste état : elle est exposée à toutes les intempéries, quelquefois inutilisée pendant plusieurs mois, sans aucun entretien. Vers 1988, je lui demande de me prévenir au cas où il voudrait la vendre. Il me répond qu'il a déjà eu des offres, et qu'il ne veut pas s'en séparer.

Les mois, les années passent, et la Méhari* continue de se dégrader ; il y a quelques fois des dizaines de litres d'eau accumulés dans la bâche. Depuis plus d'un an, Fillon ne l'utilise pas, je suis désolé de constater l'état d'abandon de ce véhicule, quand, subitement à son retour de vacances fin août 1990, M. Fillon vient me voir et me dit :

- Si vous voulez toujours la Méhari, je vous la donne !!

Je suis très surpris, et très heureux d'apprendre cette décision, qui va mettre fin au martyr de cette pauvre voiture. Comme Fillon insiste pour céder sa Méhari gratuitement, nous donnons une petite enveloppe à un de ses fils qui revient du régiment.

Me voilà donc enfin, avec une voiture à restaurer, ce n'est pas vraiment une ancienne, elle n'a que vingt ans en 1990, mais le modèle est très rare dans la région, et les facilités de mises en états sont intéressantes. Avant de relater, toutes les étapes de la restauration, il me paraît utile d'expliquer l'origine de la Méhari.

Contrairement aux idées reçues, ce véhicule original n'a pas été étudié chez Citroën. Le créateur est un industriel, Roland de la Poye, ancien pilote de l'escadrille Normandie-Niemen, fondateur de la Société d'exploitation des brevets industriels [SEAB], et pionnier de l'emballage en plastique. Un jour, Roland de la Poye retrouve au fond d'un garage, une fourgonnette 2 CV, et l'idée lui vient de transformer cette camionnette, en un véhicule carrossé en plastique. Il fait appel à deux de ses amis, J. L. Barrault styliste et J. Darpin ingénieur, et à eux trois, ils préparent un prototype au cours de l'été 1967. Après essais et quelques mises au point, ils présentent leur innovation à deux techniciens du service produit de chez Citroën.

Après examen, et conseils de son entourage, Pierre Bercot président de Citroën, accepte la commercialisation de cette nouveauté, par le réseau de la société aux chevrons.

* La faute d'orthographe est intentionnelle, car méhari est un nom masculin (*race de dromadaires dressés pour la course par les Touaregs*).

7ème CHAPITRE : LA RETAITE

Douze Méhari de présérie, sont réalisées dans les ateliers de la SEAB, à Villejuif. La fabrication débute dans les ateliers de la société ENAC à Bezons, et quand les cadences de production deviennent plus importantes, les Méhari sont assemblées dans l'usine Citroën de Levallois, puis aux ateliers Panhard à Ivry, et surtout dans les usines Citroën de Rennes, du Forest en Belgique, de Vigo en Espagne et de Mangualde au Portugal. Mais les éléments de carrosserie en ABS, seront toujours fabriqués chez SEAB. L'homologation officielle par le service des mines, date du 6 août 1968. La commercialisation, commence en septembre, avec l'année modèle 1969. La mécanique de base adoptée, est celle de la Dyane 6, avec le nouveau moteur de 602 cm³, mais avec les rapports de transmission de la fourgonnette. Malgré la faible puissance du moteur (33 CV SAE), les performances sont convenables, en raison de la légèreté de la voiture (525 Kg à vide, et 400 Kg de charge, passagers inclus).

La particularité la plus remarquable de la Dyane 6 Méhari est sa carrosserie en matière plastique thermoformée. C'est la première voiture française de série, construite en ABS extrudé : [Acrylonitrile Butadiène Styrene]. Il s'agit d'un dérivé de houille et de pétrole ayant des similitudes avec le caoutchouc, élaboré sous forme de granulés, mélangé à des colorants, et transformé à chaud en feuilles laminées. Le thermoformage final s'effectue dans des moules, pour obtenir les 11 pièces qui constituent la carrosserie, tous les éléments étant théoriquement interchangeables et facilement réparables.

L'ABS, aussi appelé Cyclocac, est produit par la société américaine Marbon-Borg-Warner, dans ses filiales en Belgique et en Ecosse. Cette matière teintée dans la masse, dispense de peindre la carrosserie. Cependant, l'exposition prolongée aux rayons ultraviolets, provoque une destruction lente des particules de butadiène, qui se traduit par un farinage superficiel. Pour prolonger la conservation de ce matériau, il est recommandé de le peindre, après application d'un apprêt spécifique.

Les Méhari, sont d'abord commercialisées en quatre places, puis une version deux places est lancée en 1969, permettant de bénéficier de la TVA à taux réduit. Plus tard il existera un modèle spécifique pour la gendarmerie, une petite série en 4 x 4, et une version luxe la Méhari Azur.

