

AMIS DU MUSÉE DECAUVILLE
CEMNAD

ISSN 1259 - 0401

Siège social : Communauté d'Agglomération Évry Centre Essonne
Place de l'Agora – BP 62 - 91000 ÉVRY
E.mail : Decauville91@aol.com

BULLETIN DES AMIS DU MUSÉE DECAUVILLE

« DECAUVILLE ce nom qui fit le tour du monde »

N°5 – NOUVELLE SÉRIE

Ce bulletin, ainsi que la collection complète sont aussi disponibles sur notre site internet : www.musée-decauville.france.com.

Le premier train touristique français fut créé il y a 132 ans par Decauville. Parisien, il existe toujours !

Le XIX^{ème} siècle connu en France six expositions universelles : 1855, 1867, 1878, 1889 et 1900, quand ce siècle arriva à son terme.

Siècle où le chemin de fer, l'automobile et l'avion, allant servir la conquête de l'espace, où la photographie, le téléphone et le cinéma, allant nous apporter les objets de la communication, se rappellent sans cesse à notre quotidien. Oui, éblouissant XIX^{ème} siècle, durant lequel tous ces concepts de la modernité ont été élaborés :

- Celui de George Stephenson, Carl Benz et Clément Ader, pour la conquête de l'espace,
- Celui des Nicéphore Niepce, Graham Bell et frères Lumière, pour les objets de la communication.

Le chemin de fer ! Il fut la plus grande aventure du XIX^{ème} siècle, une aventure sans précédent dans l'histoire des hommes. Qu'il servit à les faire voyager ou à transporter les marchandises. Qu'il fût en voies large, normale, métrique. Et encore étroite, dont le **porteur** inventé par Paul Decauville.

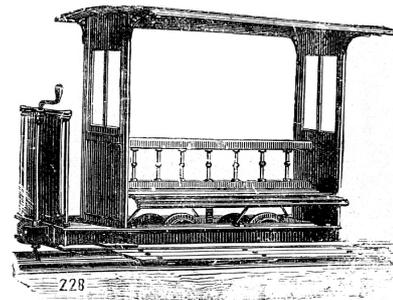
Reportons-nous en 1878 et ouvrons le bulletin **Les merveilles de l'exposition**, dont le président François Gressin m'a aimablement remis un extrait relatif à ce porteur, le système étant décrit d'une façon on ne peut plus détaillée.

Il fallut attendre l'exposition de 1889, dominée par la Tour Eiffel, pour que les autorités françaises reconnaissent officiellement la voie submétrique, comme apte au service des voyageurs. Consécration due à l'éclatante démonstration que fit Decauville, avec une ligne à double voie de 60 cm, de 3km500, allant des Invalides au Champ de Mars, qui transportera durant les six mois de durée de l'exposition, plus de six millions de visiteurs, dans 42500 trains, sans le moindre accident. Car précédemment, les pouvoirs publics jugeaient qu'en dessous de l'écartement métrique, le chemin de fer ne pouvait être qu'à usage industriel.

C'est ainsi qu'en 1878, après avoir assuré le transport des lourdes charges des exposants, avec 2 kilomètres

en voie de 50 cm employée à ce frêt, Paul Decauville à la fermeture de l'exposition – qui se tenait également sur le Champ de Mars – proposa à l'administration du Jardin d'Acclimatation du Bois de Boulogne, le réemploi de son chemin de fer, pour promener grands et petits, à travers ce lieu ludique. Et ce sera accepté.

Sur 1km500, les trains seront composés de deux voitures, tractées par un poney. Selon le catalogue Decauville d'octobre 1883, 43^{ème} édition, matériel et exploitation sont décrits avec précision :



- Les voitures – ici appelées **wagons de promenade légers, type n° 68** – étaient à 8 places dos à dos, une des deux comportant une plate-forme pour le **serre-frein** sur laquelle un **gamin** (sic) faisait fonction de cocher (sur la photo, prise à la **Belle Epoque**, les voitures ne sont plus des Decauville, mais construites par **A. Suc (?)** aux formes moins anguleuses. L'enfant-cocher a maintenant un bel uniforme).

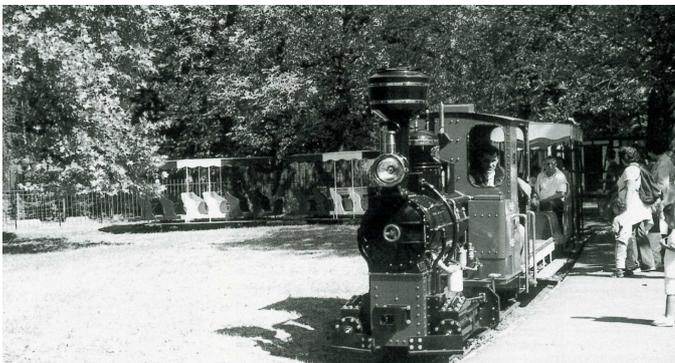


- Les recettes sont données pour les douze premiers mois d'exploitation : en octobre 1878, 1250fr90 ; avec une baisse sensible de fréquentation durant la mauvaise saison, par exemple au creux de l'hiver, en janvier 1897, 267fr30 et en février 233fr90 ; mais en août, 1656fr70. **Ce qui représente près de 10.000 francs de recette brute par an (...), quant à l'amortissement on peut le compter à 10 % par an, résultat très satisfaisant.**

Le service était quotidien, le nombre de voyageurs pouvant monter à 15000 par mois en été. Il y avait jusqu'à 5 trains en circulation, le nombre de voitures dont disposait ce mini-réseau étant de dix.

