

LES 4 CV RENAULT DE MON PERE

RESTAURATION DE LA 4 CV DE 1952 ACHETEE A MARIE-OLIVE STEUNOU

Résumé

Après un bref descriptif des trois 4 CV Renault de mon père, qui ont suscité une certaine nostalgie et déclenché une envie d'achat et restauration d'une 4 CV, vous trouverez le préambule et l'épilogue du journal de la remise en état d'une 4 CV de 1952 trouvée en Bretagne dans les Côtes d'Armor, à Coadout près de Guingamp. Après environ 1200 heures passées entre début 1996 et fin 2003, la 4 CV a retrouvé une nouvelle jeunesse.

« Le véritable voyage de découverte ne consiste pas à chercher de nouveaux paysages, mais à regarder avec de nouveaux yeux », Marcel Proust

« La perception commence avec le changement de sensation, d'où la nécessité du voyage », André Gide



Table des matières

1	PREAMBULE : LES 4CV DE MON PERE.....	3
2	EPILOGUE.....	12

1 PREAMBULE : LES 4CV DE MON PERE

J'ai toujours eu le souhait immodéré de jouer avec les voitures comme on le voit ci-dessous alors que j'avais à peine 4 ans. La voiture à pédales était une assez mauvaise reproduction d'un véhicule de marque « Hotchkiss » de 1949. Elle était rouge et possédait sur le côté droit un magnifique klaxon composé d'une poire en caoutchouc de couleur rouge –un peu comme celle destinée au lavement intestinal - et d'un cornet en métal chromé. Elle était munie de 2 pédales qui permettaient d'atteindre des vitesses fulgurantes. La photo ci-dessous est prise à l'opposé de la cour de l'école, près de l'endroit où mon père procédait aux exécutions capitales de lapins élevés par mes parents. C'est également à cet endroit que mon père Jean et mon grand-père Léon Barré s'entraînaient à la carabine 6 mm à viser une cible en carton coincée par un morceau de bois sur le mur arrière de la salle de classe dont le mur présentait les stigmates des perforations de balle.

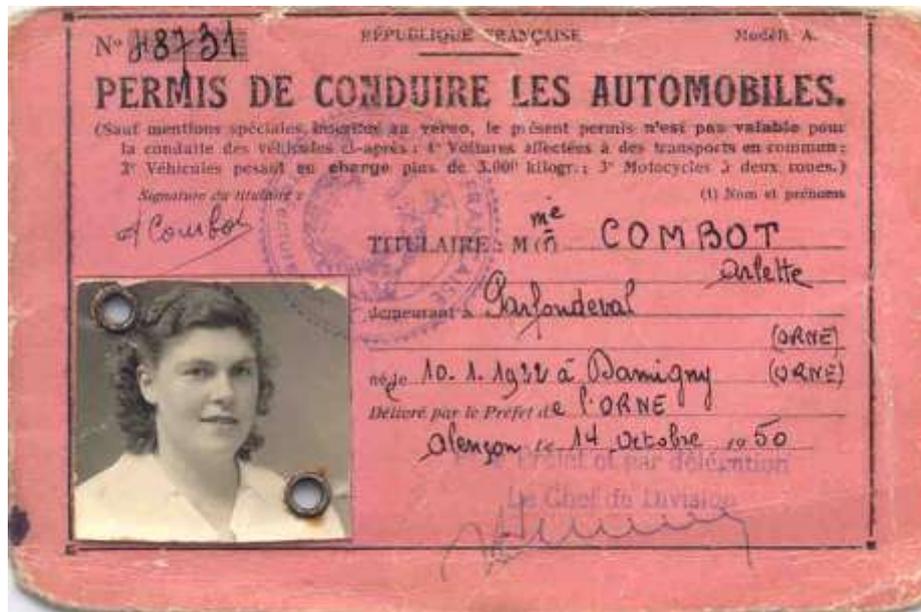


Environ un an plus tard, un après-midi de mars 1952, à l'école de Parfondeval dans l'Orne, accompagné de quelques flocons de neige, arriva la première voiture en vraie grandeur, avec 3 pédales au lieu de 2 pour la mienne : La quatre chevaux Renault de mes parents, avec son compteur « à oreilles » central, conduite par mon grand-père maternel, Léon Barré,

accompagné de mon père qui n'avait pas encore le permis de conduire. Bien que ma mère Arlette possédât ce précieux sésame depuis 1950, elle attendait la naissance de mon frère Jacques en Octobre 1952 et avait chargé son père de livrer leur premier véhicule automobile. Cette 4CV de 1952 était un modèle « affaires » (cf. pas de bas de caisse chromé sur la photo ci- dessous), de couleur grise. Bien que n'ayant que 4 ans et demi lors de cette scène observée depuis l'intérieur de la classe d'école avec maman Arlette, ce souvenir est encore très vivace.



