

Une personnalité Saint Romainaise: Jean Cahard

(paru dans « les échos de Saint Romain » en
Décembre 1991



JEAN CAHARD, OU UN DEMI SIECLE D'HISTOIRE LOCALE AUTOMOBILE

Monsieur Jean CAHARD nous a ouvert les portes de sa coquette maison de la rue Dubois en compagnie de son épouse, pour nous évoquer sa carrière de garagiste ...

Saint Romain. Pour l'occasion, son copain d'enfance, Fernand COUSSIN, l'avait rejoint.

DE LA CERLANGUE AU CHEF LIEU DE CANTON

Monsieur Jean Cahard est né en 1909. Ses parents étaient établis à La Cerlangue, où son père, Jules Auguste Cahard exerçait la profession de charron. En 1913, celui-ci décide de s'établir à Saint Romain comme 'marchand de vélos', comme on a coutume de dire.

Il s'installe sur la Nationale, juste après l'actuel garage Quesnel dans un magasin précédemment tenu par M. Firmin.

Il est à noter que la plupart des charrons-forgerons se reconvertissaient vers les professions de marchands de vélos ou

de réparateurs d'automobile.

A cette époque il y avait deux marchands de vélos à Saint Romain : le Garage Blondeau,

Aujourd'hui Garage Bernage et les Etablissements Letendre qui vendaient la marque Alcyon.

Le fabricant de cette marque commercialisait également une partie de sa fabrication sous la marque Armor. C'est de cette dernière qu'Auguste Cahard se fit le distributeur à Saint Romain.

Les Echos : Comment êtes-vous arrivé à votre profession de garagiste ?

J. Cahard: J'ai quitté l'école à 13 ans, comme la plupart des gars de mon âge, contre l'avis du nouveau directeur de l'école, Mr Mianney. Je n'étais pas si mauvais élève que cela dans la classe de M. Laroque, puisque M. Mianney est venu solliciter mes parents pour que je continue. J'aurais peut-être pu faire instituteur, poursuit M. Cahard époque, on ne tarde pas à travailler.

L.E. : Vous travailliez donc à l'atelier de papa ?

J.C. : Non, je vais en apprentissage chez M. Hareng, garagiste Citroën où se trouve aujourd'hui M. Leroux. Puis en 21 je fais mon service militaire à Cherbourg dans l'aviation de marine.

Femand Coussin: A cette époque là, on faisait 12 mois.

L.E. : Et à votre retour ?

J.C. : J'ai d'abord travaillé, chez Albert Odièvre qui était alors marchand de vélos lui aussi. Il deviendra plus tard garagiste sous la marque Ford pendant une brève période, puis sous la marque Peugeot comme vous le savez. C'est Lionel Quesnel qui lui succédera.

L.E. : Quand vous êtes-vous mis à votre compte ?

J.C. : C'est en 1936 que j'ai dû prendre la suite de mon père. C'était sur la Nationale, dans la grande maison juste avant l'actuel garage Renault. Cette maison avait été, à une époque, la gendarmerie. C'est donc dans les écuries de celle-ci que j'ai établi mon atelier, il ne faisait pas plus de 60 m². En 1937, nous avons construit le magasin vélos.

L.E. : Il y avait assez de voitures en 1936 pour faire vivre plusieurs garagistes ?

J.C. : C'est vrai qu'à cette époque les propriétaires de voitures n'étaient pas nombreux : il y avait deux médecins, le vétérinaire, M. Maze, M. Leberquier... Mais lorsqu'on travaillait sur une voiture, il n'était pas rare de la voir un mois au garage.

L.E. : On ne connaissait pas l'échange standard ?

J. C. : A cette époque, on faisait tout de ses mains : lorsqu'on refaisait un moteur, on reculait le métal anti-frictions dans les bielles, on rectifiait le vilebrequin.

Femand Coussin: Lorsqu'on refaisait la carrosserie d'une voiture, tout était démonté, nettoyé, repeint, le châssis était mis à nu.

L.E. : Car il y avait un châssis, c'était du solide!

J.C. : Ah oui, c'était costaud ! Les freins étaient actionnés par un jeu de tringles en acier très dur: on se fabriquait des tournevis avec.

L.E. : Quels types, quelles marques de voitures circulaient à cette époque d'avant guerre ?

J. C. : Oh, des modèles il y en avait: Renault avec sa NN, la Ford T qui fut la première voiture construite en grande série. Mais il y avait aussi les Delahaye, Dédion Bouton, Hotkiss, et les Panhard, M. Leberquier en avait une.

L.E. : Et la fameuse Traction Citroën ?

J.C. : La Traction-Avant Citroën est sortie peu de temps avant la guerre.

Avant elle, il y a eu d'abord la B2, puis la B12 ensuite la B14.

Puis ce fut la série C4, C4F, C4G, puis la 10 CV.

Seulement après, est apparue la 'Traction' vers 1935.

Je me souviens de la réflexion de M. Hareng ayant vu cette nouvelle voiture pour la première fois : 'lorsqu'on est derrière, on peut voir quelqu'un qui se trouve devant'.

