

LA Guêpe DE LAGUÉPIE

Affectueusement surnommé "La Guêpe", cet autocar Citroën a parcouru deux millions de kilomètres de 1938 à 1972. Désormais restauré, il reprend du service pour le plaisir des yeux et la préservation du patrimoine. Nous avons écouté son attachante histoire avant de l'essayer sur les routes qu'il empruntait jadis.

Tout et photos Hugues Chaussin



La vitesse de croisière de ce petit autocar est d'environ 50 km/h. À l'époque, on n'avait pas d'autre choix que de prendre le temps de vivre. Et personne ne s'en plaignait.



Un musée de Rosalie "MI" accolé à une jolie caisse d'autocar : ce véhicule pressé en charbon fut la galerie de toit d'un régulier surcharge au temps de la vie active du véhicule qui s'est échoué en 1972. Il y a pile 50 ans.



Après avoir été verbalisé pour absence de clignotants, Raymond Granier avait fait installer des flèches.

Les deux Gérard et l'autocar Citroën 11 UB 1938

"Sauvé du purgatoire"

Ce bel autocar n'appartient pas à nos deux compères, mais à l'association qu'ils administrent. Gérard Carbonell et Gérard Laurens, respectivement membre fondateur et référent technique du RVN, ont acquis « de 2008 à 2019 la restauration de La Guêpe que l'on considère, dans la région, davantage comme un élément du patrimoine que comme un simple véhicule », expliquent-ils. « Après avoir subi les inondations de 1981 qui le submergèrent pour moitié, l'autocar a été acheté en 1994 par la ville de Montauban, laquelle souhaitait le restaurer pour en faire un véhicule de visite touristique. Mais l'ampleur des travaux nécessaires les a vite découragés. Durant quatorze ans, il a alors été baladé de dépôt en dépôt, toujours en extérieur, avant que sa mise à la ferraille soit programmée en compagnie de vieux canions de pompier. Heureusement, une personne a eu la présence d'esprit de téléphoner à la mairie de Laguépie pour savoir s'il pouvait intéresser le village. La décision a été rapidement prise de la sauver du purgatoire, puis de constituer une association afin de la valoriser », développe ensuite... Gérard. La première année, nous l'avons exposé à une douzaine de reprises, dans son jus, afin d'évaluer l'intérêt du public. Le résultat de ce test a dépassé toutes nos espérances. Grâce à l'aide des communes de Montauban, Caussade, Verfiel, Saint-Martin-Laguépie et Laguépie, mais aussi au concours du Crédit Agricole et de dons spontanés de particuliers, nous avons pu nous lancer dans sa restauration, à cinq bénévoles. Tout a été effectué dans un local au centre du village car notre objectif était que l'ensemble des travaux soit réalisé par les membres de l'asso, sans déplacer l'autocar de professionnalisme en professionnalisme. Le plus difficile a été la reconstruction de la boiserie. Quant à notre pointure, nous l'avons appliquée dans la rue, à précise enfin... l'autre Gérard.



Remarquez la calandre de Rosalie entièrement noire et les deux axes d'appoint, un long porte et un antirouille. Les utilitaires "U" disposaient d'un pare-chocs rudimentaire, mais très robuste.

Le pare-brise qui s'entrebâille est indispensable pour permettre une ventilation convenable lorsque l'on fait équipages des moteurs à gros caractères ou des carburateurs de pare-brise. Il a été restauré par un peintre en lettres.



Cette très belle carrosserie comprend deux petites glaces triangulaires placées entre le montant de pare-brise et la portière articulée à la verticale.



L'unique rétroviseur, positionné sur l'aile gauche, n'est pas de trop pour la visibilité. La marque du véhicule est fièrement affichée sur une "pancarte" accrochée de chaque côté de l'autocro.

RÉTRO VÉHICULES DU ROUERGUE



La sauvegarde et la présentation des éléments du patrimoine industriel, artisanal et agricole de Laguépie et des environs : telle est la raison d'exister de cette association constituée autour de La Guêpe, mais dont le spectre est bien plus large. Dans leur local, l'ancien garage-écurie d'un hôtel devenu conservatoire atelier, les 34 adhérents recueillent puis exposent tout un tas de matériel, allant des moulinets à semelles de chaussures en caoutchouc à une rectifieuse à billes en passant par l'outillage d'une fonderie d'aluminium. Depuis que l'autocar est opérationnel, les membres l'exposent à diverses occasions, comme au Bouchon de Lavaur ou à la JMVE de Montauban. Cotation : 20 euros. Sans bienvenus pour la maintenance du véhicule et son carburant. **Autocro Visites et Concours**, rue du Meulin, 82250 Laguépie. Visites d'avril à octobre, horaires et renseignements par téléphone au 06 08 80 24 62.