Combien d'années resta *intérieure* ce chemin de fer, ensuite prolongé sur le domaine public jusqu'à la Porte Maillot ? La question demeure. Mais dans le n° 300 (2003/6) de la revue **Chemins de Fer Régionaux et Urbains**, on peut lire **que la traction animale était assurée jusque vers 1910, où des tracteurs à essence Renault firent leur apparition. Curieusement, ces tracteurs furent remplacés entre 1941 et 1945, par des tracteurs électriques provenant de l'exposition de 1937.**

Aujourd'hui, le petit train ne part plus de la Porte Maillot qui forme un immense ovale devant le Palais des Congrès, mais à l'orée du bois, à plus de 400 mètres du métro. Son terminus se trouve dans l'enceinte du Jardin d'Acclimatation, après avoir parcouru un peu moins d'un kilomètre.



La nouvelle locomotive du Jardin d'Acclimatation en tête d'une rame de baladeuses (photo J. Bazin).

Le locotracteur diesel photographié en 2003 (ibid n° 300 de CFRU) est **carrossé en locomotive à vapeur, d'une manière plus réaliste que les précédents datant de la fin des années 1950, se substituant eux-mêmes aux « électriques » de 41-45.**

Qu'il me soit permis d'exprimer ma reconnaissance à mes Amis de l'Association du Musée des Transports de Pithiviers et à ceux de la Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires pour m'avoir autorisé la reproduction, les premiers, de la photo de 1878 parue dans l'ouvrage **Le chemin de fer Decauville à l'exposition de 1889** (Editions AMTP, Malesherbes 1989), les seconds, de l'article et de la photo de J. Bazin, parus dans la revue citée (CFRU n° 300) éditée par la FACS-UNECTO.

Raymond FERLAY

Panorama de notre collection de matériel d'origine DECAUVILLE

A l'heure où le conseil d'administration de notre Association se penche sur le devenir des matériels Decauville rassemblés au fil du temps, il nous a semblé intéressant de passer en revue les principaux éléments de cette collection. Comme vous le savez, depuis notre éviction des Ateliers Municipaux du Bras de Fer à Évry, la plupart de nos matériels dorment à la belle étoile et tous les travaux de restauration entrepris alors sont en train de se dissoudre avec les intempéries dans la plus grande indifférence de nos élus, qui, il faut bien le reconnaître, ont bien d'autres sujets de préoccupation.

La voie normale est représentée par trois locotracteurs. Le plus important est sans conteste celui que Decauville livra le 17 avril 1934 à la Compagnie Fermière « Vichy-Etat » sous le numéro de fabrication 1011 .



Les deux autres locotracteurs sont, selon la terminologie Decauville, des tracteurs d'embranchements : un du type TE 901 provenant des Carrières de talc de Luzenac (Ariège).



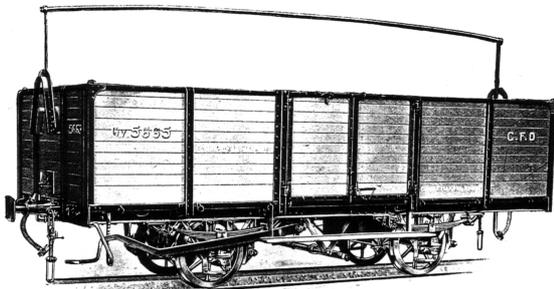
Et l'autre du type TE40, don des Établissements Clause de Brétigny-sur-Orge. Le plateau porte un conteneur pour réacteur d'avion fabriqué également par Decauville. Ils sont tous deux équipés d'un moteur diesel Berliet licence Ricardo.



La voie métrique est représentée par deux engins. Le premier est l'une des 4 motrices de la crémaillère de Laon où elle portait le n°4. Elle a été construite en 1897 par Decauville avec un équipement électrique Jeumont. L'inauguration de la ligne eut lieu le 9 juillet 1899 et son exploitation fut suspendue par mesure de sécurité le 27 janvier 1971. Elle est depuis 1989 remplacée par un système funiculaire du type POMA 2000. L'AMTUIR conserve également une motrice, la n°3.