Maman Arlette avait appris à conduire à conduire avec un employé du garage Bayi à Alençon dont le patron était bien connu par mon grand père maternel Léon Barré. Pour parfaire cet apprentissage, elle prit quelques leçons de conduite à l'auto école Trassard.



A l'époque de la photo ci-dessus, la 4CV était encore presque neuve et papa Jean venait d'obtenir son permis de conduire le 31 juillet 1952, à la quatrième tentative. D'après le récit du candidat, la seconde tentative aurait dû être la bonne puisqu'il avait correctement effectué toutes les manœuvres avec sa 4 CV (examen de l'époque passé avec un véhicule quelconque) mais papa Jean trouvait que pendant tout le trajet, le moteur « ne tirait pas ». C'est l'absence d'alarme en cas de frein à main serré qui a provoqué deux autres essais au permis de conduire!



Le premier « grand voyage » de la 4 CV fut pendant les vacances d'été 1952 pour aller rendre visite à ma grand tante maternelle Vitaline, Institutrice à Boucé. C'était un périple de moins de 100 Km aller-retour. Par la suite, Vitaline a profité de la 4 CV, surtout pour les tournées des cimetières vers le premier novembre de chaque année. Vitaline, mon frère Jacques et moi-même, étions coincés à l'arrière tout en faisant bien attention de ne pas endommager son chapeau très souvent garni de cerises en porcelaine. Les deux escales essentielles incluaient dans l'ordre le cimetière de Geneslay où Vitaline descendait pour aller fleurir la tombe de ses parents et ensuite celui de Lignou où Vitaline gardait la 4 CV sous prétexte de vent ou de mauvais temps. Il semble en fait que Vitaline ne voulait pas honorer cette seconde escale pour faire preuve d'une certaine inimitié à l'égard de son beau frère, Léon Barré – mon grand-père- , dont les parents reposent au cimetière de Lignou. Par la suite, quand Vitaline prit sa retraite et alla s'installer à La Ferté Macé, c'est encore la 4 CV qui nous transportait chez elle le dimanche midi pour y savourer du pâté moulu en forme de petits canards flottant sur de la gélatine.

En 1953, mes parents allèrent en vacances - sans les enfants - en Vosges-Alsace avec la première 4 CV. L'équipée ne fut entachée que par la bobine d'allumage « grillée ». En 1954, c'est dans les Pyrénées qu'il se rendirent toujours sans les enfants qui se faisaient gaver de confiture chez les grands parents maternels. Ces confitures étaient au mieux croustillantes – le sucre avait cristallisé- et au pire moisies auquel cas elles subissaient une cuisson supplémentaire !

Chaque année, la 4 CV bourrée de candidats au certificat d'études était utilisée comme moyen de locomotion pour se rendre à Pervençères situé à environ 15 Km de Parfondeval. Cette première 4 CV servit également de taxi pour enmener nos voisins, Henriette Poivrot (sic) et son fils atteint d'eczéma pour consulter un « toucheur », sorte de guérisseur-sorcier en Normandie. Papa Jean assista à la consultation qui fut très rapide : le « toucheur » sortit son pied gauche de son sabot en bois, enleva sa chaussette gauche et la tenant comme un encensoir fit trois généreux signes de croix sur le corps de l'enfant. Le tarif de la prestation était laissé à l'appréciation du malade et on venait des lieues à la ronde consulter ce « toucheur » dont la compétence ne se limitait bien sûr pas au traitement des affections dermatologiques. Le fait d'être motorisé permettait de bénéficier rapidement du pouvoir dont était investi le sorcier.