par semaine le trajet Laguépie - Montauban via Verfiel, Caussade et Saint-Antoine-Noble-Val. Les mercredi étaient réservés à un aller-retour à Toulouse et les vendredi, l'autocar flambant neuf baptisé "La Guêpe" desservait la cité d'Albi. Puis, comme Granier ne se reposait pas le dimanche, le "profil" du septième jour de la semaine pour véhiculer les équipes de foot du secteur tout

Avant-guerre et même jusqu'aux années 60 auprès des populations les moins argentées, la voiture individuelle était un privilège. Dans les campagnes, se rendre en ville était toute une aventure car la ligne de train passait rarement devant le pas de la porte. Restait l'autocar qui desservait, d'un côté les zones éloignées du chemin de fer, de l'autre les gares afin d'établir une connexion entre la ville et les territoires. Au début des années 30, Raymond Granier, chauffeur de taxi à Paris, possédait une automobile. C'était son outil de travail. Attentif d'un mal bien difficile à soigner, celui du pays, cet homme originaire du bourg de Laguépie, à quelques enjambées de Cordes-sur-Ciel, part un jour de 1932 la direction de sa contrée d'origine pour s'y établir définitivement. Il poursuivait son activité, non pas comme chauffeur de taxi, mais comme conducteur de car. Ayant constaté qu'il y avait bien

trois heures d'attente en gare de Lexou pour repartir vers Laguépie, il eut l'idée d'ouvrir une ligne "Lexou - Laguépie" avec un vrai autocar Ford. A son volant, il multiplia les kilomètres durant plus de cinq ans, assurément même, les jours de foire, les ramassages dans toutes les communes des alentours. La petite prospérité qui en résulta permit à Granier de voir plus grand. Alors que son vieux Ford était bien fatigué, il passa commande, chez Citroën, d'un autocar déborde sur un châssis roulant de Rosalie Type UB, un véhicule dont il prit livraison en 1938 directement à l'usine de Lavel, comme il était alors de coutume. Ce car, qu'il avait soigné et peint dans une hichromie de noir et de rouge soutenu (peut-être en souvenir des taxis G7 parisiens), aurait été entièrement carrossé et aménagé chez le constructeur. Cet érudit autodidacte, qui signera neuf ouvrages de 1929 à 1981, va désormais aller bien plus loin que Lexou avec sa nouvelle monture, réalisant trois fois

en se rendant disponible, en cas de nécessité, pour transporter un blessé sur brancard vers l'hôpital. Rapidement devenue très populaire dans sa région, La Guêpe ne cassa pas son service au cours de la guerre puisque le véhicule fut mis au profit des populations, mais aussi de la Résistance en conduisant vers des cachettes quelques aviateurs anglais tombés dans les environs. Ce petit autocar compte neuf places, chauffeur compris, auxquelles s'ajoutait autrefois une petite chaise à l'avant droit potentiellement destinée à un enfant. En 1938, les considérations militaires étaient encore très abstraites ! Les petits bagages étaient rangés à l'arrière de l'alle central, la moitié avant étant occupée par une paire de strolchini. Au-dessus du pavillon renforcé par un lattis de bois intérieur, une très grande galerie permettait le transport non seulement de grosses valises, mais aussi de colis et marchandises au tarif de 20 F les 100 kg aux



D'origine, il n'y avait qu'un seul essieu-glace. Un autre fut ajouté à gauche (avec un deuxième moteur), mais il a été supprimé lors de la restauration afin de retrouver la configuration initiale.

en rendant disponible, en cas de nécessité, pour transporter un blessé sur brancard vers l'hôpital. Rapidement devenue très populaire dans sa région, La Guêpe ne cassa pas son service au cours de la guerre puisque le véhicule fut mis au profit des populations, mais aussi de la Résistance en conduisant vers des cachettes quelques aviateurs anglais tombés dans les environs. Ce petit autocar compte neuf places, chauffeur compris, auxquelles s'ajoutait autrefois une petite chaise à l'avant droit potentiellement destinée à un enfant. En 1938, les considérations militaires étaient encore très abstraites ! Les petits bagages étaient rangés à l'arrière de l'alle central, la moitié avant étant occupée par une paire de strolchini. Au-dessus du pavillon renforcé par un lattis de bois intérieur, une très grande galerie permettait le transport non seulement de grosses valises, mais aussi de colis et marchandises au tarif de 20 F les 100 kg aux

