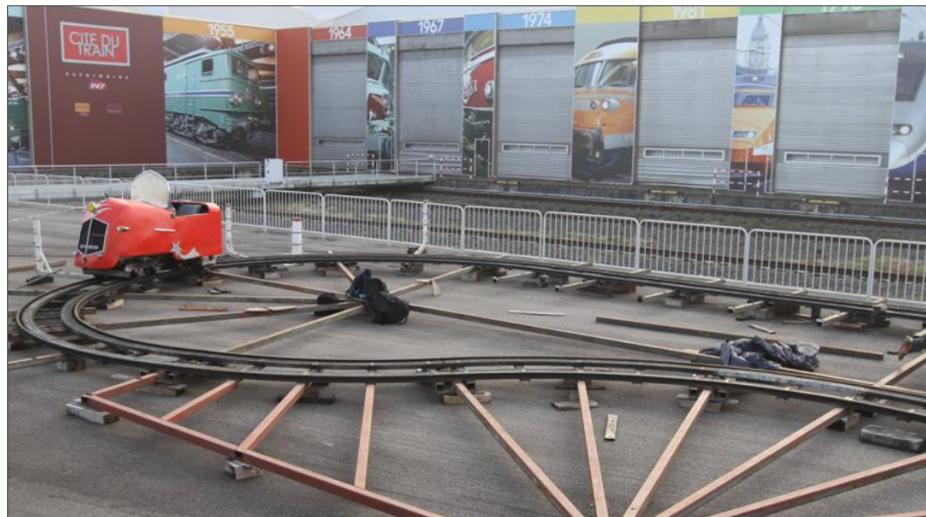




Voici le train conduit par Zilda Clément, avant 1950. La décoration du manège a souvent changé mais la base mécanique est identique. DR



Le circuit du petit train est complet. Reste à monter le tunnel, la gare, le guichet et à accrocher les wagonnets. Photo L'Alsace

## PATRIMOINE

# Le petit train de Sambaldur sur de bons rails

Il y a pile un an, nous vous racontions le sauvetage du petit train de Sambaldur sur Mou par la Cité du train de Mulhouse. À l'époque, personne n'aurait parié une casquette de cheminot que ce manège de forain pourrait refonctionner. La bonne nouvelle vient de tomber : le petit train de Zilda Clément, construit en 1948, tourne comme une horloge !

Textes : Laurent Gentilhomme  
Photos : Darek Szuster

Même lieu, même heure, presque même jour, un an après notre visite à la Cité du train de Mulhouse. Rappelons-nous des derniers mots de Sylvain Vernerey, directeur du musée, dans notre édition du 13 décembre 2014 : « J'ai ouvert les portes et découvert un amoncellement de pièces. Normalement tout y est, mais bon, tant que l'on n'aura pas tout remonté, on ne saura pas. » Maintenant on sait. Et la bonne nouvelle c'est que le mythique petit train de Sambaldur sur Mou est arrivé complet à la Cité du train, via un convoi de quatre porte-chars. Sur-tout, il est en état de refonctionner. L'affaire ne s'est pas faite en un claquement de doigts mais une équipe de six bénévoles du musée (lire ci-dessous) a quand même pu bénéficier d'un sacré coup de main... des créateurs du petit train. « Toutes les pièces

étaient marquées mais il fallait comprendre la logique du circuit. C'était un véritable puzzle. Mais il y a une chose qui nous a aidés, c'est que le petit train de Sambaldur sur Mou, c'est d'abord un outil de travail. Il fallait que tout soit bien rangé dans les camions pour que les forains puissent le monter assez rapidement. En tout cas, je suis admiratif devant l'entretien de ce manège. » L'homme qui parle, c'est Michel Holterbach : il a dirigé cette remise en route un peu spéciale puisque ce puzzle géant est arrivé à la Cité du train sans aucun mode d'emploi...

## Les feux sont au vert

Michel Holterbach est l'homme de la situation pour mener à bien ce remontage. Cheminot retraité - il a terminé comme conducteur de TGV au service des essais - ce Strasbourgeois a été mécanicien auto avant d'entrer à la SNCF. « Ce qu'il fallait aussi, c'était re-



Michel Holterbach, le bénévole qui a remis en marche la locomotive du petit train de Sambaldur sur Mou.

Photo L'Alsace

## Un peu d'histoire...

Début novembre 2014, Sylvain Vernerey reçoit l'appel d'un mandataire judiciaire à la protection des majeurs qui lui demande s'il est intéressé pour récupérer le petit train de Sambaldur sur Mou. Son propriétaire est placé sous tutelle, le terrain où est stocké le train va être exproprié et l'affaire doit se conclure rapidement « sinon tout part à la ferraille ». L'Association du musée français du chemin de fer dit « banco » à Sylvain Vernerey pour qu'il tente de sauver ce qui s'avère être, peut-être, l'un des derniers trains de fête foraine.