A Parfondeval le 15 Août 1954, Papa Jean participe à un concours d'obstacles et en particulier, la valeureuse 4CV doit passer sur une « balançoire » (photo ci-dessous, avec monsieur Bis vu de dos) fabriquée par Marcel Gadois. Papa Jean s'est classé cinquième sur 7. Il avait beaucoup perdu de temps à l'ouverture d'un portail pour laquelle les organisateurs fournissaient un énorme trousseau d'un trentaine de clés.



La seconde 4CV de papa Jean était un modèle « Sport » de 1956 couleur « Vert d'eau » (Référence teinte 978). Compte tenu de la notion d'année modèle, cette seconde 4CV a pu être achetée dans le second semestre de 1955 ou début 1956 pour un prix d'environ 480 000 Francs soit l'équivalent de 8500 € de l'année 2002. Cette seconde 4CV immatriculée 193 BP 61 possédait 3 moustaches, des jantes du type étoile et une nouvelle planche de bord en plastique avec un cadran à visière devant le conducteur. La batterie était à l'arrière et la roue de secours verticale dans la pointe avant du coffre. Ceci augmentait relativement beaucoup le volume du coffre qui restait néanmoins ridiculement petit et justifiait la très large utilisation faite de la galerie pour toutes les « équipées » en vacances. Quand il pleuvait, le bagages sur la galerie étaient recouverts d'une capote de l'armée de couleur Kaki. Une seule photo de cette 4 CV a pu être retrouvée.



L'agrandissement de la portion droite de la photo ci-dessus permet de lire le numéro d'immatriculation 193 BP 61 qui est cohérent avec celui que possédait mon grand-père sur une 403 immatriculée en 1956 avec le numéro 555 BN 61.



La troisième 4CV était également un modèle « Sport » de 1959 couleur « Bleu Capri » (Référence teinte 476) achetée fin 1958 ou début 1959 et qui possédait un chauffage à eau avec turbine électrique le tout placé à l'avant. Les jantes étaient « à voile plein » comme celles de la Dauphine et le compteur « à visière »

La seule photo de ce véhicule a été prise à La Tour d'Auvergne en Août 1959 alors que nous séjournions à Tauves. C'est dans cette voiture que mon père Jean me transportait tous les matins et tous les soirs entre Parfondeval et Mortagne au Perche distant de 5 Km alors que j'étais demi pensionnaire au « cours complémentaire » (dit « C.C. ») qui s'est un peu plus tard appelé « Collège d'enseignement général » (« C.E.G. »)



Cette dernière 4 CV a survécu au déménagement de Parfondeval à Mortagne lors de l'été 1960. Elle fut cependant rapidement remplacée début 1961 par une 404 Peugeot flambant neuve, de couleur noire et immatriculée 253 DV 61.

Toutes les 4 CV ont été utilisées pour l'administration fiscale puisque papa Jean était à l'époque « Contrôleur des impôts » et s'en allait battre la campagne en 4 CV pour signaler aux paysans normands qu'ils avaient fraudé le fisc. Mon père n'ayant pas la « fibre » fiscale, je ne suis pas bien sûr que la 4 CV ait participé à de nombreux redressements. En 1951, bien qu'invité et peut-être par peur d'être compromis il ne se rendit pas à Serigny, près de Bellême rencontrer Roger Martin du Gard, prix Nobel de littérature 1937, sa plus illustre victime potentielle, dans son manoir du tertre: C'est Roger Martin du Gard qui vint à Mortagne, dans le bureau du « contrôleur » sis rue du faubourg Saint Langis. Le Nobel arriva en voiture automobile de grosse cylindrée conduite par un chauffeur en gants blancs. Mon père le reçut dans cette mesure de quinze mètres carrés louée par l'administration. La moitié du sol était pour des raisons inconnues recouvert d'une sorte d'estrade en bois vermoulu et remplie de trous et un lutrin énorme sur pied trônait dans un coin et soutenait un livre magique de l'administration sur lequel mon père écrivait avec un crayon bicolore : bleu d'un

côté pour signaler les contribuables consciencieux et rouge de l'autre pour indiquer les fraudeurs potentiels. Papa Jean s'excusa de l'indigence de l'administration et Roger Martin du Gard lui répondit que cela importait peu (passons au faits !). Ni moi ni ma mère n'avons le souvenir de la réalité d'un redressement fiscal. L'administration est tatillonne mais se prête souvent au marchandage !