Ce petit autocar compte neuf places, chauffeur compris

100 km. Afin d'accéder au toit, Raymond Granier utilisait une échelle métallique placée à l'arrière droit du véhicule. La Guêpe assurait également l'acheminement du courrier contre 2 francs, une somme qu'il fallait doubler pour un portage à domicile. Voyons maintenant ce qu'est une Rosalie Type 11 UB. L'histoire de ces véhicules de leurs petits camarades de la série "Rosalie U" résulte de la sortie des "U", les fameuses Traction avant qui ont effectué leurs débuts commerciaux en avril 1934. Ces voitures extrêmement modernes de conception - roves avant moteurs, caisse autoportante, quatre roues indépendantes, roues cuirabautes, freins hydrauliques, crémaillère et suspension

par barres de torsion - n'ont pas eu le don de plaire à tout le monde au jour de leur lancement, notamment dans une clientèle conventionnelle dans ses choix qui a été fortement tentée de partir chez Renault ou Peugeot. Afin de ne pas perdre ces fidèles, les Michelin, dirigeants de l'entreprise Citroën, ont ressuscité les Rosalie en janvier 1935, quatre mois après leur retrait du catalogue. Désormais équipées des moteurs de Tractopon en position inversée divers 1935, quatre moteurs (dits "MI" pour Moteurs Inverts), ces voitures quelque peu modifiées ont également reçu le train avant à essieu rigide des premières Rosalie alors que celles-ci ont pourtant bénéficié de roues avant indépendantes et de barres de torsion lors de la mise sur le marché de la Tractopon. Malgré ce recul technologique destiné à abaisser le coût de production, les 7 et 11 des Type UB et UB (UA) désignent les véhicules tournés vers les particuliers. UB correspond à la gamme utilitaire en châssis-

Cet autocar 11 UB se différencie peu, d'un point de vue technique, des Rosalie type UA

arrière sont adaptés à la charge utile de 800 kg. Enfin, le client pouvait choisir entre trois couples coniques différents. Il est probable que l'autocar soit équipé du plus "long", non pas pour aller vite, mais pour se traîner le moins possible sur l'axe sinuoux longeant l'aveyron jusqu'aux abords de Montauban, une route que Raymond Granier et son véhicule ont parcouru inlassablement de 1938 à 1972. Représentez-vous un instant ce vieux tromblon à bout de souffle après deux millions de kilomètres, mais les tarboucs de freins sont plus grands (305 mm au lieu de 254 mm) alors que les ressorts

Les passagers sont invités à monter par l'arrière. Le double plancher permet de glisser quelques coiffe entre les deux.

papes, faisant bouchon devant des Renault 5 fraîches comme la rosée du matin. Si le châssis est le même que celui des versions UA avec son empatement de trois mètres, des prolonges de longrons ont été ajoutées à

l'arrière afin de supporter l'important porte-à-faux. Assisté juste au-dessus, les deux passagers arrière sont suspendus dans le vide. Évidemment, toute la caisse est "composé", constituée d'une ossature en frêne sur laquelle

sont cloués des panneaux de tôle. Ce type de construction présente l'avantage d'être très soigné et ajustable au point de pouvoir obtenir des portières qui ferment sans le moindre effort. Restauré avec beaucoup de précaution, cet autocar est l'exemple même du véhicule d'avant-guerre fabriqué à façon dont les ouvriers, dépourvus du moindre jeu, sont alignés au millimètre. Bravo à l'équipe de bénévoles qui a œuvré sur ce chantier, et à Gérard Laurens qui l'a conduit. Celui-ci est le chauffeur attitré du véhicule qui va me faire voyager sur une portion du trajet emprunté autrefois par Granier. Par curiosité, je vais changer plusieurs fois de place, ouvrir l'une des deux glaces latérales descendantes, provoquant un courant d'air providentiel grâce au parabris entrelacé, puis tester l'un des deux strapontins après avoir fait joujou avec les rideaux latéraux confectionnés au crochet. Le confort des selleries est net-

Identification

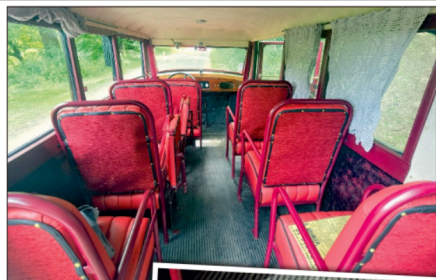


Numéro de moteur : plaqué en alu riveté du côté gauche du bloc.

Plaque constructeur : placée dans le compartiment moteur, du côté droit de la tête d'avant.



Le mouchetage des panneaux de contreplaque a été reproduit le plus fidèlement possible. Parvenir à ce résultat a nécessité beaucoup d'imagination et de multiples essais.