La production totale sera de 144.953 exemplaires, fabriqués de septembre 1968, à juillet 1987 [plus de 5 millions de 2 CV ont été construites, de 1948 à 1990].

La restauration.

Sitôt revenu de nos vacances, prises en septembre, je consacre une grande partie de mon temps de retraité, à la remise en état complète de la Méhari. Elle est en très mauvais état, c'est une épave incapable de rouler : plus de batterie, une partie du faisceau électrique a brûlé, la roue arrière droite est bloquée par une came de frein, les deux pneus avant inutilisables, et pratiquement plus de siège pour s'asseoir. En revanche, le moteur me paraît, ne pas avoir trop souffert, le compteur indique 52 559 Km, mais avec le flexible d'entraînement cassé. C'est théoriquement une deuxième main, mais en réalité elle a toujours été conduite par Claude Fillon, son patron lui en ayant fait cadeau au moment de la liquidation de l'entreprise, où il travaillait.

La première difficulté, c'est le changement de la carte grise, car depuis peu le contrôle technique est nécessaire. Comme il est impossible de présenter la Méhari à ce contrôle, je vais expliquer mon problème au centre de contrôle le plus proche, à Flins. Le responsable, commence par me dire que la réception doit se faire obligatoirement, dans les locaux agréés. Après quelques discussions, j'apprends qu'il a travaillé chez Simca à Poissy, cela facilite un peu la négociation, et finalement il accepte de venir au Val d'Aulnay, pour me délivrer le certificat de contrôle qui est bien sûr négatif ; mais je peux obtenir ma carte grise.

Je peux maintenant, passer à la phase active de la restauration : d'abord, nettoyage et élimination de tous les déchets inutilisables. La garniture des sièges est complètement pourrie, de l'herbe a poussé dans la terre accumulée sur le plancher, les fils électriques pendent lamentablement sous le volant, etc.

Première opération, démontage de toute la carrosserie, dépose du moteur et de la boîte de vitesses, des transmissions, des bras de suspension, de la direction, du réservoir d'essence, des pots de suspensions, de façon à mettre la plateforme à nu.

Et je commence la restauration, en procédant méthodiquement par type d'organe.

CHASSIS / PLATEFORME :

Grattage de l'ensemble, découpe de toutes les parties détruites par l'oxydation, et par l'acide de la batterie qui a coulé sur un longeron. Réfection de la traverse avant, d'une partie du longeron avant droit, et renforcement des deux longerons (*pour éviter une future oxydation, j'utilise de la tôle galvanisée ou de l'inox*). Fabrication du support de batterie, et d'une tôle de protection de transmission, disparue. Traitement à l'antirouille Rustol, et peinture avec du noir à châssis.

ARMATURES DE CARROSSERIE :

Grattage et ponçage de tous les tubes, redressage des éléments déformés, reprise des soudures défectueuses, traitement antirouille et peinture noire comme le châssis.

SUSPENSIONS ARRIERES :

Démontage des bras, vérification des roulements, graissage et remontage. Contrôle des batteurs à inertie et des amortisseurs.

7ème CHAPITRE : LA RETAITE

SUSPENSIONS AVANTS :

Démontage des deux bras et du tube / traverse, remplacement des roulements Timken et des joints, côté gauche. Suppression des frotteurs d'origine (*introuvables dans le réseau Citroën*), modification pour montage des amortisseurs télescopiques, montés par Citroën depuis 1975. Cette adaptation nécessite : de couper les tenons des frotteurs, de repercer et de tarauder à 9 x 125 la platine support, et de souder sur le châssis les chapes d'articulation des nouveaux amortisseurs. Ouverture des deux pots de suspension [tôle oxydée, ressorts cassés], remplacement de l'ensemble : pots, ressorts, tirants, coupelles. Tous ces éléments sont prélevés sur une épave de 2 CV, appartenant au gérant du concessionnaire Citroën des Mureaux. Suppression des batteurs à inertie, inutiles avec les nouveaux amortisseurs.

FREINS :

Remplacement du tambour arrière droit et du roulement à billes, soudure du flasque partiellement découpé. Remplacement des deux cylindres récepteurs arrières, des garnitures avant et arrière, des deux flexibles et du tube transversal arrière. Déblocage des excentriques de réglage, nettoyage et vérification du maître-cylindre, soufflage à l'air comprimé de toutes les canalisations, remplacement du liquide, purge et réglages. Réfection du palonnier de freins à main hors d'usage, remplacement des câbles, vérification et graissage du pédalier. Peinture de toutes les parties métalliques.