Je n'ai jamais compris pourquoi les 4CV étaient si rapidement vendues -environ 3 ans et demi pour les 2 premières et 2 ans pour la dernière- d'autant qu'elles avaient dû parcourir environ 50 000 km chacune, sauf la dernière qui avait environ 30 000 km et qui avait été cédée, d'une part pour des raisons de place -2 grands enfants à l'arrière plus les bagages, c'était juste- et d'autre part suite à un argumentaire très convaincant de Bernard Goujon qui était alors représentant commercial Peugeot du garage Bayi d'Alençon.

Les deux premières 4 CV étaient entreposées dans un garage fermé de la « maison bourgeoise » de Martignac à Parfondeval qui le prêtait gracieusement. Je me souviens être allé de nombreuses fois avec papa Jean chercher la 4 CV dans ce garage à l'arrière de la maison qui était utilisée en tant que résidence secondaire. Vers 1957, monsieur Gadois construisit une rallonge au préau situé dans la partie du terrain à l'opposé de la cour de l'école et ceci constitua un garage de fortune sans porte. Pour accéder à cet endroit en voiture, Marcel Gadois (dit « Prosper ») construisit également au pignon du bâtiment et dans le jardin potager, un nouveau mur retenant le remblai qui permit d'élargir le chemin piétonnier initial. Cette construction réduisit légèrement la surface du jardin potager qui restait néanmoins généreuse et n'avait heureusement pas eu d'incidence sur les cabanes à lapins contenant un cheptel très prolifique.

A l'époque des 2 premières 4 CV, Papa Jean était également motorisé successivement à l'aide de 2 motos 125 cm³ de marque « Motobécane ». La dernière de ces motos immatriculée 142 BS 61 en 1956 ou 1957 fut vendue en 1958 (j'avais alors 11 ans) à un agent de l'administration des postes résidant au Pin la Garenne. Je n'ai aucune photo de ces motos mais j'ai le souvenir d'une anecdote qui implique cette dernière moto comme raconté par Madame Tournier qui tenait l'unique épicerie-bistrot et tabac de Parfondeval. Notre voisine Régine Gadois, femme du charpentier, faisait accessoirement du ménage à l'épicerie quand son état le permettait. Pendant les séances de ménage, Régine cachait un ou deux paquets de cigarettes derrière les manteaux suspendus à leur patère et il suffisait à Monsieur Tournier de secouer légèrement les vêtements pour voir tomber miraculeusement les paquets de cigarettes. Régine, surnommée « Violette » à cause de son goût immodéré pour les boissons alcoolisées fortes avait raconté à André Tournier que « Jean »-mon père l'avait emmenée à Mortagne au Perche et retour à Parfondeval sur le siège arrière de la Motobécane 125 cm³. Mon père ne confirma jamais cette chevauchée fantastique ! Le surnom et la réputation de Régine, alias « Violette » n'étaient pas usurpés car, bien qu'affirmant haut et fort ne boire que de l'eau dans les réunions publiques, elle se rattrapait chez elle en prenant des rasades de calvados directement au goulot de la bouteille dissimulée sous une pile de linge placée sur une chaise de sa cuisine. Ceci explique peut-être pourquoi le retour à pied de la traite de son unique vache, cheminement qui demandait de négocier à la descente un petit raidillon, se terminait quelquefois avec le seau de lait vide en bas de la pente. Régine m'emmenait quelquefois sur le site de la traite, mais pour être sûre que j'aie ma ration de lait, ma dégustation du lait tiède se faisait avant le retour qui pouvait être fatidique. C'est certainement cette administration de lait frais et cru qui m'a immunisé à tout jamais.

Quelques autres anecdotes intimement liées à la 4 CV méritent d'être racontées :

Avec la première 4CV, M. Trudel, mécanicien à Saint Langis-les-Mortagne avait conseillé à Papa Jean d'ajouter un peu d'huile moteur à l'essence comme pour les moteurs 2 temps. En plus d'une fumée d'échappement noirâtre (on ne parlait pas de pollution à l'époque !), les bougies s'encrassaient très vite et Papa Jean démontait souvent les bougies pour les nettoyer. Lors d'une de ces nombreuses sessions, la 4CV ne voulait plus démarrer ! Monsieur Godin, le voisin, était appelé à la rescousse et diagnostiquait immédiatement un

branchement incorrect des fils de bougies (plusieurs fils étaient de la même longueur !). Et heureusement que lors de ces nombreuses séances, Papa Jean n'ait jamais vissé une bougie de travers dans la culasse!

