



**Deux  
chevrons  
et un  
paquet  
de dunes**



# Un paquet de dunes...





Il est aisé d'oublier d'où ont émergé les endroits que nous habitons. C'est un peu comme si l'accumulation des informations qui les traversent s'était substituée à leur matérialité, brouillant toutes cartes précédemment dessinées. Et comme si l'urgence de nos existences précaires et aux modalités largement soumises à des prescriptions étanches au Réel, nous laissaient de moins en moins d'espace et de temps pour renouer avec l'Histoire de nos territoires. Il semble pourtant plus que jamais crucial - et comme un travail d'investigation salutaire - de saisir les propriétés et les contours qui ont défini nos régions et cités et notre façon de les occuper et des les façonner.

J'ai mis presque trente années à commencer à comprendre d'où venait ma ville natale, Dunkerque. *Dunkerka* dans l'ancien Néerlandais, c'est *l'église de la dune*. Oh bien sûr, c'est dur de passer à côté des paquets de sables gris qui gardent le front de mer et dont on pourrait croire qu'ils sont le produit de pets métallurgiques et de la gravité. Il faut dire que c'est la deuxième chose qu'on remarque instantanément en arrivant ici, le plafond d'air sali qui accompagne toute échappée au dehors des pavés droits de briques rouges. On peut aussi voir, par delà les dunes, un horizon cubiste inquiétant de structures inhumaines, conçues pour répondre à la problématique de l'exploitation industrielle du territoire.

Dunkerque est disputée aux éléments depuis maintenant plus d'un millénaire. Malgré tout, elle a peine à s'enraciner sur des terres jadis inondées et qui menacent en permanence d'immerger de nouveau la vie humaine dans l'eau salée. Autrefois un petit village de pêcheur, la vie des Hommes s'y est organisée alternativement autour d'un port de commerce, de chantiers navaux, de l'exploitation de grains et de lieux de production textile.

Après la seconde guerre mondiale – et que la ville ait été presque entièrement rasée – l'industrie lourde est devenue le principal moteur de son économie. Dans cette France où tout était à reconstruire, Dunkerque a été l'une de ces villes qui ont servi d'expérience grandeur nature aux urbanistes et autres figures d'autorité dans le réaménagement du territoire. En se balladant dans le centre-ville, on croise encore aujourd'hui partout cette architecture d'îlots de cubes rougeâtres, mélange d'utopies étranges et d'expérimentations autour d'une ingénierie sociale semblant vouloir bannir à jamais la violence de nos existences.

Et je dois dire que, sans me sentir particulièrement idéaliste, il y a beaucoup de choses qui me paraissent réussies dans la reconstruction de Dunkerque. L'espoir et la foi en un avenir meilleur, s'imposant comme les seules énergies viables pour sortir de l'horreur de la guerre, ont sûrement largement soufflé leurs idées aux architectes, designers, ingénieurs et artistes à l'époque. Je laisserai de côté ce qui est advenu de cette reconstruction au sortir du XXe siècle ou encore la cybernétique, les conférences Macy, l'École de Chicago et tant d'autres choses d'influences fascinantes qui amènent de la complexité dans l'optimisme à l'œuvre ici.

La cité a ainsi connu plusieurs âges vertueux, de rayonnements singuliers et il semble que les années 1950 comptèrent parmi ses belles années.

Très chers amateurs et amatrices des deux chevrons, c'est là qu'arrive enfin notre schmilblik !



# Et deux Chevrons !



C'est compliqué pour moi de ne pas faire de lien entre cette période de la reconstruction de Dunkerque, qui me fascine, et les automobiles Citroën d'alors.

J'habite un quartier qui fut, jusque dans les années 80, plutôt animé ! Traversé par un canal fréquenté par des péniches de commerce, un chemin de fer et bordé d'usines et ateliers, on y trouvait aussi, jusqu'à la fin des années 70, un garage Citroën.

Ce garage était l'une des concessions des frères Ca-bour. Apparemment, ils possédaient aussi des garages sur Lille, Roubaix, Tourcoing et Douai. Je n'ai pas trouvé grand chose sur internet, ni aux archives de la ville de Dunkerque. Tout ce que je sais, c'est qu'il se situait 9 rue de Calais, tout près de chez moi et qu'il aurait ouvert début 1930, comme le relate un article (dont je n'ai pu retrouver que les illustrations) de la revue Bicycle club & Automobile club Dunkerquois de mars 1930.

Je suis bien enquiné de n'avoir pu trouver de photos de belles DS exposées dans ce bâtiments. Cela dit, je ne perds pas espoir et reste à l'affut de nostalgiques qui posteraient des photographies personnelles sur les réseaux sociaux.





