

Le Rambolitrain



Le Musée du Rambolitrain fait partie des lieux patrimoniaux les plus connus de la ville de Rambouillet même si tous les habitants de la ville sont loin de l'avoir visité. Alors que plusieurs grands musées, dont celui de Mulhouse, se sont créés autour de l'histoire du chemin de fer, le seul musée dédié aux trains miniatures est installé à Rambouillet et mérite que nous nous y intéressions

Pour cela nous avons rencontré Elodie Carnis, directrice du Musée, qui nous en a raconté l'histoire et présenté les trésors

Tout d'abord pouvez-vous nous dire qui vous êtes ?

Je suis la directrice du Rambolitrain depuis près de 8 ans. J'ai été recruté par Alain Baldit le 1er septembre 2005 pour compléter son équipe et participer au développement du musée. Je dois dire qu'il m'a choisie parmi de nombreux candidats et candidates parce que j'étais la plus passionnée, la plus conviviale et de plus bonne cuisinière, ce qui traduit bien la joie de vivre d'Alain Baldit.

Alain Baldit est toujours là ?

Oui bien sûr mais pour quelques mois encore car il doit prendre une retraite définitive en octobre. Nous sommes en phase de recrutement pour le remplacer mais ce sera difficile car Alain Baldit est l'un des deux fondateurs du Rambolitrain, un homme de passion. Il tient lui-même à trouver ce successeur car il veut que l'avenir du Rambolitrain soit assuré. Ce musée est à l'évidence son bébé. En fait il n'en sera jamais très loin puisqu'il habite sur place. Il m'a transmis son amour des trains miniatures, son goût des réalisations parfaites, son sens de l'accueil des visiteurs petits ou grands. C'est presque mon deuxième papa.



Elodie Carnis et Alain Baldit

Alain Baldit est donc l'un des fondateurs. Comment est né le Rambolitrain ?

C'est l'histoire toute simple d'une belle rencontre. Jacques Visbecq, propriétaire de la maison où se trouve le musée était un collectionneur de trains miniatures. Alain Baldit est un maquettiste, un artiste de la miniature, qui habitait Paris, dans le bistro de son Père, et avait pris l'habitude de présenter ses productions dans la vitrine d'un savetier rue Casanova à Paris. Jacques Visbecq les a vues et a souhaité rencontrer le créateur. L'entente a été immédiate, d'autant plus que Alain Baldit a pu lui fabriquer la maquette d'un train légendaire algérien que Jacques Visbecq ne trouvait pas sur le marché des trains miniatures. Cette passion partagée et l'amitié évidente entre les deux hommes les ont conduits à vouloir créer en 1984 un musée pour offrir au public la collection exceptionnelle restée jusque là privée.



Jacques Visbecq et Alain Baldit

Bernard Couesnon alors maire adjoint aux finances à Rambouillet a été chargé de monter le dossier de la donation. Il a bien connu les deux créateurs. Jacques Maurice André Visbecq. Celui-ci est né à Chalons en Champagne où son père était en garnison le 11 septembre 1933. Célibataire, Jacques est décédé le 9 mars 2005 à Paris dans son appartement du 9ème arrondissement, là où il avait progressivement constitué sa collection, écumant les salles des

ventes et le milieu des passionnés. Jacques était chef de service à l'Union des Assurances de Paris UAP, où sa passion était bien connue et qui a participé volontiers à l'édition du premier catalogue du Musée. Les parents de Jacques Visbecq avaient constitué un patrimoine immobilier à Rambouillet; celui-ci fut partagé entre Jacques et son frère Georges à la mort de leur père en 1975. C'est ainsi que Jacques put transférer sa collection avec l'aide de Alain Baldit dans la maison située sur la place de l'église.

Entre 1980 et 1983, Jacques Visbecq et Alain Baldit font élargir la maison tel le qu'elle est encore actuellement, y installent la collection et en réalisent la muséographie, prêts à l'ouvrir au public si un mode de fonctionnement économique et durable est trouvé avec la Mairie.

Le Conseil Municipal ayant approuvé ce projet venant compléter et enrichir la création d'un nouvel Office Municipal de Tourisme. Bernard Couesnon se charge de monter le dossier destiné à obtenir le label « Musée agréé par l'Etat » auprès de la Direction des musées de France. Dans l'intervalle est constituée en 1983 l'Association des Amis du Rambolitrain qui assure avec une subvention municipale les frais de fonctionnement permettant d'ouvrir le musée au public à titre temporaire dans un cadre associatif fin 1983 afin de se faire connaître et de préparer les premières expositions destinées à asseoir sa notoriété.