Papa Jean n'était pas un adepte de l'antigel et chaque hiver, il utilisait de l'alcool à brûler à cet effet. Ceci posait plusieurs problèmes : l'alcool présente un point d'ébullition autour de 75°C et la solution voyait une concentration en alcool baisser par évaporation. Bien que ne sachant pas mesurer la concentration du mélange, Papa Jean rajoutait assidûment de l'alcool dans le radiateur. Accessoirement, pendant les nombreux voyages Parfondoval-Alençon, mon frère Jacques et moi, assis à l'arrière, étions aux premières loges pour profiter de ces vapeurs enivrantes d'alcool. Ceci provoquait quelque fois un arrêt d'urgence pour que mon frère ou moi « restituions » le petit-déjeuner ! Nous étions épargnés par ces vapeurs à la belle saison puisque papa Jean vidangeait le radiateur qu'il remplissait avec de l'eau pure. La dernière manifestation de papa Jean apprenti mécanicien avait trait à l'entretien de la batterie située à l'avant sur la première 4CV et reportée à l'arrière sur les deux autres. Il se souciait beaucoup du niveau de l'électrolyte et à cet effet, plutôt que d'acheter de l'eau distillée, il recueillait de l'eau de pluie qu'il filtrait avec du coton pour la stocker ensuite dans une bouteille de verre munie de son étiquette manuscrite « Eau de pluie ».

Pour économiser la batterie, pendant la période hivernale, avant d'actionner le démarreur, papa Jean avait l'habitude de « dégommer » (sic) le moteur en le faisant tourner de quelques tours avec la manivelle, contact coupé. Je n'ai jamais su si cette pratique facilitait le démarrage à froid.

Lors des pérégrinations avec les 4CV, en particulier à Montmin près du lac d'Annecy en août 1956, à Beauvallon près de Sainte Maxime en août 1958, à Tauves (Auvergne) en été 1959 et de nombreuses fois à Landerneau (Finistère), la galerie était un complément indispensable pour suppléer aux carences de volume du coffre à l'avant et pour accommoder les bagages d'une famille de 4 personnes. Cette galerie de toit de marque « OLD » présentait 4 patins en caoutchouc portant sur le pavillon et deux griffes latérales munies de molette de serrage et accrochant chaque gouttière latérale. Papa Jean ne se souciait pas de bien attacher les bagages sur cette galerie car il était convaincu des bienfaits de la gravité et affirmait « les bagages tiennent par leur propre poids »(sic). Heureusement que le moteur de 21 chevaux ne provoquait pas d'accélération fulgurante et que le freinage était d'une puissance très modeste car les dits bagages eussent atterri sur le capot ! Par contre, il était très soucieux de ne pas perdre les passagers à l'arrière – mon frère et moi- et exigeait de ne pas s'appuyer sur la porte dont il jugeait la serrure potentiellement défaillante. Par temps de pluie, les bagages sur la galerie étaient recouverts par une capote de l'armée de couleur bistre qui présentait un trou à l'endroit du passage de la tête. Comme cet orifice se retrouvait au milieu des bagages, ces derniers étaient inexorablement mouillés.