Ce qui est d'autant plus fou, c'est que le frère de mon grand-père parernel y travaillait !

Je n'ai jamais su ce qu'il y faisait vraiment et le brave homme n'est plus de ce monde pour que je puisse lui demander. Il me reste à trouver le moment pour éventuellement en parler à mon grand-père, si ma pudeur me laisse un peu de répit.

J'ai pu constater en me rendant sur place, que le garage - maintenant désaffecté - était resté aux couleurs de la famille Potisek (qui vendait et réparait des motos) depuis son installation à cette adresse à en 1985, après que Citroën ait déménagé un peu plus loin dans le quartier sur une zone d'activité.

Les pages qui suivent présentent les photos de l'inauguration du garage issues du reportage de 1930, un peu de publicité et l'emplacement où se situait le garage ainsi que des clichés des années 60, pris tout près du garage (mais sur lesquels on ne le voit malheureusement jamais...).

Je vous souhaite une bonne lecture !

Amicalement,

Victor Doyen

Le Succès  
des Nouveaux Modèles

**CITROËN**  
C4 -- C6 F

s'affirme chaque jour davantage

Si vous ne l'avez déjà fait demandez  
un ESSAI au Garage

**CABOUR Frères & C<sup>ie</sup>**  
CONCESSIONNAIRES EXCLUSIFS

DUNKERQUE - 12, Rue de la Porte-d'Eau - (Cité de Dunkerque) TEL. 422

SIÈGE SOCIAL: 59, Rue de Béthune, 59  
LILLE

SUCCESSIONNAIRES:  
ROUBAIX  
TOURCOING  
DOUAI

Stock complet de Pièces détachées

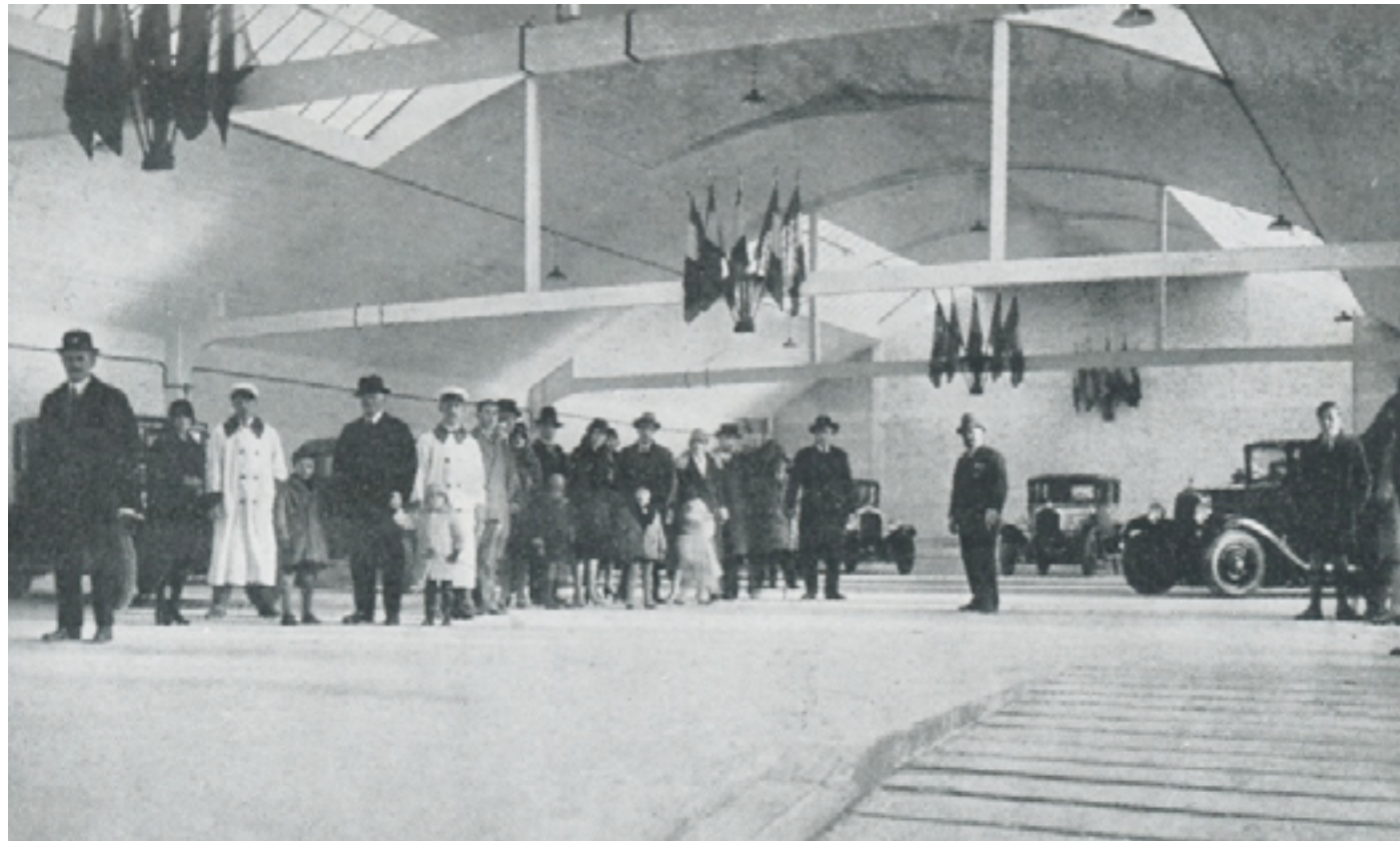
PROCHAINEMENT:  
OUVERTURE DU GARAGE, 47, Rue de Calais