Dés juin 1984 le Musée Rambolitrain obtient l'agrément d'ouverture au public définitive donné par la Direction des musées de France en qualité de Musée possédant une collection représentative de l'évolution et de l'iconographie des chemins de fer et des transports.



l'emplacement du musée, sur la place Jeanne d'Arc

Dans un premier temps Jacques Visbecq et Alain Baldit ont donc installé avec leurs propres moyens le premier musée qui rassemblait 4000 pièces (locomotives et wagons) en modèles réduits ainsi qu'un réseau comportant déjà plusieurs ouvrages d'art, notamment des tunnels et un impressionnant viaduc. Compte tenu de l'importance de la collection Alain Baldit a vendu sa maison afin de pouvoir participer à l'agrandissement de l'espace disponible et avait emménagé sur place pour assurer la gestion du Musée

La Municipalité a réagi avec enthousiasme à cette initiative car elle répondait à son souhait d'enrichir le patrimoine local naturel. Rambouillet n'avait pas de Musée en propre; n'existaient alors que le Château loin d'être aussi accueillant qu'aujourd'hui et la Bergerie Nationale. Le succès immédiat du Rambolitrain assuré par sa labélisation et l'appui décisif de l'association des amis du Musée n'a fait que confirmer aux élus, notamment Gérard Larcher et Bernard Couesnon, qu'ils avaient fait une bonne opération. Il faut ainsi noter que le Musée a fait dès la première année autant d'entrée que le Château !

Quel a été l'investissement initial ?

Beaucoup de temps et un peu d'argent. L'apport essentiel était évidemment la maison et la collection de Jacques Visbecq. Alain Baldit de son côté a vendu sa maison et agrandi les bâtiments de 180 m². Tout le reste a reposé sur le travail des deux fondateurs. Alain Baldit était tout seul et bénévole mais passionné.

Quel est le coût de fonctionnement du Musée ?

Le Musée a au début couvert ses frais de fonctionnement avec ses seules entrées. Son développement a nécessité la prise en charge d'une partie des dépenses dans le budget municipal. Ainsi les salaires sont pris en charges et l'entretien des bâtiments est assuré par les Services Techniques



Quel est le statut du Rambolitrain ?

Le Musée est communal depuis sa création mais il a obtenu le label « Musée de France » peu de temps après son ouverture

Qui réalise les décors ?

Alain Baldit en réalise la plus grande partie; il est sur place et c'est vraiment sa passion. Il est aidé par le petit noyau de « l'équipe du mardi », appelée aussi la « dream team » de l'Association de Amis du Musée.

Combien avez-vous de visiteurs et qui sont-ils ?

Nous accueillons environ 20 000 visiteurs par an. Ce ne sont d'ailleurs pas majoritairement des Rambolitains; ils nous connaissent peut-être trop bien et ne pensent pas à entrer dans le musée, sauf les grands-parents qui y amènent leurs petits-enfants quand ils les ont en garde. Sinon, nous avons des groupes scolaires, des collectionneurs de trains-jouets, des maquettistes et des touristes

Que trouve le visiteur dans ce musée ?

Il est possible d'y passer des journées entières tellement notre collection est riche. Il y a trois composantes dans notre musée

- la collection de jouets proprement dite, au premier étage qui raconte 100 ans de l'histoire des petits trains

- le réseau maquette animé du second étage qui reproduit un décor années 30-50 dans lequel circulent des trains

- le petit train à vapeur dans le jardin qui fonctionne ponctuellement

Chacun peut y trouver son bonheur. Le petit train qui roule dans le jardin a beaucoup de succès car il peut transporter les jeunes enfants sur les petits wagons .



un petit train à vapeur roule pour le plaisir des petits et des grands

Parlez-nous de la collection. Ce sont des maquettes, des jouets, une rétrospective de l'histoire du chemin de fer ?

C'est tout cela à la fois. Au départ, c'est une collection de jouets. Les premiers trains miniatures sont en effet alors de simples jouets à trainer, en bois ou en métal qui naissent avec l'essor industriel de la France à la fin du XIXème siècle et notamment de son réseau ferroviaire. Ce sont au début des oeuvres originales construites et décorées à la main une par une. Tout à fait à la fin du siècle de grandes marques s'emparent du marché et commencent la production de jouets en série, plus réalistes, plus finis avec les accessoires qui les complètent, décors, équipements, signaux et gares.

L'étape suivante, entre les deux guerres, est celle des reproductions fidèles des trains existant réellement, construits à une échelle 1/43ème, avec l'écartement des rails O. Ce sont encore des jouets. A partir des années 1950-1960, la production recourt au moulage et au plastique, avec un rendu encore plus réaliste. Les deux grandes marques son Jef en



locomotive collection Rambolitrain

France et Hornby en Angleterre.

Le train miniature sera ensuite de moins en moins un jouet et de plus en plus une miniature de collection. Ce nouvel univers finira par intéresser encore plus les adultes passionnés de modélisme que les enfants qui resteront attirés par les réseaux installés par les modélistes.

Comme celui du deuxième étage ?

