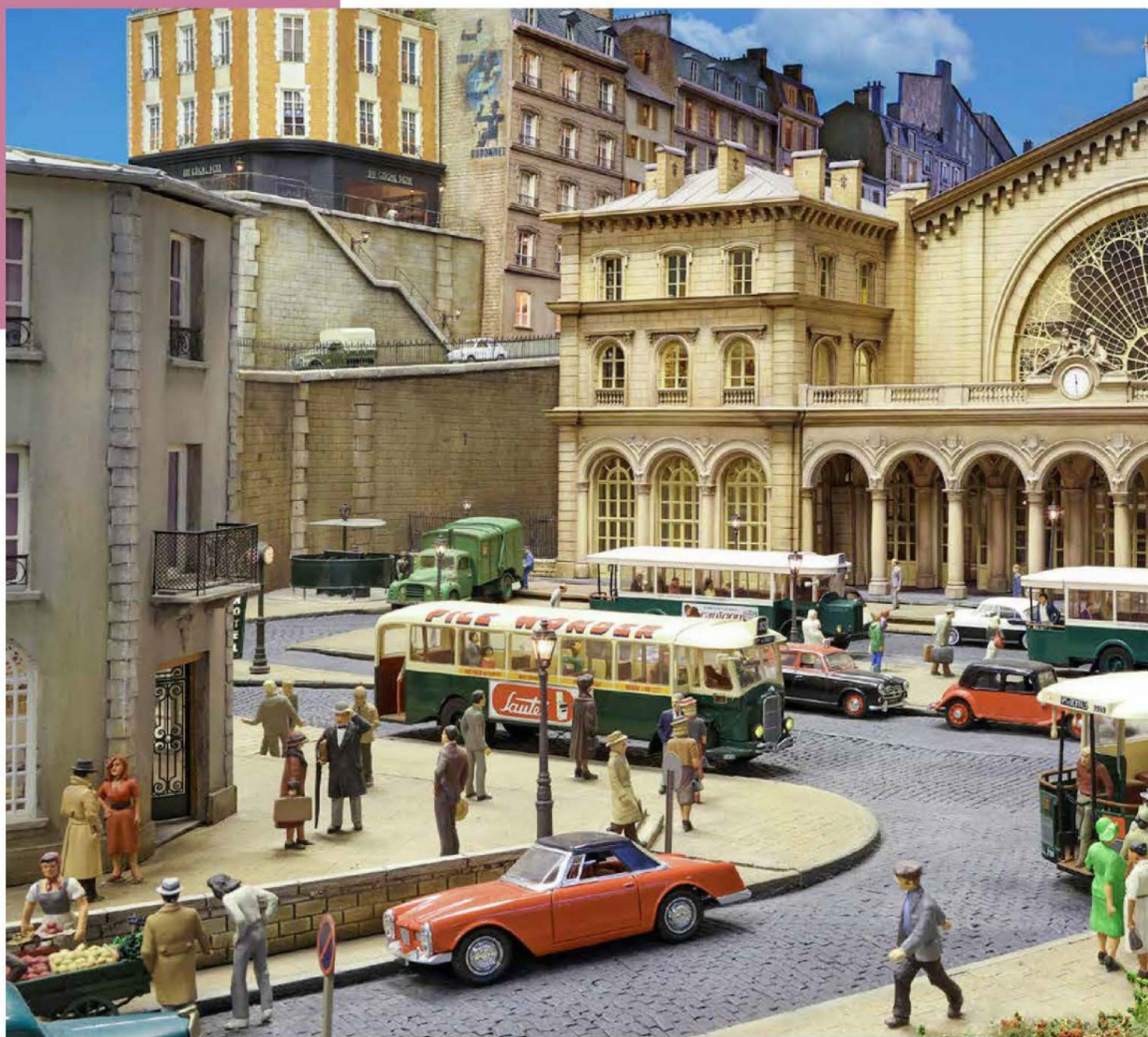




LE MUSÉE RAMBOLITRAIN

La passion a son sanctuaire

Passionné depuis toujours, Alain Baldit a su stimuler talents, énergie et engagements pour constituer le Musée Rambolitrain, il y a quarante ans. À l'occasion de cet anniversaire, il relate l'histoire de ce repaire de passionnés.