DIRECTION & TRAIN AVANT :

Démontage de la crémaillère, contrôle, graissage. Vérification des pivots, des rotules, des roulements de roues, remplacement des caoutchoucs de protection des rotules. Réglages du parallélisme et du pincement. Démontage de l'antivol Simplex, remise en état, graissage du cardan de la colonne de direction.

TRANSMISSIONS :

Réfection d'un joint à l'arrière de la boîte de vitesses, remplacement du disque et du câble d'embrayage, remplacement de la transmission côté gauche, et des soufflets en caoutchouc des coulisses, des deux côtés. Graissage général, remplacement de l'huile de la boîte de vitesses.

MOTEUR :

Dépose des tôles de récupération de l'air chaud, des culasses et des cylindres, du ventilateur, des collecteurs d'admission et d'échappement, du radiateur d'huile.

Décalaminage des pistons et des culasses, vérification des segments, rodage des soupapes (*à la ventouse*), réparation de la fuite d'huile au radiateur, remplacement de tous les joints.

Remise en état de la tôlerie d'air chaud, et peinture spéciale noire à chaleur. Vérification et nettoyage du carburateur. Contrôle du rupteur d'allumage, remplacement des vis platinées et des bougies, remplacement de la courroie de l'alternateur.

ELECTRICITE :

Réfection complète du faisceau en conformité avec le schéma d'origine, vérification de toutes les connexions, remplacement du boîtier des fusibles.

7ème CHAPITRE : LA RETAITE

Remplacement des feux arrière, des clignotants, des paraboles de phare, de la manette des clignotants, et de la batterie.

Contrôle au banc d'essai des deux alternateurs et des deux démarreurs (*il y avait un alternateur et un démarreur en plus*).

CARROSSERIE :

Remplacement de tous les éléments irréparables : les deux panneaux latéraux, le capot, la calandre, et le hayon (*pièces commandées chez Méhari Côte d'Azur, moins cher que dans le réseau Citroën*). Réparation de l'auvent et des montants de portes, avec du mastic obtenu avec des copeaux d'ABS dilués dans de l'acétone.

Reconstitution de l'armature supportant la bâche (*utilisation de tubes de tente, récupérés sur un terrain de camping*), remise en forme des encadrements des portes.

Renforcement du plancher sous le pédalier, découpe derrière les sièges avant, et confection d'un coffre, à l'emplacement prévu pour les pieds, dans la version quatre places.

Remise à neuf des deux sièges (*garnissage expédié aussi par MCDA*), reconstitution du système de réglage du siège conducteur. Reprise des coutures, et remplacement des vinyles transparents sur les panneaux latéraux et arrière, par un sellier de Poissy. Rénovation du tissu des portes, avec un produit noir genre cirage.

Mise en peinture des parties non remplacées, après application d'un apprêt spécifique pour l'ABS. Méhari Côte d'Azur, m'a donné une référence de peinture, identique au blanc des nouveaux éléments, que je trouve chez Herberts à Mantes. Quelques années plus tard, les pièces neuves en ABS théoriquement garanties résistantes aux U V, deviennent jaunâtre, et font contraste avec les parties peintes. En 1999, je repeins entièrement toute la carrosserie, toujours en blanc, pour inhiber les inconvénients expliqués page 198.

ROUES :

Démontage des pneus, redressage des jantes et mise en peinture. Montage de pneus neufs ou récupérés à l'état neuf. Fabrication d'un support de roue de secours.

DIVERS :

Réparation d'une fuite au réservoir d'essence, remise à zéro du compteur, remplacement des tirettes de starter et du démarreur, du câble du compteur, etc.

TEMPS PASSE :

Entre octobre 1990 et mai 1991, environ 580 heures.

PRIX DE REVIENT :

Achat des pièces Citroën et MCDA, carte grise, contrôles, peinture, sellerie, pneus, batterie, visserie, produits divers, et quelques pièces de récupération : total 14 600 Fr. L'expertise pour l'assurance sera de 54 000 Fr.

Début mai, je commence les premiers essais, comme promis, je présente la Méhari au centre de contrôle de Flins, qui me délivre cette fois un certificat positif, bien mérité.

Ma Méhari est comme neuve, Fillon ne la reconnaît pas. Elle roule parfaitement, c'est un véhicule agréable à conduire, malgré le bruit de la mécanique et les performances plutôt modestes. Par la suite je réalise d'autres travaux : en 1993, remplacement des

7ème CHAPITRE : LA RETAITE

segments, des soupapes et des joints de queues de soupapes, en 1996, remplacement des pivots de direction, d'un cylindre de frein et d'un joint de sortie de boîte, périodiquement, remplacement du pot d'échappement et de la batterie.