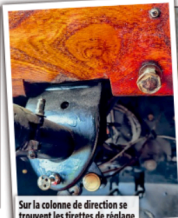
Le ciel de pavillon de teinte claire et le vitrage généreux favorisent grandement la luminosité. Bref, à l'identique dans du cuir rouge, les sièges à structure tubulaire sont confortables. Notez les glaces latérales équipées de rideaux.



La barre de seal de porte arrière est une relique. Elle en a ramassé deux coups de villes !



Le petit compteur de vitesse est évidemment très optimisé. A sa droite, un mano de température d'eau a été ajouté en attendant d'en trouver un qui s'intègre mieux à l'ensemble.



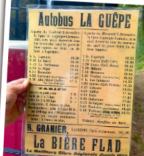
Sur la colonne de direction se trouvent les tirettes de réglage d'avance, de démarreur et de starter. Sur la platine en bois, il s'agit du bouton de contact.



Il est probable que l'habillage en bois de la planche de bord ne soit pas d'origine et qu'il ait été installé par monsieur Granier.



La tête du chauffeur permet de visualiser le format réduit de ce véhicule. Une élégante baguette de tour de caisse sépare le rouge du noir.



Ce document renseignait à la fois sur l'itinéraire et les horaires de l'autocar, mais également sur les différents tarifs.

tement supérieur à ce que j'aurais pu imaginer, mais la suspension par lames et les deux essieux rigides limitent la qualité de l'amortissement. Sur les routes d'autrefois, ça devait secouer le cootier, et tout le reste avec ! Après une demi-heure de roulage, Gérard me cède le volant. Assis très en avant et un peu haut, j'ai le cerceau entre les genoux. La position est déconcertante de prime abord, mais je m'y habitue rapidement. À main droite se trouvent un grand levier de vitesse ainsi que le frein à main qui complète la pédale du milieu. La mise en mouvement est facile. Première en bas à gauche, point de patinage assez bas et me voilà parti. La première est courte, puis la deuxième s'enchaîne assez vite même

La direction n'est pas plus lourde que celle d'une voiture de tourisme

si, malgré la synchronisation annoncée, je laisse bien retomber le régime avant d'enclencher le rapport. Après avoir un peu tré sur le moteur, je passe la trois, en sur direct, qui est beaucoup plus longue que la deux sans l'être trop pour que le 4 cylindres puisse conserver le souffle suffisant afin de ne pas faiblir au premier faux-plat. Cette appréciation doit être nuancée car nous sommes quasiment à vide, le véhicule transportant seulement Gérard, mon unique passager. Chargé comme une mule, le 11 UB devait quelquefois tirer la langue ! La direction n'étant pas plus lourde que celle d'une voiture de tourisme, le maniement de cet autocar m'apparaît, dès le premier kilomètre, bien plus aisé que ce que je supposais. Il faut toutefois garder en tête que le porte-à-faux et la hauteur de la caisse – à laquelle il fallait



À l'image de Tracção avant les "Perfo", le moteur est équipé d'un carburateur horizontal.

l'accès au poste de conduite est d'une facilité déconcertante. Ce n'est d'ailleurs pas pour rien que Gérard n'utilise jamais la portière conducteur ! Raymond Granier devait probablement avoir la même habitude. Mais je ne reste pas sur cette note négative. Cet étonnant véhicule, un petit qui a tout d'un grand ou inversement, est tellement touchant qu'on éprouve pour lui une infinie tendresse. À la fin de cette journée, j'ai saisi pourquoi celui qui était également un outil de lien social dans ces campagnes est encore, de nos jours, tellement apprécié des anciens qui l'ont tous connu. Heureusement qu'il y a la porte de droite par laquelle



L'important porte-à-faux arrière a nécessité l'ajout de prolonges de châssis dont l'ancrage est renforcé par ces robustes équerres boselomées. Lorsqu'on y regarde bien, on comprend que les deux passagers arrière sont assis "dans le vide".

Laguépie jusqu'à la "grande ville" de Montauban, l'ont emprunté et en gardent tous au moins un souvenir. Il en va ainsi de cette fillette de l'époque qui livra à nos amis une anecdote pas piquée des guêpes : « Alors que nous arrivions à Varen, Japerçus mon institutrice qui attendait le car. Comme toujours, j'étais assise sur le petit siège à droite de monsieur Granier. Elle est gentille avec toi la maitresse », me demanda-t-elle. Ce jour-là, La Guépie prit la mouche et ne fit pas de halte à Varen. ■

Nos plus vifs remerciements à Gérard Carbonell et Gérard Laurens pour leur confiance et leur disponibilité.