Texte et photos: Alain Baldit



LA GARE DE L'EST EST UN
POINT D'ORGUE DU MUSÉE
RAMBOLITRAIN. LA GARE
TERMINUS EST INTÉGRÉE
AU GRAND RÉSEAU EN
ZÉRO CONSTRUIT AU
DERNIER ÉTAGE.

à Uzès dans le Gard), que j'avais rencontré chez Paul Lottiaux, maquettiste du dit musée.

Un premier modèle

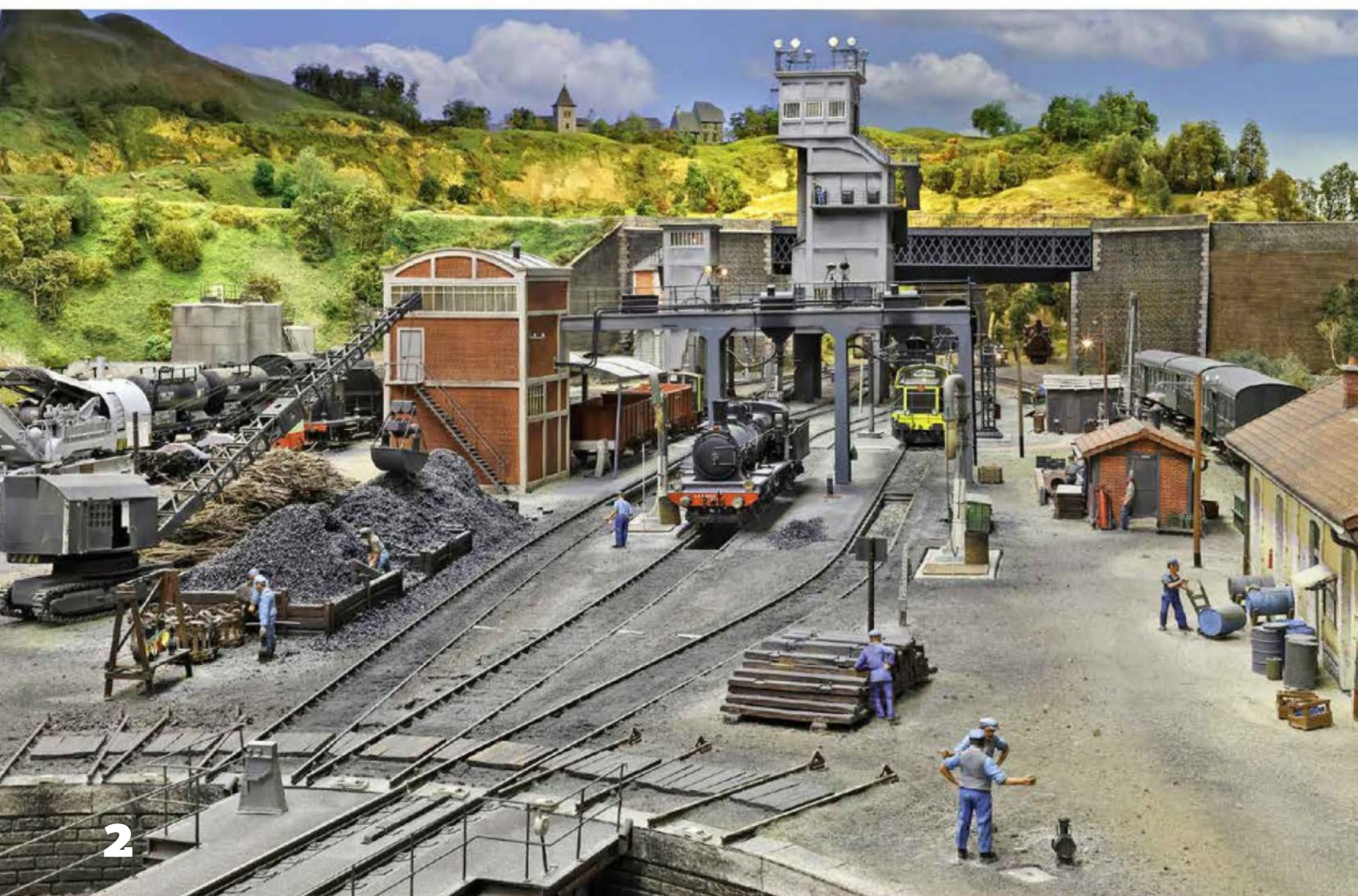
Je persiste dans cette idée de réalisation, et lui demande à l'occasion de m'accompagner dans cet ancien quartier mythique, dynamique de Paris, véritable escapade dans l'invention humaine des arts et métiers, qu'est le troisième arrondissement. Je me souviens de mes courses rue du Roi doré (ce nom m'avait marqué ainsi que l'enseigne représentant un buste doré de Louis XIII), des magasins Weber, les feuilles de laiton, les étirés dressés, et d'un magasin fournisseur d'horloger, Cocho Fisseau Carlotto. Six mois plus tard, je termine déjà cette O30 TB, que je trouve plutôt pas mal pour une première, ce qui m'encourage à réaliser d'autres modèles : 241 C du PLM, 241 Est...