Heureusement que cette capote avait des œilletons qui permettaient de la fixer à la galerie. Papa Jean avait une aversion immodérée pour les 2 CV Citroën. C'est bien dommage car le volume intérieur disponible, la taille du coffre arrière, la suspension, le moteur à l'avant, la traction et la mécanique de la 2 CV étaient sans commune mesure avec celles de la 4 CV à propulsion et munie d'un train avant complètement raté puisqu'en 1951, un ressort de rappel avait été ajouté au système de direction pour éviter d'aller dans le fossé ! Le seul choix qui motivait peut-être le choix d'une 4CV était le délai d'achat beaucoup moins long que pour la 2CV qui souffrait malheureusement d'une pénurie de fabrication. Cependant, il n'est pas sûr que ce dernier argument présidait au choix de papa Jean qui avait également une très grande aversion non motivée pour les véhicules de marque Simca : « Je n'achèterai jamais de Simca mais je ne peux pas dire pourquoi »(sic). Papa Jean affirmait que les 2 CV ne « montent pas les côtes » et c'est pour cette raison qu'il ne supportait pas d'être doublé par une 2 CV car il était apparemment obligé de réduire subséquemment sa vitesse dans les côtes. Pour confirmer cette théorie, papa Jean avait un jour doublé une 2 CV dans une descente en atteignant une vitesse –fulgurante pour la 4 CV- de 105 Km/H . Je n'étais pas spectateur de cette folle course, relatée comme suit par le « Fangio » de la 4 CV : « Ta mère n'avait pas un poil de sec », « elle a affirmé qu'elle ne remonterait jamais avec moi » !

Le climat humide de la Normandie avait suscité chez papa Jean une maîtrise parfaite des essuie-glaces de la 4 CV qui ne possédaient pas d'arrêt en position fixe. Il fallait anticiper avec soin la position basse des balais pour actionner l'interrupteur. Il a longtemps gardé cette habitude y compris avec la 404 Peugeot dont le moteur d'essuie vitre présentait un arrêt en position fixe.

Côté accident, malgré la très forte instabilité de la 4 CV, papa Jean n'est jamais allé au fossé. La seule épopée s'est produite avec la seconde 4 CV, par temps de d'épais brouillard sur une ligne droite près de Saint Maurice-les-Charencey. Sans aucune visibilité, papa Jean avait entrepris d'effectuer un demi tour sur la nationale 12. Il affirmait avoir pris toutes les précautions possibles en manœuvrant « la porte ouverte » (ce qui condamnait une main pour la tenir entrouverte !). C'est pendant cette manœuvre qu'un bolide en 403 Peugeot était survenu « à plus de 100 Km/H dans le brouillard » et avait copieusement tordu le pare-chocs arrière et enfoncé toute la jupe arrière. Le 403 était conduite par le fils Bayi qui bien sûr ne pouvait pas voir les feux arrière peu puissants de la 4 CV ! Peut-être que déjà le garage Bayi voulait d'une façon prémonitoire vendre un véhicule Peugeot à Papa Jean ! Je me souviens du retour à Parfondeval de la 4 CV avec l'arrière attaché avec des ficelles. La vaillante 4CV immatriculée 193 BP 61 –avec sa plaque vraisemblablement plus très lisible- a survécu à cet accident et fut réparée par le garage Renault « Pavard » de Mortagne au Perche.

Lors d'un de ses nombreux déplacements professionnels pour l'administration de l'enregistrement, à Igé, papa Jean renversa à faible vitesse un enfant de 4 ans qui traversait la route pour rejoindre sans grand-mère. L'enfant ne fut pas blessé.

Le dernier incident s'est produit à Parfondeval en 1959 avec la 4CV de couleur « bleu capri » : mon frère Jacques s'était gentiment institué portier et avait l'habitude de fermer le portail de la cour de l'école après le départ de notre père le matin pour le bureau de « l'enregistrement » à Mortagne. Jacques alors âgé de 7 ans avait un peu trop anticipé le passage de la 4 CV dont la porte arrière droite avait reçu une « gifle » de la part du battant droit –vu de l'intérieur de la cour de l'école- de la grille métallique. Cette dernière est visible sur la photo de l'école au début du document. Jacques pleurait beaucoup et papa Jean l'avait bien réconforté. A nouveau le garage « Pavard » de Mortagne avait sévi pour la remise en état de la 4 CV dont la porte était généreusement enfoncée.