Tout à fait. Autant les vitrines du premier étage qui racontent à la fois l'histoire du chemin de fer et l'histoire du train miniature ne peuvent qu'être regardées, autant les réseaux du second étage constitue une attraction ludique. Les objets de collection ne sont pas tous en état de marche et souvent leur fragilité ne permet de les animer. Deux réseaux de jouets fonctionnent cependant au 1er étage. Au deuxième étage nous avons donc un réseau qui représente quelques 400 m de voies ferrées au format 1/43ème. Il n'y a aucune maquette en plastique et le décor reste celui des années 30. On n'y trouve pas



que des trains. Les décors reproduisent aussi bien les paysages de montagne que les gares et les villes. Les routes et les rues sont peuplées de petits personnages à pieds ou en voitures. Les animaux de la ferme y sont aussi présents que les employés des dépôts ferroviaires. Même les immeubles parisiens offrent à travers les petites fenêtres le spectacle intimiste de la vie quotidienne. Sans parler de la finition des locomotives et des wagons où l'on devine les banquettes et les passagers. Ce qui attire le plus les enfants c'est la possibilité qui leur est offerte de pouvoir télécommander les départs et les arrêts de plusieurs convois. Notre équipe est toujours ravie de voir l'enthousiasme et la joie de ces jeunes visiteurs



maquette : reconstitution de gare— collection

Comment la collection est-elle complétée ?

En ce qui concerne les jouets nous recevons quelques dons mais ce qui nous est proposé n'est pas souvent intéressant car trop récent où déjà posséder par le Musée. Les dotations d'Etat ayant fortement diminué, le budget du Musée ne permet pas d'acheter régulièrement les pièces qui pourraient nous manquer. Depuis notre arrivée, nous avons acquis deux pièces remarquables, le

Méto FV et la verrière Märklin. Nous pouvons être aidés par le FRAM (Fond Régional d'Acquisition pour les Musées). La procédure est assez lourde et contraignante pour un petit Musée comme le Rambolitrain; il faut en effet pour qu'une pièce puisse entrer dans la collection des Musées de France auxquels nous appartenons que nous présentions un dossier complet pour chaque achat à la commission d'acquisition. La valeur des achats se situe entre 1000 et 15 000 euros pour les plus belles pièces.

En ce qui concerne les maquettes, le gros des achats concernent le réseau du 2ème étage. Les trains y circulent davantage qu'un train réel et s'usent rapidement. Il faut donc disposer de beaucoup de matériel pour assurer par roulement la permanence du fonctionnement du réseau. Le budget maintenance et pièces détachées pour les réparations du matériel roulant est important de même que pour l'infrastructure du réseau lui-même, notamment la centrale numérique permettant de gérer la circulation des trains. Sans oublier les objets et matériaux nécessaires à l'entretien et au renouvellement des décors.

Quelles sont le plus belles pièces de votre collection ?

C'est toujours difficile à dire car nous avons une collection extrêmement riche. Toutefois, nous avons dû établir dans le cadre du plan de protection des oeuvres, la liste des objets les plus précieux soit parce qu'ils sont rares soit parce qu'ils sont remarquables.

Ainsi je peux citer la maquette du méto, exceptionnelle car le méto, jouet exceptionnel datant de 1906, un jouet rare car le méto n'était pas un « train » très apprécié à l'époque; il y a aussi le tout premier train en fer blanc, resté en parfait état depuis plus d'un siècle. Nous avons aussi retenu la grand gare Märklin et la verrière de la même marque qui sont des merveilles de réalisation



méto, station Louvre - collection Rambolitrain

Vous avez évoqué l'Association des Amis du Musée. De qui s'agit-il ?

L'Association réunit des amoureux des trains et des maquettes ferroviaires. Elle compte environ 70 membres. Un petit noyau se réunit tous les mardis pour assurer avec Alain Baldit l'entretien du matériel et du réseau. L'Association vient aussi en renfort de nos grandes manifestations annuelles « Rambolitrain Rétro » le 1er mai (bourse de jouets anciens et trains de jardin), « Nuits des Musées, » « Journées du Patrimoine » et « Festival vapeur vive » le 1er dimanche d'octobre. Chaque membre a sa spécificité: jouet, maquette, train de jardin et partage sa compétence avec les autres. Ils nous aident aussi pour la recherche et l'acquisition de nouvelles pièces. Grâce à eux nous avons ainsi au Musée un magnifique coffret de train de plancher datant d'avant 1900.



l'équipe du Rambolitrain

Quels sont vos projets, enfin ceux du Rambolitrain ?

La maison actuelle ne permet plus le moindre développement. Il faut avant tout agrandir les lieux d'accueil. C'est en cours d'étude avec la ville dans le cadre d'un grand projet culturel.

Pour continuer à vivre il faut toujours progresser, nous faire connaître encore plus et devenir un point de visite incontournable de Rambouillet.