Des rencontres décisives

Un ami savetier, Monsieur Martinot, situé place du Marché Saint Honoré, me demande de lui prêter quelques modèles à présenter dans sa vitrine, pour les fêtes de Noël : odeur de cuir, bottes élégantes, que des matériaux nobles, auxquels s'ajoutera ainsi le laiton ! Quelques jours plus tard, un Monsieur me demande au Stop Bar, bistrot du grand-père : « Je m'appelle Jacques Visbecq, et je suis intéressé par vos réalisations. Je rêve d'une locomotive articulée, type Franco, la plus imposante des machines belges. Paul Lottiaux refuse la construction de ce modèle complexe ». Jacques Visbecq était impressionné par ces monstres à vapeur : c'est enfant, sous la verrière, en gare d'Alger, qu'il a découvert la Garatt algérienne du PLM, distribution Cossard. Paul Lottiaux lui réalisera ensuite ce modèle à son retour d'Algérie, où son père était colonel. Quelques années plus tard, il me laisse entendre le souhait de réaliser un musée ferroviaire dans sa maison de Rambouillet. Il m'invite alors à découvrir, rue des Appenins à Paris, la plus grande partie de ses collections, environ 3000 pièces. Devinez la réaction ►►

L'histoire commence à Paris, au 15 Rue Danielle Casanova, entre l'avenue de l'Opéra et la rue de la Paix, dans le quartier très prisé du premier arrondissement. Six numéros plus loin, au numéro 21, Paul Lottiaux exerce son métier de maquettiste ferroviaire, réalisant des modèles au 1/43, entièrement en laiton, pour des particuliers ou des magasins comme le Pélican, passage du Havre. Mon père, zéroïste convaincu, collectionnait les rares modèles Fournereau, Marescot, BLZ... Imaginez, j'y jouais dès l'âge de six ans ! Connaissant notre passion, Paul Lottiaux venait de temps à autre au bistrot du grand-père nous montrer

son dernier modèle qui était, j'en suis certain, la Pacific 231 E. Surpris de ce que l'on pouvait réaliser avec une feuille de laiton, je lui demande de m'inviter à son atelier que je découvre, plus que modeste, scie d'horloger, fer à souder, perceuse Peugeot, quelques limes bâtarde, et pour peindre, un pistolet à poire Spreedo, fournisseur de peinture cellulosique pour automobile, avenue de la Grande Armée. Ce peu d'outillage m'amène à envisager la construction d'un modèle simple. Paul Lottiaux me conseille la O30 TB PLM, dont les plans figurent sur les Scrapbook, édités par Girod Emery, bien connu pour le Muséon di Rodo (musée de la roue, alors situé



1: Une belle cavalerie, en tête de trains prestigieux, au départ de la grande gare terminus.

2: Parmi les sites du grand réseau en Zéro, le dépôt vapeur, largement dû à Michel Paul.

3: Le Rambolitrain renferme une fabuleuse collection de trains d'autrefois, comme cette rame de marque FV mécanique de la toute fin du XIX^e siècle, à l'écartement de 33 mm.