La dernière anecdote se situe à Alençon où nous allions très fréquemment le Samedi après-midi et dimanche. Nous dormions chez les grands-parents et la 4 CV était alors stationnée place Candie avec un des feux de position allumé pendant la nuit du samedi au dimanche. Pour épargner la batterie, papa Jean allait éteindre ce feu de position le dimanche matin. Et voilà qu'une fois il revint chez les grands-parents au 11 Rue de Guéramé en contant l'histoire que la 4 CV était coincée par 2 autres voitures. Pour analyser le problème, une délégation dont je faisais partie se rendit voir le spectacle place Candie où il n'y avait que quelques voitures sauf un bloc de 3 voitures avec la 4 CV prise « en sandwich » et qui ne pouvait sortir qu'en marche arrière (avant contre le bord du trottoir) au prix de complexes manœuvres. Il semblait peu probable que ceci fut le résultat d'une carence de places de stationnement sur la place Candie. Grâce à la sagacité de la délégation, il fut décidé d'attendre l'après-midi du dimanche pour voir si l'un des 2 véhicules faisant de l'obstruction n'allait pas quitter son poste. Rien n'en fût, et ce dimanche après-midi, l'extraction de la 4 CV demanda de nombreuses manœuvres. Aucun des huit pneus des véhicules servant de mâchoire ne fut dégonflé en guise de rétorsion. Sans faire appel aux renseignements généraux, il fut conclu que la famille Pioche (sic) avait exercé des mesures de rétorsion à l'égard de « Pépé Léon Barré »- percepteur de son état -qui pour de sombres histoires de « droit d'échelle » n'était pas en meilleurs termes avec monsieur Pioche (sic), entrepreneur de maçonnerie, dont le jardin était dominé par celui du grand-père avec un décalage de niveau d'environ 2 mètres. Un mur d'environ la même hauteur retenait la terre du jardin de mon grand-père. Pour entretenir ce mur dont il était propriétaire, mon grand-père avait fait valoir le « droit d'échelle » du code civil et bien sûr convoqué un maçon concurrent de monsieur Pioche. Il n'était pas trivial de faire le lien entre un véhicule immobilisé et un droit d'échelle contesté !

2 EPILOGUE

En Juin 2004, je suis retourné à Coadout avec la 4 CV pour essayer de la présenter à son ancienne propriétaire. J'ai eu beaucoup de mal à retrouver sa petite maison préfabriquée du début des années 1950 et ai eu à cette occasion l'expérience de reculer dans un fossé recouvert de végétation : Roue ARG dans le vide, roue AVD décollée de la chaussée et véhicule en appui sur l'aile ARG qui s'est malheureusement légèrement pliée. J'ai pu me dégager seul car la 4 CV ne pèse que 600 Kg. La morale de cette histoire est riche d'enseignement : comme la lunette AR est minuscule et que la porte conducteur s'ouvre « dans le mauvais sens », pour voir l'arrière, il faut absolument quitter le poste de pilotage et descendre pour reconnaître le terrain avant de s'engager dans une marche AR ! Remis de mes émotions, j'ai constaté que la maison de Marie-Olive Steunou était fermée et ma logique que certains trouvent étrange m'a conduit au cimetière de Coadout. La dimension plus que raisonnable de ce dernier m'a permis de conclure en quinze minutes que Marie-Olive était encore vivante ou qu'elle reposait ailleurs. En faisant une incursion à la mairie face au cimetière j'ai rencontré une secrétaire qui m'a annoncé que Marie-Olive était toujours en vie et résidait à la maison de retraite de l'hôpital de Guingamp. Toujours en 4 CV, je m'y suis transporté pour finalement revoir, 9 ans après ma dernière visite, cette charmante petite dame de 93 ans. J'ai eu un peu de mal à lui expliquer qui j'étais et pourquoi je venais la voir. Nous avons ensemble – elle en tenant mon bras- rendu visite à la 4 CV dans le stationnement de la maison de retraite, et elle en eut les larmes aux yeux. Il est évident qu'elle n'avait plus un souvenir précis de la voiture que j'avais enlevée de son appartement en 1996. Notre conversation m'a permis d'apprendre qu'elle avait conduit cette voiture mais « jamais très loin » de son domicile car elle n'avait jamais passé le permis de conduire ! Je lui ai dit que la 4 CV fonctionnait très bien et l'ai quittée, elle-pensant que c'était mon seul véhicule ! Espérons que cette idée n'avait rien de prémonitoire. Finalement, j'ai lu dans le journal local que Marie-Olive Steunou nous a quittés début 2006 à l'âge de 95 ans.



Jean-Pierre Combot
58 Krec'h Morvan
22700 Perros Guirec, France
Texte rédigé en 2003-2004