*2 octobre 1990.
Etat du poste de
conduite, après
nettoyage.*

*Ci-contre, traverse
avant du châssis, en
cours de rénovation. On
distingue nettement les
parties rongées par la
rouille.*



*19 octobre 1990.
La « bassine », qui est
le dernier élément de
la carrosserie, à
enlever avec l'aide de
mon assistante...*

7ème CHAPITRE : LA RETAITE

*Dépose de l'armature
avant.
La plupart des boulons,
doivent être coupé au
burin, ou à la disqueuse.*



*Garnissage des sièges.
1 mars 1991.*

*Repose du faisceau électrique.
2 mars 1991.*





4 avril 1991, enfin prête pour la première sortie.

La Méhari, est descendue en Dordogne au mois de mai 1993, où nous apprécions son côté pratique et utilitaire pour toutes sortes de transport.

Je termine ce chapitre de la Méhari, le 16 décembre 2005. A ce moment le compteur indique 36.800 Km depuis la remise à zéro, et elle roule toujours parfaitement, moyennant quelques travaux de maintenance.

Il en reste encore quelques-unes en circulation, mais elles deviennent quand même, de plus en plus rares. Comme pour les 2 CV, il n'y a plus aucune pièce chez Citroën, il faut trouver des pièces en récupération, ou aller chez les deux ou trois spécialistes, qui pour le moment ont presque toutes les pièces en stock.

Maintenant qu'elle a 35 ans, c'est une voiture de collection, mais avec une carte grise normale, ce qui nécessite un contrôle technique tous les deux ans.

Après plusieurs ennuis de mécanique et remises en état (*fuite d'huile du palier arrière qui nécessite le remplacement de l'embrayage, défektivité d'une tubulure de graissage des queues de soupapes, rupture des vis platinées, etc.*). Je l'ai revendue en 2009, elle avait plus de 50 000 Km.

Le « Coustal », à Traly.

- Allo, c'est Pierre, je vous ai trouvé un terrain, au Coustal à côté du chalet.

Nous sommes fin novembre, Robert reçoit le même message, pour un terrain situé à la Rive Basse. Nous sommes surpris de la rapidité des trouvailles de Pierre et Colette.

Presque aussitôt, avec Robert et Micheline, nous venons voir ces terrains. Nos amis, optent pour celui de La Rive Basse, où ils décident de faire construire une petite maison. Pour nous, la situation est différente ; sur le terrain complètement boisé, il y a un petit chalet en bois, mais comme le prix annoncé nous convient, pourquoi pas ? Autre surprise, le terrain est très en pente, encore plus qu'à Aulnay, où nos jambes ont pris l'habitude de monter et de descendre journallement. Mais l'environnement nous semble agréable, et après quelques tractations avec les vendeurs, nous concluons un accord.



Ce chalet, a été construit par le vendeur M. Calligrafi, vers 1980. La construction est rudimentaire : pas d'électricité, isolation très sommaire, pas de plafonds, ni de tapisseries, une chambre très étroite avec un lit d'une personne, l'autre lit se trouve dans la pièce principale, aucun aménagement extérieur. C'est un gîte pour

dormir, avec un confort rudimentaire. Un passage a été réalisé entre la route et le chemin vicinal qui passe en haut du terrain, c'est un petit avantage, mais l'herbe et la pente du terrain rendent son utilisation problématique. Pas d'allées ni d'escaliers, pour l'accès au chalet, à l'entrée il y a cinq marches en bois en très mauvais état. Le terrain est entièrement planté de chênes, de châtaigniers, et de quelques charmes, avec beaucoup de broussailles, qui n'ont pas été coupées depuis plusieurs années. Mais, M. Calligrafi, nous indique les endroits où l'on peut trouver des champignons.

Nous pensons immédiatement aux possibilités d'agrandissement du chalet et d'aménagement des abords, le site a fait tilt, et nous ne regretterons jamais cette acquisition, concrétisée chez le notaire le 11 mars 1991. Nous voilà propriétaire en Dordogne. Le chalet a été construit sans permis, sans doute avec un accord tacite du Maire du moment, le notaire précise sur l'acte de vente, que le terrain est constructible, de façon à pouvoir régulariser la situation, et obtenir un permis de construire pour l'extension envisagée.

Avant de repartir, je relève des mesures, afin de pouvoir étudier la construction d'une chambre supplémentaire, et l'aménagement des abords. Je prépare un dossier de

7ème CHAPITRE : LA RETAITE

demandes de permis de construire, en régularisation pour l'existant, et pour la pièce à construire en extension.

Dès le mois de mai, nous revenons sur notre nouvelle propriété Périgourdine, pour commencer la phase des travaux, qui s'échelonna sur plusieurs années.