**CABOUR FRÈRES & C<sup>ie</sup>**  
CONCESSIONNAIRES EXCLUSIFS  
CITROËN

LILLE	TÉLÉPH. : 7-63 & 7-69
ROUBAIX	TÉLÉPH. : 6-02
TOURCOING	TÉLÉPH. : 21-71 & 21-72
DOUAI	TÉLÉPH. : 5-43 & 7-48
DUNKERQUE	TÉLÉPH. : 4-23





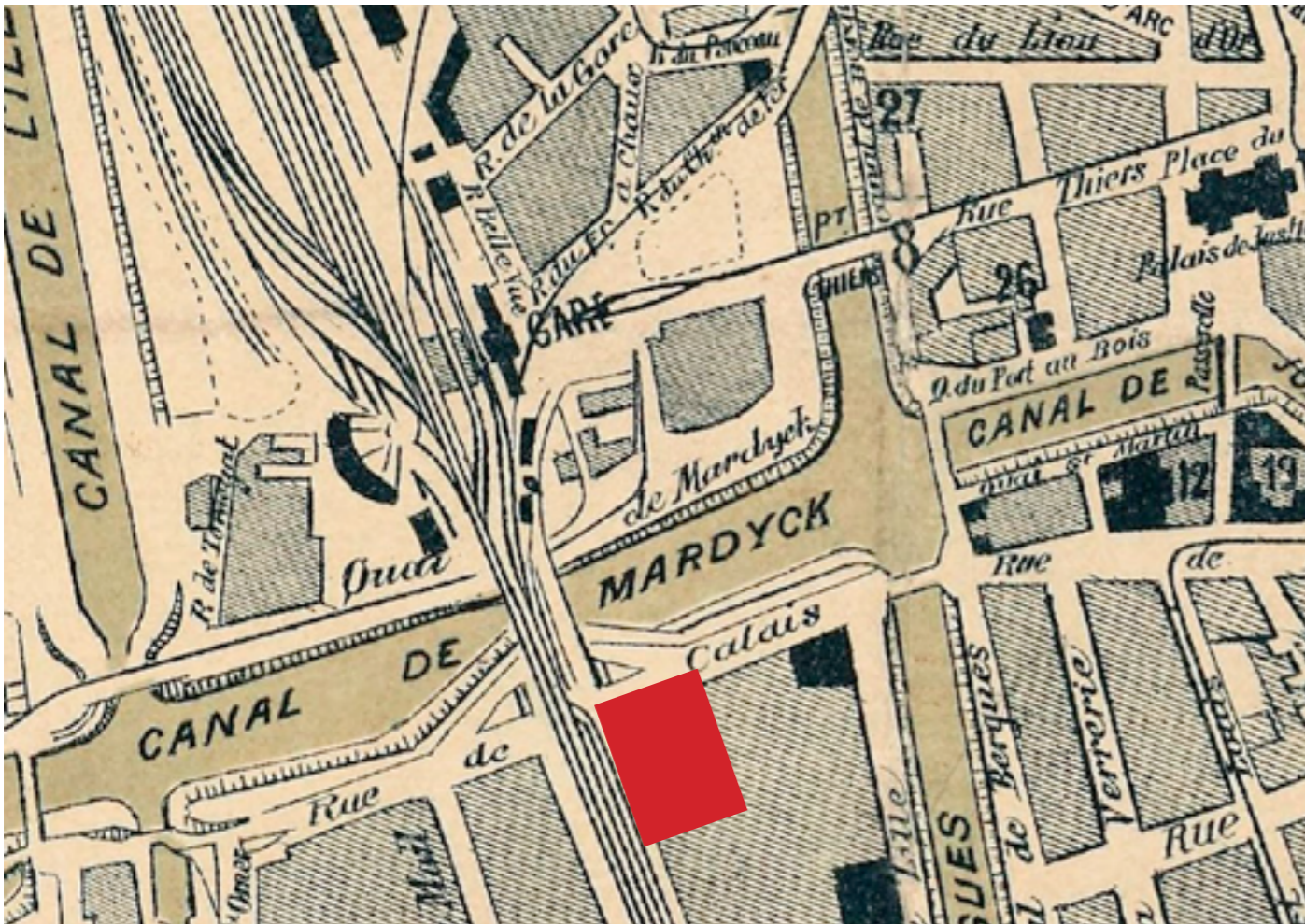


**CI-DESSUS**

Le Boulevard Simone Veil à Dunkerque dans les années 60. Longeant le trottoir de gauche et malheureusement négligée par les choix picturaux du photographe, la rue de Calais, dans laquelle au numéro 9 se trouvait l'une des concessions Citroën des Frères Cabour.

**CI-CONTRE**

Derrière le Boulevard Simone Veil flambant neuf - et le garage des frères Cabour - le quartier du Jeu de Mail. Ce quartier populaire aura souffert jusqu'à la fin des années 60, entre autres, d'une reconstruction plus lente qu'en plein centre-ville.



C.C.P. LILLE 1971.70  
R.C. ROUBAIX 30.432.B

**ETABLISSEMENTS CABOUR**

S.A.R.L. CAPITAL 44.000.000 FRF

TÉL. ROUBAIX 339-11  
339-12

CONCESSIONNAIRES EXCLUSIFS

Toutes les pièces détachées  
- **CITROËN** -  
que nous fournissons sont  
GARANTIES D'ORIGINE

**CITROËN**  
LILLE - ROUBAIX


N° 20279  
4809 M02

ROUBAIX, le 21-2-51,  
29, GRANDE RUE

M. Callens  
28 rue Juffroy Doi  
Roubaix

1132	Dépose de l'embrayage, refecton et repose replage des triangles. Réglage des freins Dépose et repose tambour AV pour vérifi- cation et détaillage. Retouches après essai, essai sur route. MO toutes taxes comprises			
6	ressorts d'embrayage	222 -		
3	linguets	84 -		
1	joint de culbrette	55 -		
		<u>361 -</u>		
	Hausse 10%	36 -		397 -
1	clique	1334 -		
1/4	huile Lockheed	170 -		4.504 -
	Rondelles, écrous, boulons, arrets	182 -		