4: Parmi les modèles chéris d'Alain Baldit, la 120 Radiguet, une locomotive à vapeur vive construite vers 1885.



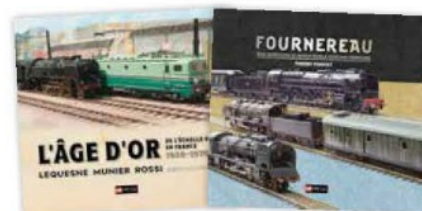
► du passionné que je suis ; j'imagine déjà la suite de cet incroyable projet !

Bien avant, j'avais rencontré Jean-Claude Ragot à l'exposition de la gare du Nord où il présentait un va-et-vient alimenté par une pile 4,5V, et restai admiratif devant le fonctionnement de la C 61000, équipée d'un motoréducteur de la firme, devenue la référence que l'on sait. Habitant Sevran dans les années 1970, j'allais lui rendre visite assez souvent, peut-être trop ! Mais jamais, dans son attitude, je n'ai eu l'air de le déranger. Il a la grande et rare qualité dans cette passion d'aimer les gens, de les aider à mieux réaliser les pièces complexes.

Je me souviens de notre ami Louis Rouvière, vieillissant, quelque peu cafardeux, n'ayant plus l'envie de redémarrer la construction d'un modèle en laiton, et un Jean-Claude Ragot lui donnant un kit châssis laiton pour lui remettre du cœur à l'ouvrage. Ce dernier, c'est tout cela ! Mais c'est aussi et surtout, l'homme qui fera renaître le Zéro ; je lui dois, nous lui devons beaucoup ! Il est également la véritable plaque tournante : tous les zéroïstes distingués se rencontrent au 7 rue Villebois-Mareuil. Il me propose d'aller découvrir le réseau et les 40 modèles laiton construits intégralement par Emile Barbé à Aulnay-sous-Bois. Ses réalisations en laiton sont d'une rare qualité : embiellage découpé à la scie d'horloger, intérieur de cabine époustouflant ! Il nous a montré le chemin dans le détail. Une grande partie de ses modèles ont rejoint les collections du musée Rambolitrain à son décès. C'est toujours le même Jean-Claude Ragot qui me proposera de rencontrer Marcel Darphin lors des rencontres internationales du Zéro, à Zug (Suisse). Nous sommes alors impressionnés

POUR EN SAVOIR PLUS SUR LES TRAINS D'AUTREFOIS

Nos ouvrages sont toujours disponibles auprès de notre boutique



par son réseau, à quelques kilomètres de Zurich. Il est à l'époque l'un des plus beaux et des plus accomplis. Marcel Darphin, infatigable dénicheur de talents, avait réuni Messieurs Ramond, Lequesne, Paul, Omen, Vuille pour arriver au résultat que l'on connaît (*Loco-Revue* a édité un livre au sujet de ce fabuleux réseau, NDLR). Plus tard, à l'hôtel de la Trémoille à Paris, je surprends le comte Giansanti avec un modèle laiton de 4-141 TA, destiné à la femme du peintre Matisse, rencontrée chez mon coiffeur. Plus tard, il me commandera la 232 U 1, qu'il présentera à l'exposition de Mulhouse dans les années 1978 et qui deviendra ensuite le prototype de modèles japonais produits en série. Dans son magnifique livre « Trains, jouets et modèles », véritable bible, Jean-Claude Fournet écrivait à propos de Giansanti : « L'homme n'est pas doué pour le bonheur, et rare est la rencontre d'un être

dont l'existence est conforme à ses rêves ». Non, Jean-Claude, tu as tort : cette passion dévorante m'a permis de rencontrer bon nombre de passionnés qui ont bâti leur vie autour d'un songe d'enfance.

La naissance du Rambolitrain

En 1983, Jacques Visbecq, soucieux d'assurer la pérennité de ses jouets préférés, propose la donation de sa collection et de sa maison à la Ville de Rambouillet, ajoutant au renom d'un riche patrimoine historique et naturel, des pôles d'intérêts touristiques et originaux susceptibles d'attirer de nouveaux visiteurs. Jacques Visbecq, visionnaire, avait raison : que reste-t-il du réseau Darphin, de la collection de Giansanti, ou encore du musée di rodo de Girod Emery ? Je me suis ensuite battu pour obtenir le label « Musée de France », et là, je remercie ►



5: La locomotive belge Franco est l'une des plus impressionnantes jamais construites.