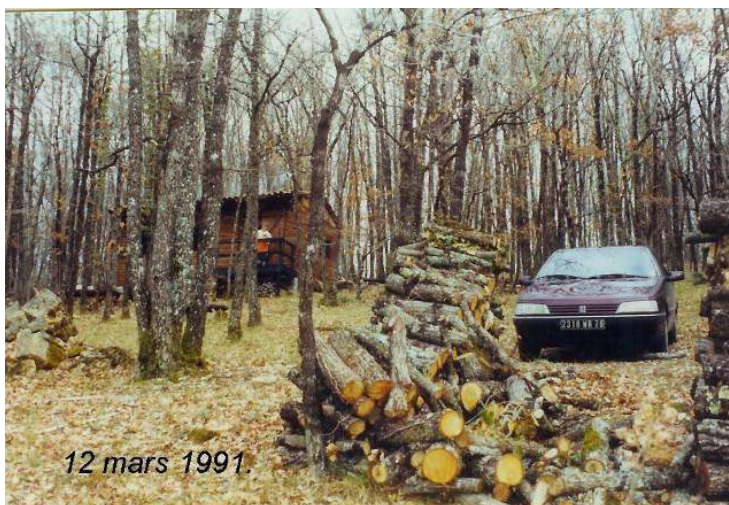
En urgence, il y a des arbres à abattre, trop près du chalet, et qui risquent d'endommager la toiture. Ensuite il faut reprendre le chemin, pour diminuer les pentes trop raides, et éliminer les passages herbeux. Nous avons fait connaissance du maire M. Delouis, qui avec son fils est entrepreneur de construction. Pendant que la tractopelle est là, je fais réaliser une plateforme en haut du terrain pour y amener la caravane, mais la Caravelair n'y viendra pas, car dorénavant nous consacrerons nos « loisirs » à Traly, et la caravane sera revendue l'année suivante.

Pendant ces premières « vacances », les occupations sont nombreuses : coupes d'arbres, début des aménagements extérieurs, et travail important et pénible, creusement d'une tranchée (*environ 80 mètres*) pour l'alimentation de l'eau, et du téléphone. Avant notre retour au Val, le permis de construire est autorisé, ce qui me permet de traiter avec le fils Delouis, pour que les travaux se fassent pendant l'hiver 91 / 92.

Au printemps suivant, nous revenons, juste au moment où l'entreprise Delouis termine la construction de la chambre. C'est l'entreprise Arbelaiz, qui entre en action pour l'aménagement intérieur, les finitions et la construction du palier d'entrée avec cinq marches en chênes. Pour effectuer tous ces travaux, je n'ai pas d'atelier, je me débrouille en installant une grosse planche, sur deux troncs d'arbres, qui remplace un établi.

Mais comme nous envisageons de venir souvent au Coustal, nous décidons de construire un garage assez grand, pour justement y installer un établi convenable.

Rapidement, nous sympathisons avec les voisins qui deviennent des amis. Nos relations s'étendent à d'autres personnes habitant Cales (*Traly est un lieu-dit de la commune de Cales, Le Coustal est une partie de Traly, indiquée sur le cadastre*). Nous participons à des sorties pédestres, à différentes réunions et repas, ce qui fait qu'après quelques mois vécus à Traly, nous connaissons beaucoup plus de monde qu'au Val, où nous habitons depuis de nombreuses années. Tout nous attire, dans cette région : l'ambiance, le climat, les habitants, les spécialités (*le foie gras, les vins, les champignons, etc.*), et les sites touristiques innombrables.



Pendant que nous sommes à Traly, l'herbe et les haies continuent de pousser au Val d'Aulnay. L'importance des travaux à effectuer à Traly et l'entretien du Val, nous semblent difficiles à concilier, le parcours de 600 kilomètres, trois ou quatre fois par an, nous semble de plus en plus long, et plus rien ne nous attire à Aulnay. La maison est bien trop grande, le terrain difficile à entretenir, le potager presque à l'abandon, et le climat n'est pas celui de la Dordogne. Il va falloir trouver une solution...

Le déménagement à Bergerac.

C'est pendant un retour à Aulnay, que nous prenons la décision de vendre notre résidence des Yvelines, pour venir habiter définitivement en Dordogne ; mais où ? Plusieurs lieux sont envisagés, et rapidement notre choix se porte sur Bergerac. Nous sommes très indécis sur le type de logement à choisir : pavillon ou appartement ? Nous hésitons longtemps, mais auparavant il faut vendre Aulnay.

C'est au cours de l'été 1992, que nous mettons en vente dans plusieurs agences des environs. Les mois passent, jamais aucun client ne vient visiter, je relance les agences, nous baissons le prix, mais toujours sans résultat. Sur sept agences, seulement deux procèdent à une visite. Pendant ce temps, nous continuons nos navettes entre Traly et le Val, et nous devenons de plus en plus impatients de quitter la région parisienne.