Et un wagon tombereau GV 5665 provenant de la dotation initiale du Chemin de Fer Départemental de la Lozère. En 1933 ce wagon fera partie d'un lot de quinze wagons tombereaux mutés sur le réseau du Vivarais ; Ce wagon est en cours de remise en état suite à l'incendie « criminel » de la gare du Chemin de Fer de Saint-Eutrope où il était entreposé (voir bulletin n° 4).



1253

En ce qui concerne la voie étroite nous couvrons les trois écartements les plus courants à la grande époque de Decauville, c'est-à-dire : 40, 50 et 60 cm.

La voie de 60 est représentée par une machine à vapeur du type dit de 8 tonnes à vide, configuration d'essieux 030T, numéro de fabrication 1646, construite en 1916. Elle est de nouveau à l'abri dans un hangar depuis juillet 2009 et son embiellage démonté est entreposé en lieu sûr.



Toujours en voie de 60, la traction diesel est elle représentée par des tracteurs miniers : un TMB 15



et deux TMB 30 restaurés en état de présentation.



A suivre...

Jean-Pierre BIENTZ (texte & photo)

In memoriam

C'est avec peine que nous avons appris le décès de Monsieur Raymond Péchot, le 18 juillet dernier dans sa 84^{ème} année. Il était le petit-fils de l'officier d'artillerie Prosper Péchot qui, avec Paul Decauville adapta la voie de 60 à des fins militaires et conçut les célèbres locomotives Péchot avec l'ingénieur Bourdon. Monsieur Raymond Péchot fut un membre actif de notre association dès ses premières heures. Nous présentons à son épouse et sa famille nos condoléances attristées,

La sortie annuelle des Amis du Musée Decauville

Rendez-vous le 16 octobre à 8 h 30 à la mairie annexe du Village d'Évry pour notre sortie annuelle qui, cette année, nous emmenait à Auvers-sur-Oise que Van Gogh a immortalisé et Butry dans la lointaine banlieue nord-ouest de Paris. Vingt-quatre d'entre nous avons participé à cette promenade de la journée.

Au château d'Auvers-sur-Oise se tenait une très intéressante évocation des Impressionnistes où le chemin de fer tenait une large place. Mais il y avait aussi des projections et de superbes maquettes nocturnes de vieilles rues parisiennes illuminées par des réverbères. Nous n'avons pu nous empêcher de photographier une affiche Decauville de la belle époque se félicitant du succès de son chemin de fer à l'Exposition Internationale de 1889.



Un bon repas clôturait la visite dans une salle voûtée, les tables rondes facilitant les retrouvailles entre membres. A la suite de quoi le car nous emmenait à Butry, au Musée des Tramways à Vapeur et des chemins de fer Secondaires (en abrégé MTVS), côtoyant en réalité la gare de Valmondois. Nous étions attendus par Gaston Monnier, membre d'honneur de notre association et bien connu pour sa reconstruction à l'identique et fonctionnelle de la Marc Séguin, machine historique pour avoir été la première au monde équipée d'une chaudière tubulaire. Un grand merci à lui et à ses collègues pour la qualité de leur accueil.

Ce musée rassemble une superbe collection de matériels moteurs ou remorqués à voie métrique. Il dispose d'un plan de voies bien fourni, et surtout bien garni, qui nous a permis de retrouver une vieille connaissance, l'autorail Decauville du Yunnan que nous avons vu en piteux état à Tence et qui est en cours de restauration.

Nous ne pouvons lister tous les engins exposés, dont dix locomotives à vapeur pour être exact, parmi lesquelles la 130 T n°96 Decauville/Orenstein-Koppe l revenue du Portugal et construite en 1913. Un bar café, une librairie et des vitrines complètent agréablement l'ensemble.



Le clou de la visite était le train à vapeur spécial tiré par la 030 ex-Tramways de la Sarthe n°60 « La-Ferté-Bernard ». De plus c'était son dernier jour de circulation, étant à chute de timbre le jour-même. Construite en 1898 par Blanc-Misseron et monument historique, elle est protégée par un toit qui la couvre entièrement, car elle peut être équipée d'un second poste de conduite ; des jupes dissimulent ses bielles car paraît-il, « il ne fallait pas effrayer les chevaux ». Malheureusement, le voyage se limitait à trois cents mètres, la ligne étant obstruée depuis plusieurs années par un éboulement jugé providentiel par des riverains qui ont toujours vu d'un mauvais œil la circulation de trains, de surcroît à vapeur. Et rien ne laisse supposer un déblaiement ...



Malgré une petite ondée à Valmondois, le beau temps était de la partie. En résumé, une sortie réussie et retour à Évry à 19 h 30.

Daniel WURMSER (texte & photo)



BULLETIN DES AMIS DU MUSÉE DECAUVILLE N°5 nouvelle série / 2010 / diffusé gratuitement.
Directeur de la Publication : Joseph Nouvellon.
Ont participé à ce numéro : Jean-Pierre BIENTZ, Raymond FERLAY et Daniel WURMSER.
Impression : Communauté d'Agglomération Évry Centre Essonne.

Dépôt légal : Décembre 2010.