6: La Garrat, double Pacific 231 + 132 des chemins de fer algériens est une construction du talentueux Paul Lottiaux.

► M^{me} Dammane, alors conservateur du Musée du jouet de Poissy, ayant une véritable aura aux musées de France dans les arts et traditions populaires. Bernard Couesnon, adjoint au maire, apporte le poids municipal. Un an plus tard, nous avons le précieux sésame : un beau pied de nez aux « cultureux » qui trouvaient ce hobby quelque peu infantilisant. Toujours en 1983, nous créons l'Association des amis du Musée, composée de Jacques Visbecq, Michel Paul, Jean-Claude Ragot et moi-même. C'est avec ce noyau dur que nous préparons le futur Musée Rambolitrain. Nous commençons avec l'incontournable Jean-Claude Ragot le déménagement de la collection de la rue des Apenins, puis de la rue de Douai, en direction de Rambouillet : 4.000 pièces au total, à raison d'une journée par semaine sur un an ! Malgré l'importance de la collection, cela ne nous paraît pas fastidieux : nous prenons beaucoup de plaisir à découvrir ou redécouvrir l'histoire du train-jouet. Quelques mois plus tard, je demande à Jean-Claude Ragot et Emile Barbe, de réaliser chacun de leur côté le tracé du futur réseau, sorte de petit concours. La participation de Emile Barbe est précieuse. Il avait réalisé, sur une surface restreinte, un réseau en O (1/43,5) où rien ne manquait : gare de départ, de passage, boucle de retournement, dépôt... Je retiens finalement celui de Jean-Claude Ragot,

tracé simple et idéal pour un lieu public où le fonctionnement doit être sans faille, et l'entretien facile.

À l'ouverture en 1984, Michel Paul commence les bâtiments ferroviaires : gare de Rambouillet, briqueterie, poste d'aiguillage... Jean-Claude Ragot, lui, entreprend la superstructure, la pose de voie, le tracé du réseau. Daniel Houel, homme de tous les talents, nous apprend la peinture à l'huile sur les bâtiments et figurines. L'Association s'étoffe assez rapidement : à l'époque, nous organisons deux à trois expositions annuelles, avec un buffet pour gourmets ; notre meilleure communication est, et reste, le sens de la fête ! Très vite, Denis Régnauld, nous rejoint pour faire équipe avec Michel dans le cadre des expositions hors les murs, dont la principale est le salon de la maquette. Gérard Quinet réalise quant à lui les huisseries de la gare de l'Est en découpe chimique. Plus tard, Michel Degon et Louis Rouvière, nous rejoindront et participeront grandement à la transformation en deux rails d'anciens modèles style Lottiaux. J'ai souvent entendu parler d'un Rambolitrain élitiste, d'un Rambolitrain qui avait les moyens ; au début, cela me dérangeait. Et puis aujourd'hui, je reprendrai ce vieil adage : « on ne prête qu'aux riches ». Sachez qu'à l'ouverture du Rambolitrain, nous n'avions qu'une seule machine, la 141 R Fulgurex. C'est le talent de

MICHEL PAUL S'EN EST ALLÉ

Le Rambolitrain a perdu le 10 janvier dernier l'un de ses piliers, Michel Paul, dont les réalisations ont marqué l'histoire du modélisme ferroviaire français. Retrouvez l'hommage rendu sur le blog Loco-Revue.

maquettiste de mes amis qui a donné cette impression, et j'en suis fier.

2002 : l'incendie ouvre une nouvelle ère

Un incendie va mobiliser, voir remobiliser les anciens membres avec de nouveaux arrivants.

