



L'HISTOIRE AVEC UN GRAND H

HISTORY WITH A CAPITAL H

À la tête d'une des plus importantes entreprises de paysagisme d'Île-de-France, Jean-Paul Lelièvre continue de faire confiance au Type H, la légendaire camionnette Citroën lancée en 1947!

At the head of one of the largest landscaping businesses in the Ile-de-France, Jean-Paul Lelièvre continues to use the Type H, the legendary Citroën van launched in 1947!

« **D**eux planches tendues entre les ailes en guise de lit, un réchaud de poche posé sur une caisse à pommes... » Jean-Paul Lelièvre se souvient des départs en vacances familiales, dans les années 1960, à bord d'un Citroën Type H métamorphosé pour l'occasion en camping-car.

Le confort est spartiate mais le bonheur reste entier. Près d'un demi-siècle plus tard, vingt camionnettes H couleur mimolète stationnent sur le parking de son entreprise de création et d'entretien d'espaces verts. Jean-Paul Lelièvre connaît le pedigree de chacune. « Celle-là a appartenu à un maraîcher de Montreuil. Elle était restée 20 ans au garage sans rouler. Je pensais que tout devait être grippé depuis le temps. Il a suffi pourtant de desserrer le frein à main, de mettre un peu d'essence dans le réservoir pour qu'elle redémarre. Je n'en revenais pas. » A notre tour d'être bluffés en découvrant au siège des Ets Lelièvre de Bry-sur-Marne, à quelques kilomètres à l'est de Paris, un atelier de réparation et de carrosserie dédié aux H. Un lot de pots d'échappement fraîchement soudés témoigne du soin accordé par deux mécaniciens maison à l'entretien des vieilles camionnettes nervurées. Elles disposent même de leur stock complet de pièces détachées, souvent dans leurs emballages d'origine! Le temps semble aboli. « À chaque fois que de nouveaux employés arrivent, ils s'amusent toujours en voyant ces engins, s'amuse Paul Lelièvre. Je leur demande alors de travailler un mois avec... et c'est bien rare qu'ils ne changent pas d'avis sur ces vieux utilitaires Citroën. »

+++

MON NOM EST...

Le Type H est souvent appelé « le TUB ». A tort car le TUB (Traction Utilitaire Basse) est un fourgon utilitaire Citroën lancé en 1939 et arrêté en 1941.

MY NAME IS...

The Type H is often mistakenly referred to as the "TUB". The TUB (short for "Traction Utilitaire Basse") was a van produced by Citroën from 1939 to 1941.

C'est que le « nez de cochon », comme on l'a surnommé, possède de beaux restes. Son volume cubique et son plancher plat situé à 35 cm du sol à peine sont toujours d'un grand secours. La porte latérale coulissante, innovation déjà popularisée par Citroën à la fin des années 1930 sur le TUB, n'a pas pris une ride. Les trois portes à l'arrière font merveille pour l'entretien des espaces verts. « Vous fermez les deux portillons inférieurs, ouvrez le battant du dessus, et vous pouvez encore charger des déchets végétaux jusqu'au plafond. Même chose lorsqu'il faut transporter un arbre un peu trop long. Il suffit de laisser le battant ouvert. » Bon à tout faire, le « H » accuse néanmoins le poids des ans en matière de confort et d'agrément. Côté chauffage, dégivrage, insonorisation... ce n'est pas terrible. La direction ? « Avec le H, on ne dit jamais assisté mais insister », plaisante Jean-Paul Lelièvre. Mais certaines adaptations maison permettent d'améliorer l'ordinaire. Ainsi chaque camionnette est équipée d'une galerie, d'un attelage et d'un agencement intérieur savamment pensé par Jean-Paul Lelièvre lui-même comme ce « coin cuisine » aménagé entre les sièges avant. Côté mécanique, un petit lifting a permis de gagner quelques chevaux*, histoire de tirer plus de 1 500 kilos de charge sans mollir.

Quant à la couleur, elle traduit le talent de communicateur du PDG. « J'ai voulu nous démarquer des entreprises du secteur qui sont naturellement tentées par le vert. Et ça marche. Des clients sont venus à nous en expliquant qu'ils avaient remarqué nos vieilles camionnettes →



Manuel de Oliveira, l'un des mécaniciens maison veille sur la bonne marche des « H » des établissements Lelièvre.

Manuel de Oliveira, one of the two in-house mechanics, oversees the smooth running of the Type H vans operated by Lelièvre.

→ oranges. Mais pour tout vous dire, j'étais loin de penser que nous en aurions autant un jour. » Une armada vintage numérotée et géolocalisée par GPS. « Les H sont affectés aux petits chantiers des proches environs. Ils couvrent moins de 10 000 km par an, et comme c'est incroyable, nous les gardons longtemps. Un exemplaire part à la réforme tous les trois ou quatre ans parce que la corrosion commence à manger le châssis. » Si les bonnes occasions se font de plus en plus rares, et chères, le marché reste suffisamment fourni pour renouveler la flotte. Jean-Paul Lelièvre n'est pas prêt d'abandonner ses Citroën H.