Le manège a fonctionné dans un gros quart de la France de 1948 à 2007, donc ça laisse des traces dans les esprits fêtards mais beaucoup moins dans les livres d'histoire... Ce que l'on sait de cette belle aventure provient d'un écrit de Chantal Bey, la nièce de Lynel Clément, le dernier propriétaire du petit train. On l'écoute. « Zilda Clément (1901-1954) vivait dans la Marne. Comme son père, il avait deux métiers : horloger l'hiver et forain l'été. Astreint à la sédentarité pendant la guerre 1939-1945, il souhaite reprendre les routes après la Libération et acheta d'occasion un train. Quand il voulut le monter, celui-ci était dans un si mauvais état qu'il décida d'en fabriquer un autre de A à Z. Il créa un nouveau manège avec son fils Lynel, né en 1930. Les seuls éléments qui n'ont pas été réalisés, ce sont les wagons fabriqués en collaboration avec un carrossier ami. Et celui que l'on appelait le wagon rose fut commandé à un professionnel. Le manège a été inauguré sans la gare, créée dans la foulée. » Reste un mystère à éclaircir : pourquoi Sambaldur sur Mou, commune inconnue des GPS modernes ?

garder la place que ça allait prendre sur l'espace arrière », poursuit Sylvain Vernerey. Là encore, tous les feux sont au vert et l'espace occupé est tout à fait acceptable pour que le petit train devienne une animation permanente de la Cité du train. Restait encore le problème de la mécanique de la locomotive. On parle quand même d'un moteur de Ford T, probablement récupéré sur un engin militaire de la Première Guerre mondiale ! Bref, le berlingot est sûrement centenaire, a roulé du-

rant soixante-cinq ans et n'a plus fonctionné depuis 2007, date de l'arrêt définitif du manège. « On a fait un nettoyage de carburateur, vérifié l'alimentation et l'allumage, et le moteur a redémarré. Au début, il ratatouillait. On avait un problème de vis platinées. C'est résolu et aujourd'hui il marche nickel », constate Michel Holterbach.

## Un espace forain ?

Sur le compte Facebook de la Cité

du train, on peut même découvrir une vidéo de la magnifique loco rouge en action !

Pendant l'hiver, le petit train forain ne va plus rouler. Cette période sera consacrée à déplacer les rails, sortir les cinq wagonnets dans lesquels pourraient s'installer les visiteurs, mettre en place la gare, le tunnel et le guichet... Sylvain Vernerey voit plus loin. « On se rend compte que c'est une pièce unique. Au départ, c'était un gros pari. Maintenant, j'aimerais

pouvoir créer une zone abritée pour aménager un espace forain autour du petit train. Car c'est un vrai train ! Si on installe tout le matériel rapporté de Perpignan, on peut créer une vraie scénographie. » Le directeur du musée doit également résoudre le problème de l'accès du public au petit train, trouver des conducteurs, des financements pour installer un écran pour ce sacré petit train de Sambaldur sur Mou. Mais au printemps, on sait déjà que le public pourra l'admirer... en action.

## LA PHRASE

« C'était tout simplement incroyable. Quand je suis descendu à Perpignan chercher ce train, j'avais l'impression que tous les gens à qui j'en parlais étaient montés un jour dedans... »

Sylvain Vernerey, le directeur de la Cité du train, espère, avec le train de Sambaldur sur Mou faire la promotion du musée mulhousien dans le Sud. Il prévoit aussi d'inviter les descendants de Zilda Clément, le créateur du train de fête foraine



La locomotive avec le « capot » ouvert, qui laisse apparaître le fameux moteur de Ford T que Michel Holterbach redémarre à la manivelle. Photo L'Alsace

## Les bénévoles en première ligne

L'histoire du train de Sambaldur sur Mou est étonnante, drôle, attachante mais également symbolique de l'investissement d'une équipe d'une trentaine de bénévoles - presque tous cheminots, en retraite ou pas - qui, depuis deux ans, donnent un sérieux coup de main aux salariés du musée. « Cette équipe de bénévoles est vraiment opérationnelle depuis deux ans. Elle a été mise sur pied quand on a décidé de créer les baptêmes du rail avec la draine DU 65 », explique Sylvain Vernerey. Impossible, en effet, de faire conduire du matériel ferroviaire au premier quidam venu, surtout avec des visiteurs à bord. Mais l'investissement de ces bénévoles, qui viennent de toute la France, dépasse maintenant lar-

gement cette tâche de conducteur puisqu'ils interviennent aussi dans l'entretien du matériel roulant, l'archivage, l'accompagnement de la Cité du train sur les salons et donc le fameux remontage du petit train de Sambaldur sur Mou.

## Six personnes sur le petit train

Sur ce projet, six personnes travaillent depuis le printemps dernier pour comprendre comment se monte et fonctionne le train de forain. Le plus gros du boulot est fait mais il faut maintenant sortir les wagonnets, installer les décors... Les bénévoles de la Cité du train ont encore du pain sur la planche.

## 2892 cm<sup>3</sup>

## Le chiffre

C'est la cylindrée assez incroyable du moteur de la locomotive du petit train de Sambaldur sur Mou. Il s'agit de quatre cylindres en ligne d'une puissance de... 20 chevaux à 1800 tours/minute. Avec ce moteur, une Ford T (fabriquée de 1908 à 1927) était capable d'atteindre la vitesse de 75 km/heure. « Ce moteur est très pédagogique. Aujourd'hui avec une telle cylindrée, une voiture peut développer 300 chevaux », constate Michel Holterbach.