	Hausse 10%	18 -		200 -
	T2 154%			5.101 -
				79 -
	Fournitures diverses			5.180 -
				124 -
				203 -
				<u>10.293 -</u>





**La 6 cv Ford Anglia : première de la Coupe des Dames au XXX<sup>e</sup> Rallye de Monte-Carlo**  
6 cv, 41 cv réels, boîte 4 vitesses, 120 à l'heure, 6,9 litres aux 100. Ligne "scotch" originale, fonctionnelle : le maximum de place pour 4 personnes.



**La 8 cv de luxe "haute sécurité" : la Ford Consul 315**  
8 cv, 4 vitesses. Plus de 130 km/h. 7,9 litres aux 100. Freins à disque, 4/5 places. Ligne "scotch". 3 versions : 2 portes, 8.785 kw (-1.1) 4 portes, coupé (Consul Capri).




Deux vraies 6 places : la Taurus De Luxe 9 cv, 135 à l'heure, 7,9 litres aux 100 — la Taurus Grand Luxe 10 cv, 145 à l'heure, 8,3 litres aux 100. Pour chacune, 3 carrosseries et 2 boîtes de vitesses au choix. Prix totalement compétitifs.



**Harmonie "sport et luxe" : le coupé 8 cv Ford Consul Capri**  
Le plus luxueux des coupés de moyenne cylindrée. 8 cv. Boîte sport 4 vitesses. Plus de 130 km/h. 7,9 litres aux 100. Freins à disque. Et seulement 12.300 NF (-1.1).

**les Ford Taurus**



# NOUVELLE

4, Quai des Quatre-Ecluses



**Véhicules utilitaires légers**  
*Ford allemands*  
ÉCONOMIQUES - RAPIDES - MANIABLES  
CHARGE UTILE 1.250 KG.  
Autres modèles : pick-up-tôle, plateau à ridelles, châssis cabine, petit bus 8 places

Fourgon tôle  
9 CV,  
4 vitesses

# SLAVI

DUNKERQUE - Tél. 66.64.32


# Société R. CABOUR

Tourisme et Utilitaire  
NEUF et OCCASION

**CITROËN - PANHARD**

9, rue de Calais, 9  
DUNKERQUE (Tél. 66-67-05)

DS et ID 19  
"Contrôle 62"



citroën

# amis

