

St Barthélémy de Beaurepaire, le mars

Note de synthèse

En près de ans, j'ai possédé 9 2CV Citroën et en détient toujours 2 en Corse. L'une de 1975, l'autre de 87.

Comme beaucoup d'amateurs, la « deuche » est pour moi, plus qu'une voiture, un philosophie.

Début 1990, je fais l'acquisition chez Citroën Bastia, du dernier modèle produit au Portugal.

Les déboires et ennuis s'enchaînent. Sans doute suis-je tombé sur un « loup ».

En juin 1994, à 60 000 kms, l'échange du moteur s'impose.

Retour d'un périple à Calvi, 48 heures après la réparation, je fais le plein – 20 litres environ – à l'Ile Rousse.

J'emprunte « la Balanina », voie rapide menant à Ajaccio par Ponte Leccia.

Ma « deuche » semble avoir retrouvé une seconde jeunesse ... elle s'envole littéralement ... à un point tel que les appels de phares des véhicules que je croise me semblent être des signaux de complaisance m'avertissant de la présence de Gendarmes ... depuis un moment, celui que j'imagine être un grincheux vexé d'avoir été doublé par une « deuche » me « colle au train », klaxon bloqué, jouant lui aussi des phares, parvient à me doubler ... sa rubiconde flamande d'épouse fait des gestes désespérés ... je me gare sur le bas côté...

De petites flammes lèchent le châssis. Une épaisse fumée noire commence à sortir du capot. Un camion de produits pétroliers qui arrive en sens inverse, s'arrête. Le chauffeur a compris la situation, il se précipite extincteur en mains, attaque le feu sous le moteur ... Je tente d'ouvrir le capot, parviens à le déverrouiller, mais la chaleur intense qui se dégage déjà ne me permet pas de débloquent le crochet de sûreté ... le chauffeur m'intime « foutez le camps vous allez cramer !! » ... Je me précipite sur le coffre en extrais ma valise et mon attache-case... déjà, les sièges avant en mousse textile synthétique sont en flammes ... une fumée jaune, acre qui prend aux bronches envahit l'habitacle ... l'ouverture de la portière de coffres provoque l'appel d'air, la bâche s'enflamme ...

Tout va alors très vite.

Il y a un « flop » sous l'effet de la chaleur, les gaz contenus dans le réservoir – en faible quantité, le plein ayant été fait 20 km avant -, propulse le bouchon du réservoir ... quelques minutes après, la paroi du réservoir en plastic fond, l'essence se répand totalement. C'est l'embrasement général ... Les quatre pneus pètent l'un après l'autre 000

*Il faut souligner que dans les instants qui ont suivi mon arrêt sur le bas côté, il n'était plus possible d'accéder au véhicule tant la chaleur était intense.*

A posteriori j'ai mesuré le risque que j'avais pris en récupérant mes bagages.

En somme,

L'expert – lui-même amateur de 2 CV – a conclu à une fuite d'essence.

Les projections se gazéifient, la chaleur accumulée sous le capot provoque l'auto-inflammation.

Les graisses, cambouis et huiles nourrissent le début d'incendie. Ces substances sont particulièrement difficiles à éteindre alors même que l'extincteur a été utilisé sans délais.

### **La fuite d'essence**

Le véhicule ayant été complètement détruit, l'hypothèse retenue est celle d'une durite défectueuse.

Le réservoir d'essence est situé dans l'aile arrière droite. Une tubulure métallique de diamètre 4 mm environ fixée sur la partie droite du châssis, achemine le carburant jusqu'au niveau de l'aile avant droite et est alors raccordée par pénétration forcée à une durite de caoutchouc blindé qui fait la jonction jusqu'au carburateur.

Si l'on néglige de changer périodiquement cette durite – comme on le fait pour un tuyau de gaz-, le carburant agent chimique puissant, corrode le caoutchouc qui se désagrège ; l'étanchéité de l'ensemble n'est plus assuré.

**Le départ de feu n'a nécessité ni choc, ni étincelle d'origine électrique ou autre.**

L'été dernier, la vigilance d'un commerçant m'a permis de déceler une panne identique et évité miraculeusement l'incendie de l'une de mes « deuches ».