Devant l'incapacité des agences, en novembre 1993, nous décidons de passer une annonce dans un journal spécialisé, et cette fois, nous avons plusieurs clients qui se manifestent. Trois semblent intéressés, finalement nous traitons avec M. Sury, après beaucoup de discussions et de péripéties, la vente est signée le 26 avril 1994, chez le notaire de Maule.

Dès la décision prise de vendre, nous commençons à trier tout le superflu accumulé depuis bientôt vingt ans que nous sommes au Val. Avec le break 405, je fais plusieurs livraisons au dépôt vente à Versailles « La Caverne », et à un autre dépôt situé à Mantes. Une grande quantité de choses inutiles, sont ainsi éliminées, d'autres partiront à la déchetterie, et quelques meubles seront revendus.

En parallèle avec le « nettoyage » à Aulnay, il faut continuer nos recherches à Bergerac, où nous avons sélectionné quelques agences, et aussi poursuivre les améliorations entreprises à Traly. Ces deux années sont très occupantes, car en plus nous fêtons nos quarante ans de mariage le 11 juillet 1992, et en janvier 1993 nous partons trois semaines en Guyane. Heureusement nous sommes en pleine forme, pas d'ennuis de santé, sauf pour moi une crise de lombalgie et de sciatique en décembre 1993.

A chaque voyage en Dordogne, nous amenons le plus possible de matériel, le break est toujours très chargé, et j'utilise aussi plusieurs fois la remorque de Daniel Jourdain mon beau-frère. Arrive enfin le jour où il faut quitter le Val d'Aulnay, c'est le 27 avril, le lendemain de la vente ; nous regardons une dernière fois la propriété que nous avons bâtie, et où nous avons vécu pendant vingt ans, avec beaucoup d'émotion et quelques larmes dans les yeux.

Pour le déménagement, nous avons choisi un déménageur recommandé par Robert et Micheline, c'est l'entreprise Védovati, qui est le fils d'un ancien camarade de l'école Volembert d'Argenteuil. Nous avons préparé et emballé une grande partie du mobilier, mais les trois déménageurs auront quand même beaucoup de travail, pour remplir le camion de 55 M³, et surtout des difficultés pour manœuvrer aux abords du Val.

En plus des souvenirs, nous laissons beaucoup de choses au Val : les deux tondeuses à gazon, une meule et une scie circulaire (*fonctionnant en 380 volts*), du mobilier divers, de l'outillage de jardin, etc. Après d'âpres négociations, M. Sury nous indemnise un peu de cet ensemble.

7ème CHAPITRE : LA RETAITE

Les déménageurs roulent une partie de la nuit et arrivent presque en même temps que nous en Dordogne. Le garage de Traly est très insuffisant pour stoker le contenu du camion. Au Buisson, près de Cales nous trouvons un garde-meuble déménageur. Une petite partie du chargement est déposée à Traly, et le gros du mobilier est entreposé chez ce garde-meuble, en attendant notre nouvelle résidence.

Maintenant, il faut chercher activement un nouveau logement. Plusieurs fois la semaine nous venons à Bergerac, nous sommes à l'affût des pancartes « à vendre », nous recherchons dans les annonces, et surtout nous visitons, avec les trois agences sélectionnées. Bergerac est une ville très étendue, avec beaucoup de quartiers pavillonnaires, mais il y a très peu d'immeubles de qualité.

Après beaucoup d'hésitations et de comparaisons, notre orientation se précise pour un appartement. En effet nous avons déjà Traly à entretenir, et raisonnablement nous pensons que compte tenu de notre âge, il est préférable d'opter pour ce type de logement.

La coïncidence fait, que « La Vielle Agence », nous fait visiter un appartement qui correspond beaucoup à nos critères de choix. A savoir : situation au dernier étage, balcon exposé au sud, au moins deux chambres, une cave assez grande et un garage individuel. De plus, M. Galinat patron de cette agence, nous inspire confiance, et rapidement nous entamons des négociations sur le prix proposé.

Nous revenons deux fois visiter ce logement, qui nous convient de plus en plus. Je prends des mesures et nous étudions les possibilités d'emménagement. M. Galinat très coopératif, et à notre demande, intervient auprès du vendeur pour qu'il consente à baisser un peu son prix, et accepte aussi de diminuer sa commission. Ces tractations se font courant juin, la signature de l'acte se fait le 30 août, mais à la demande du vendeur, nous n'aurons la jouissance que le 6 septembre au soir.

Je pense inutile de préciser que cet appartement se situe au N° 1 de la rue Descartes, et se dénomme : Résidence du Jardin Perdoux.