Guy Petel et Jean Guerin, passionnés par tout ce qui est beau, nous rejoignent avec un superbe réseau en I (1/32). L'équipe du mardi se renforce : Jean-Pierre Chevoppe et Gérard Mouton à la voie ; Pierre Josien au numérique. Daniel Saubois, excellent monteur de kits, gère, avec beaucoup de difficultés, la cave à vin de l'association. Michel Paul remet en état les bâtiments qui ont le plus souffert ; Marie Renaudin reprend les volumes en polystyrène, le flocage... Paul Bolla réalise tables, chaises, figurines dans le restaurant. Denis Regnault exécute, avec un rare



7 : Le 24 mars 1984, jour de l'inauguration du Musée avec Gérard Larcher jeune maire de Rambouillet et Jean-Lucien Fournereau, alors directeur des éditions Loco-Revue.

8 : Dans les années 90, un réseau d'extérieur est créé dans le parc du musée.



MUSÉE RAMBOLITRAIN

Michel Paul, Jean-Pierre Clément, Alain Baldit, Daniel Houel,
Daniel Saubois, Jean-Pol Pruvost et Jean-Pierre Chevoppe,
devant les vitrines train-jouet du Musée, son thème fondamental.



talent, le portique de la gare de la Bastille. Philippe Guiffard, dit Filou pour les intimes, dépoussière notre hobby avec de nouvelles techniques : découpe laser, impression 3D... Jean-Pierre Chevoppe prend le pari de faire rentrer, avec un chausse-pied, le dépôt, ancien module d'exposition, dans un emplacement plus que restreint : jolie gageure réussie ! Souhaitant réaliser un fond qui obstrue les fenêtres, je cherche une artiste. Une amie rambolitaine, qui travaille chez Yann Arthus-Bertrand, me renvoie vers une artiste de talent, Sylvie Mitteaux, qui réalise des bâches pour le salon de l'Agriculture. Je lui demande de penser à une maquette du ciel. Elle me propose le projet sur un bandeau de 10 mètres de long, très original, qui me satisfait pleinement. Magie du pinceau, talent, que sais-je, ce ciel est une invitation au voyage ! Nous partons d'un ciel bleu au niveau du viaduc, puis vers un nuage parisien au-dessus de la ville, un ciel nerveux au-dessus de la briqueterie, des cumulus de beau de temps au-dessus de l'Aubrac, un ciel du midi au clos Julie. Cette réalisation m'encourage alors à reprendre la gare de l'Est. Après plusieurs mois de travail acharné, c'est gagné, le Rambolitrain roule, et encore plus beau qu'avant ! Nos derniers arrivants : Jean-Pol Pruvost, le Saint-Bernard, toujours prêt à rendre service, autant de références qu'au catalogue l'Octant, plus rapide vu

la proximité, et surtout, un des meilleurs réalisateurs de modèles laiton. Jean-Pierre Clément, dit « le bourrin », le plus rapide sur un kit JCR ; Quatre mois lui suffisent pour mener à bien un montage top niveau ! Le Rambolitrain, c'est aussi et surtout une fabuleuse collection de trains jouets qui n'a cessé de s'enrichir depuis quarante ans avec l'Association, la DRAC, les Musées de France, et plus récemment la Ville de Rambouillet. Aujourd'hui, ma préférence se porte davantage sur ces jouets en tôle, passion partagée avec Marc Enard, président d'honneur de l'association, amateur éclairé tant sur le jouet que sur la maquette, tous écartements confondus. J'aime ces voitures hautes sur pattes, flanquées de portières de diligence. J'aime ces trains riches en couleur ; chaque peintre avait sa patte, chaque pièce,

loco ou gare, devenait une œuvre d'art. La série n'existait pas. Dans les années 90, nous implantons avec Michel Paul le réseau de jardin, animé par une machine à vapeur en 7 pouces ¼ : odeurs d'huile chaude et escarilles garanties ! C'était pour nous une façon d'agrandir le musée, avec un produit facile en communication. Le musée offre un panorama ferroviaire des productions artisanales et industrielles des dix-neuvième et vingtième siècles, qui séduit toujours les visiteurs.

La fréquentation ne se dément pas ; quelques 20 000 visiteurs, petits et grands qui n'ont pas oublié le merveilleux de leur enfance, empruntent chaque année le rail du Rambolitrain. En lisant ce texte et en voyant tous ces noms, mon épouse m'a demandé ce que j'avais réalisé : le reste ! ■