En effet, la Traction était beaucoup plus basse que les autres voitures de son époque.

L.E.: Puis la guerre a éclaté, comment cela s'est-il passé ?

J.C. : Tout d'abord, ce fut la mobilisation, puis à mon retour en 1941, les voitures ne circulaient plus beaucoup : leurs propriétaires préféraient les dissimuler dans les granges sous la paille par crainte de réquisition .

Le carburant se faisait rare, inutile de dire que le travail manquait.

Je me suis donc reconverti dans le sciage de bois : grâce à une Hotkiss dépanneuse qui tournait au gaz, j'avais installé une scie pour débiter le bois de chauffe.

Monsieur Cahard se plaît à rappeler ici une anecdote de l'occupation - pendant mon absence due à la mobilisation, des allemands étaient venus remplir la citerne du garage.
A mon retour j'avais bien remarqué qu'elle était pleine. Je me suis alors confectionné une petite pompe pour prélever le précieux carburant par un petit trou de jauge. Cela me permettait de démarrer sans problèmes mon gazogène... Puis un beau jour arrivent les allemands qui me demandent où se trouve ma cuve à essence; je leur indique, ils s'affairent autour... Le lendemain, je suis convoqué à la Kommandantür du Havre.

Peu fier, je m'y rends. Ils m'expliquent enfin que lorsqu'ils ont voulu remplir la cuve, celle-ci était déjà aux trois quarts et qu'ils se voyaient ainsi obligés de me rembourser son contenu pour leur utilisation personnelle.
Et M. Cahard d'ajouter 'ce qui prouve qu'ils n'étaient pas si bien organisés que cela !'

L.E: Vous n'avez repris votre activité de garagiste qu'après la guerre ?

J.C: Non, j'ai pu reprendre, mais progressivement vers 1943, toujours dans mon atelier de 60 M². Il faudra attendre 1946 pour retrouver une activité normale.

L.E.: De quelle époque date le garage que nous connaissons aujourd'hui ?

J.C.: Oh, tout ne s'est pas fait en un jour.

D'abord les terrains avoisinants appartenaient à M. Laffrat et celui-ci ne les vendait que par petits morceaux.



Mme Cahard : Nous avons commencé par agrandir l'atelier pour pouvoir faire 'Lavage-Graissage'. Nous avons installé des pompes à essence, qui étaient encore manuelles avec, comme vous en avez peut-être déjà vu, deux vases en verre. L'un se remplissait dès que l'autre se vidait.

J.C. : On ne délivrait ainsi de l'essence que par quantité de 5 litres. Mais avant cela, j'avais commencé par distribuer l'essence avec une pompe branchée sur un fût de 200 litres, lui-même installé sur un chariot.

Mme Cahard : Nous étions loin des 25.000 litres vendus par mois vers la fin des années 50, et encore plus des 300 000 litres par mois délivrés dans les stations d'aujourd'hui.

L.E.: Sous quelle marque était commercialisée votre essence ?

J.C. : C'était déjà la Shell.

L.E.: Et depuis quand avez-vous vendu des voitures Renault ?

Mme Cahard : C'est en 1951 que nous avons signé le contrat d'Agent Renault.

L.E. - Pourquoi Renault ?

J.C. : Ce n'est pas nous qui avons choisi. C'est plutôt Renault qui a frappé à notre porte : M. Leroux vendait Citroën, M. Renaut, en face de nous, distribuait Simca et M. Odièvre Peugeot.



L.E. : Quels modèles étaient proposés par Renault à l'époque ?

J.C. : La Juva 4 se faisait encore un peu en version camionnette, Renault ayant perdu un procès contre Ford pour copie de l'un de ses modèles. Mais c'est surtout la 4 CV qui s'est vendue. Nous avons développé les activités du garage. Nous sommes passés aux pompes électriques. Le garage prendra les dimensions qu'on lui connaît aujourd'hui en 1966 avec notamment la construction d'un auvent au dessus des pompes.

Mme Cahard: A la fin des années 50, avec le boom de l'automobile, nous avons créé l'activité de l'Auto-Ecole. M. Talbot, qui tenait le garage voisin, avait commencé cette activité, nous nous sommes dit pourquoi pas nous ?

J.C.: Cette activité m'a donné l'occasion d'étudier puis d'inventer un système de double commandes sans perçage que j'ai dû aller faire breveter à Paris, Nous avons équipé de

ce système toutes les auto-écoles de la région et d'une bonne partie de la France. Je me souviens, lorsque j'ai présenté mon invention au directeur de la succursale Renault du Havre, celui-ci a dit à l'un de ses collaborateurs : "Va dire tout de suite à Untel qu'il arrête de chercher, Monsieur Cahard a trouvé avant lui !.

L.E. : Vous vivez aujourd'hui une retraite bien méritée.

J.C. : Nous avons cessé définitivement en 1986, après 35 années d'Agent Renault.

L.E.: Et vous roulez toujours avec votre permis de conduire de 1928 ?

Mme Cahard: Oui, en R21, nous sommes restés fidèles