Le 7 septembre 1994 au matin, nous attaquons les travaux indispensables avant l'emménagement. Premier travail important, démolition d'une cheminée et dépose de l'insert qui n'a servi qu'une fois.

*Ci-contre, démolition
des placards qui
entouraient la
cheminée.*



Ensuite il faut refaire toutes les tapisseries, tout est peint en blanc : les murs, les plafonds, les convecteurs, et même les interrupteurs. Pour la chambre, cela va relativement vite, car mon ami Robert, grand spécialiste du papier peint, vient tapisser cette pièce pendant que je suis occupé à modifier l'évacuation des WC. Pour gagner du temps, nous posons une moquette sur l'ancienne, elles y resteront jusqu'en décembre 2005, remplacées par du parquet stratifié.

7ème CHAPITRE : LA RETAITE

Deuxième chantier délicat, le décapage des portes des placards côté coin-repas, et des marches de l'escalier de la mezzanine. Toutes ces parties, ont été revêtues de plusieurs couches de peinture, j'ai beaucoup de difficultés, avec grattoirs, chalumeaux, et décapants, pour retrouver l'aspect du bois, avant de le vernir.

Vers la fin septembre, nous pouvons nous installer dans notre nouveau logement. Pour Denise et moi, c'est la première fois que nous habitons dans un appartement. Nous apprécions immédiatement les avantages de cette résidence : le calme, l'exposition au sud, l'environnement très agréable avec le parc et la vue sur le château de Monbazillac, et la proximité du centre-ville avec tous les commerçants.

Après l'emménagement, nous sommes sur place pour continuer les finitions. Pendant l'hiver, je réaménage complètement la mezzanine, habillage de la rambarde, réfection complète des réseaux électriques, peinture et moquette. Travail important à la suite de la suppression du conduit de fumée, modification du faux-plafond. Nous pouvons maintenant y installer une chambre d'appoint, et l'atelier de couture pour Denise. Un an plus tard, nous modifierons entièrement la salle de bain.

Le bâtiment A de la résidence Jardin Perdoux.



Notre appartement au troisième étage.

Les dernières vacances.

Pour les premières vacances avec la caravane Caravelair, en juin 1989, nous prenons la direction de la Dordogne, où Robert et Micheline nous attendent sur un terrain de camping à Molières, près de Lalinde. Nous ne connaissons pas cette région, et nous ne pensons pas que quelques années plus tard, nous viendrons y habiter. Pendant ce séjour, nous visitons : Sarlat, Beynac, La Roche-Gageac, Montpazier, Cahors, et nous faisons la connaissance des cousins à Robert, Colette et Pierre Le Pontois, qui ont un chalet et une piscine à Traly, situés à quelques kilomètres du camping où sont nos caravanes.

Nous continuons notre périple, par un passage en Auvergne, à Vic-sur-Cère, toujours avec Robert et Micheline, et en septembre, nous repartons en Ardèche, sur un terrain de camping à Ruoms, car la société Caravelair nous y a offert un séjour gratuit avec l'achat de la caravane. Ensuite nous campons à Vallon Pont d'Arc, au bord de l'Ardèche, où nous sommes déjà venus en 1969, et nous terminons ces vacances à Tournon au bord du Rhône. Là, nous effectuons le parcours Tournon Lamastre, avec le petit train touristique du Vivarais, locomotive et wagons du début du siècle, remis en service par une équipe d'anciens cheminots retraités.

La Caravelair, est bien aménagée et d'utilisation agréable. Avec l'auvent nous avons tout le confort, mais je n'ai plus la visibilité arrière, comme avec la J. A., il faut des rétroviseurs encombrants, à adapter sur la voiture.

Pour 1990, nous changeons de direction. Au mois de juin, nous retrouvons la Bretagne, d'abord à Carnac, ensuite à Fouesnant et à Piriac, où nos amis viennent nous rejoindre. Mais nous devons revenir au Val d'Aulnay, car le 5 août, il y a une grande réunion pour fêter le soixantième anniversaire, de celui qui vous fatigue avec ce récit !!

Début septembre, cette fois pas de caravane ; nous partons pour l'Espagne avec Christiane et Daniel, pour un séjour d'une semaine, dans un appartement près d'Alicante, mis à notre disposition par un fournisseur à Daniel. Semaine merveilleuse à Arenales Del Sol, avec baignades journalières, soleil plus chaud que celui de la Bretagne, et visites d'Alicante et de la région.

J'arrive à la fin de ce préambule, qui va nous ramener en Dordogne. Sitôt le retour d'Espagne, nous attelons la Caravelair, pour repartir au camping de La Grande Veyère, où nous attendent Robert et Micheline. Deuxième visite de cette région, qui nous convient de plus en plus, et nous apprécions aussi la piscine de Pierre et Colette.