La combinaison des panneaux lisses et des coins arrondis procure beaucoup d'harmonie à cette caisse utilitaire. L'échelle permet d'accéder à la galerie de toit.



Contrairement à la Tracção qui possédait une crémaillère, les "U" ont conservé le boîtier de direction des Rosalie.



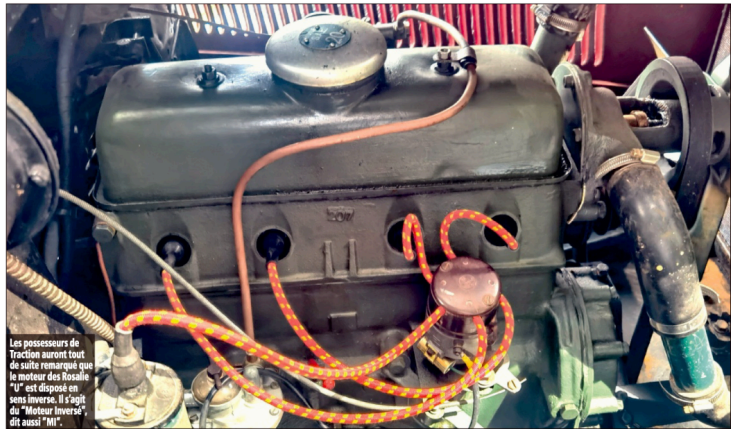
L'essieu arrière est animé à deux grands ressorts semi-elliptiques. Endommagé, le réservoir d'origine a été reproduit dans de la feuille de cuivre étamé.



Le manèment de la boîte est aisé. Rien à voir avec un camion d'avant-guerre.



Grâce aux tambours de 305 mm, le freinage est loin d'être ridicule.



Les possesseurs de Tracção auront tout de suite remarqué que le moteur des Rosalie "U" est disposé en sens inverse. Le Pogo du "Moteur inversé" est aussi "MI".

Passport technique Citroën Type 11 UB Autocar

MOTEUR

4 cylindres en ligne longitudinal AV (type 4 MPMU 878), bloc et culasse fonte, un arbre à cames latéral entraîné par chaîne, deux soupapes en tête (en ligne) par cylindre commandées par culbuteurs, rappel par ressorts hélicoïdaux simples, vilebrequin sur trois paliers, antifriction par coussinets (vilebrequin) et régule (bielles), graissage sous pression par pompe mécanique à engrenages ■ Cylindres : 1 911 cm³ ■ Alesage x course : 78 x 100 mm ■ Puissance max : 42 ch à 3 500 tr/min ■ Alimentation : un carburateur simple corps horizontal Solex 30 FIG ■ Système électrique : batterie 6 V 75 Ah, bobine et distributeur sans depression, dynamo ■ Refroidissement : liquide avec pompe centrifuge et radiateur, ventilateur à quatre pales entraîné par le moteur.

TRANSMISSION

Roues AR motrices par arbre avec joints de cardan ■ Embrayage : monodisque à sec à commande mécanique ■ Boîte de vitesses : 3 rapports (1^{er} non synchronisé et 3^e en prise directe) + MAR, levier au plancher ■ Rapports de boîte (sauf couple continue) : 1^{er} : 0,25 à 0,35 ; 2^e : 0,50 à 0,67 ; 3^e : 1 ; MAR : 0,25 à 0,35 ■ Rapport de pont : 9x43, 9x46 ou 8x43.

STRUCTURE

Autocar 9 places, châssis séparé à longes-traverses en acier embouti et tubes en acier étiré + caisse composite frêne/tôle ■ Suspension AV : essieu rigide, ressorts semi-elliptiques et amortisseurs télescopiques ■ Suspension AR : essieu rigide, ressorts semi-elliptiques et amortisseurs télescopiques ■ Roues : en tôle dit modèle est compliqué.

PERFORMANCES

15/16 x 45 Michelin Comfort ■ Freins : tambours AV/AR à commande mécanique ■ Frein à main : mécanique sur les roues AR ■ Direction : à vis globale et secteur ■ Empattement : 3,00 m ■ Voies AV/AR : 1,42 / 1,44 m ■ Poids : 785 kg (châssis nu sans eau ni essence), près de 2 t (carré en ordre de marche).

PRODUCTION

Vitesse max : environ 70 km/h. Janvier 1935 - 1939 : chiffres de production non trouvés ■ Types Mines : 11 UB ■ Puissance fiscale : 11 CV.

COTATION

En l'absence de transactions, définir la valeur d'un tel modèle est compliqué. ?