**Le H a existé en deux motorisations essence (1 600 cm³ 9 CV et 1 900 cm³ 11 CV) et trois diesels (Perkins 1 621 cm³ 7 CV, Indenor 1 816 cm³ 7 CV et Indenor 1 946 cm³ 8 CV).*

“Two boards set up between the wings served as a bed, with a portable stove stood on top of an apple box”. So go Jean-Paul Lelièvre’s memories of family holidays in the 1960s in a Citroën Type H, converted into a camping car for the occasion. The comfort was basic but the happiness immense. Nearly half a century later, 20 orange-coloured “H” vans are lined up in the car park of Jean-Paul’s green area creation and maintenance business. And he knows the exact pedigree of each one. “That one there belonged to a mar-

+++

STAR TV

A l'ère de la TV numérique, le Type H continue son petit bonhomme de chemin. Il est le véhicule de Louis la Brocante, célèbre série française diffusée sur la troisième chaîne de France Télévision depuis 1998.

TV STAR

In the era of digital TV, the Type H continues along its merry path. It is the vehicle of the main character in “Louis la Brocante”, a famous French TV series aired on the France 3 channel since 1998.

+++

ET DE HUIT

Le Type H arrivait huitième d'une série d'études. Voilà pourquoi on l'affubla d'un « H ».

EIGHT DOES THE TRICK

The Type H was the eighth model in a series of studies, whence its name, “H”.

ket gardener from Montreuil. It spent 20 years off-road in a garage. I thought everything would have seized up after all that time, but all I had to do to get it going was put some petrol in the tank and release the handbrake. I couldn't believe it.” It was our turn to be surprised when we visited Etablissements Lelièvre, a repair and body shop dedicated to the Type H in Bry-sur-Marne, a few miles east of Paris. Our eyes alight on a set of freshly welded exhaust pipes, demonstrating all the painstaking care taken by the garage's two mechanics. They even have a complete stock of spare parts, some of them still in their original packaging! The place seems timeless. “Do new employees always have a laugh when they see these old vehicles? I ask them to work with them for a month... and they almost always change their minds about Citroën's old vans.” That's because the “nez de cochon”, or “pig face”, as it used to be called, remains an impressive achievement. The H's box shape and flat floor, just 35 cm above ground level, still come in handy, and its sliding side door – a Citroën innovation brought into general use on the TUB in the late 1930s – is as modern as ever. The three door set-up at the back is ideal for people working in landscaping. “You close the two lower openings and open the upper panel and you can load plant waste right up to the ceiling. Same thing when you have to transport a tree that's just a little bit too long – all you need to do is leave the panel open.” A van for all seasons, the H nevertheless suffers from its age in terms of comfort. Heating, defrosting and soundproofing leave much to be desired. And the steering? “With the H it's more about insisting than assisted,” jokes Jean-Paul. But the company has made some in-house adjustments to improve on the original. Each van is equipped with a roof rack and towing hook together with an intelligent interior layout designed by Jean-Paul himself, featuring a built-in “mini kitchen” between the two front seats. Powertrain-wise, minor tweaks have been made to add a touch more horsepower*, for carrying 1,500 kg loads at a reasonable speed. The colour of the vans reflects Jean-Paul's talents as a communicator. “I wanted to set us apart from other companies in the sector, which inevitably go for green. And it works. Customers come to us saying they noticed our old orange vans. But to tell you the truth, I really didn't think we'd have this many H vans one day.” The vintage armada is numbered and tracked by GPS. “We use them for small sites in the immediate area. They do less than 10,000 km a year, and because they're indestructible, we keep them for a long time. One of them goes to get fixed up every three or four years because corrosion has started to eat up the chassis.” While good used vehicles are increasingly hard to find – and increasingly expensive – there are enough on the market to renew the fleet. And Jean-Paul Lelièvre is certainly not ready to abandon his Citroën H vans. ☒

** The Type H was powered by two petrol engines (1 600 cm³ 9 CV and 1 900 cm³ 11 CV) and three diesel units (Perkins 1 621 cm³ 7 CV, Indenor 1 816 cm³ 7 CV, and Indenor 1 946 cm³ 8 CV).*

UN UTILITAIRE DE LÉGENDE

Le Citroën Type H fut présenté au Salon de l'automobile de Paris en octobre 1947. Il entra en commercialisation le 1^{er} juin 1948. Le cahier des charges fixé par Pierre Boulanger mentionnait « un véhicule monocoque à traction avant (...) qui conserve le maximum de pièces existant déjà sur les autres modèles ». Plusieurs ensembles furent ainsi empruntés à la Traction Avant (mécanique, poignées de portes, etc.) et à la petite 2 CV (sièges, phares, etc.). Pierre Franchiset, père du Type H, signa un premier prototype habillé de tôle nervurée peinte en gris métal, une teinte qui habillera le dernier exemplaire sorti des lignes d'Aulnay-sous-Bois, le 14 décembre 1981. Près d'un demi-million d'unités auront ainsi été produites en 34 ans. Un record pour cet utilitaire génial, plébiscité par tous les métiers. Ne disait-on pas à l'époque chez Citroën : « A chacun son H. »

LEGENDARY VAN

The Citroën Type H was unveiled at the Paris Motor Show in October 1947 and launched on 1 June 1948. The specifications drawn up by Pierre Boulanger described "a monocoque, front-wheel drive vehicle (...) using a maximum number of parts from existing vehicles". Several components were borrowed from the Traction Avant (powertrain, door handles, etc.) and the little 2CV (seats, headlamps, etc.). Pierre Franchiset, the father of the Type H, designed an initial prototype featuring corrugated steel in metallic grey paint – the colour of the very last Type H produced at the Aulnay-sous-Bois plant on 14 December 1981. Citroën built nearly half a million units in 34 years, setting a record with this inspired van that was popular with all trades. As Citroën used to say, "To each his H".