Fin septembre il faut remonter la caravane ; à tout hasard, je signale à Pierre qu'au cas où il connaîtrait un terrain à vendre, cela pourrait nous intéresser pour y laisser la Caravelair, au lieu de la ramener au Val, à chaque fin de saison. Et Robert lui dit la même chose, pour nous éviter deux trajets de 600 Km, tous les ans.

Nous ne savons pas encore, que nous venons de passer nos dernières vacances en caravane...

7ème CHAPITRE : LA RETAITE



*Camping de la
Grande Vèyère.
Juin 1990.*

*Ligne Tournon / Lamastre
dans les gorges du Doux.*



*Camping de
la « Piscine »
à Fouesnant.*

Pourquoi un P. C. ?

Quand j'ai commencé à écrire ce récit, en 2001, je ne pensais pas qu'il serait aussi volumineux. J'ai rédigé les premiers chapitres, sur un registre très ancien, qui je pense venait de ma grand-mère Bardet ; au début je me suis appliqué à écrire correctement, et puis il y a eu des ratures, et mon manuscrit est rapidement devenu un brouillon peu présentable.

Alors je me suis dit : je vais me procurer une machine à écrire pas trop chère ou d'occasion. Je ne savais pas qu'en 2003, les machines à écrire étaient devenues des pièces de musée. C'est ce que m'apprend mon fils, quand je lui demande de m'en trouver une.

Tout de suite il me dit : il te faut un ordinateur, et m'explique qu'un PC remplace une machine à écrire ultra perfectionnée. Jusqu'à ce moment, j'étais très réticent à l'informatique, les premières tentatives faites avant mon départ de chez Peugeot, ne m'avaient pas encouragé à l'utilisation de ce matériel ; et puis je me demandais à quoi aurait pu me servir un ordinateur ?

Début janvier 2003, après une très brève initiation chez Daniel, nous revenons à Bergerac avec le coffre de la C5, rempli de matériel informatique. L'installation du PC, de l'écran, de l'imprimante se fait sans problème, mais il faut que maintenant, je m'initie à l'utilisation d'un PC. J'ai tout à apprendre, le maniement de la souris, la frappe sur le clavier, le fonctionnement de l'imprimante, tous les termes spécifiques à cette activité, et à 73 ans, le « disque dur cérébral » est vite saturé.

Suivant les conseils de Daniel, j'utilise essentiellement « Word », pour la rédaction de mon ouvrage, et petit à petit je découvre les infinies possibilités de ce logiciel, je comprends que même les machines à écrire les plus perfectionnées, soient complètement obsolètes par rapport à un PC. Maintenant, je jongle avec Word, et avec la numérisation de documents !!

Suite inévitable, pour mes 73 ans, ma femme m'offre un appareil photo numérique, étant déjà férù de photographie, je m'adapte vite à cette nouvelle technique, qui permet aussi de réaliser assez facilement des innovations, impensables avec la photo traditionnelle.

A deux reprises, Daniel doit me changer de PC, car l'ensemble de « mes documents » commence à prendre beaucoup de place, et je suis devenu exigeant sur la qualité du matériel !!

Plus tard, j'utiliserai les autres possibilités de l'informatique : les recherches sur internet, le courrier électronique (*gmail*), les animations avec Powerpoint, etc.

Pour le moment, je pense à terminer bientôt, mon histoire de A...à...Z.

Voilà comment à 75 ans, on peut utiliser convenablement un PC, sans avoir aucune formation en informatique.



CONCLUSION

La rédaction de cet ouvrage, a nécessité beaucoup de recherches dans mes archives, dans les albums de photographies, et surtout dans ma mémoire.

Jusqu'au chapitre dix, j'ai écrit sur un brouillon modifié de nombreuses fois, ensuite ayant acquis un peu de pratique pour taper, j'ai étalé mes pensées directement au clavier, avec encore de nombreuses rectifications.

Le manuscrit commencé en 2001, abouti aujourd'hui à un volumineux document, bien plus important que prévu au départ. Cela semble très long pour écrire ce récit, mais il faut signaler que pendant la belle saison nous sommes à Traly, ce n'est que l'hiver que mon clavier entre en action.

J'ai choisi le format 20 x 27 parce que c'était justement le format généralement utilisé avant l'adoption des normes actuelles (A4 = 210 x 297).

Vous jugerez la lecture peut-être trop longue et fastidieuse... Pourtant, je me suis efforcé, de raconter le plus clairement possible, les étapes les plus significatives connues au cours du déroulement de ce parcours de soixante-quinze ans.

JAirbelaz, le 22 décembre 2005

Revu et corrigé par JaDa en mai 2020 (pendant le confinement)