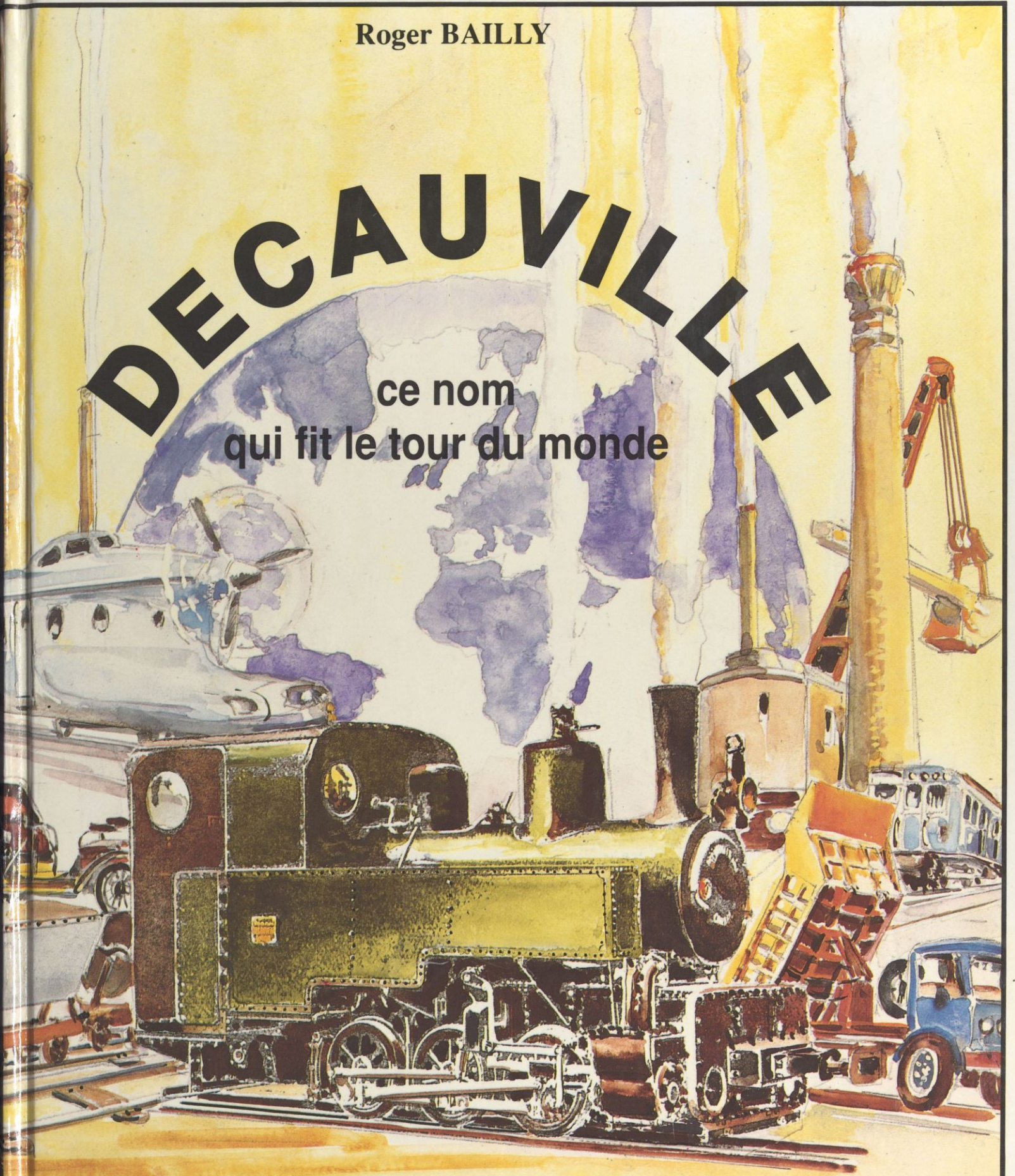


Roger BAILLY

DECAUVILLE

ce nom
qui fit le tour du monde



Éditions AMATTEIS
77350 LE MÉE-SUR-SEINE

RBy

DECAUVILLE

Ce nom qui fit le tour du monde

405

51208

DL-31121989-33943

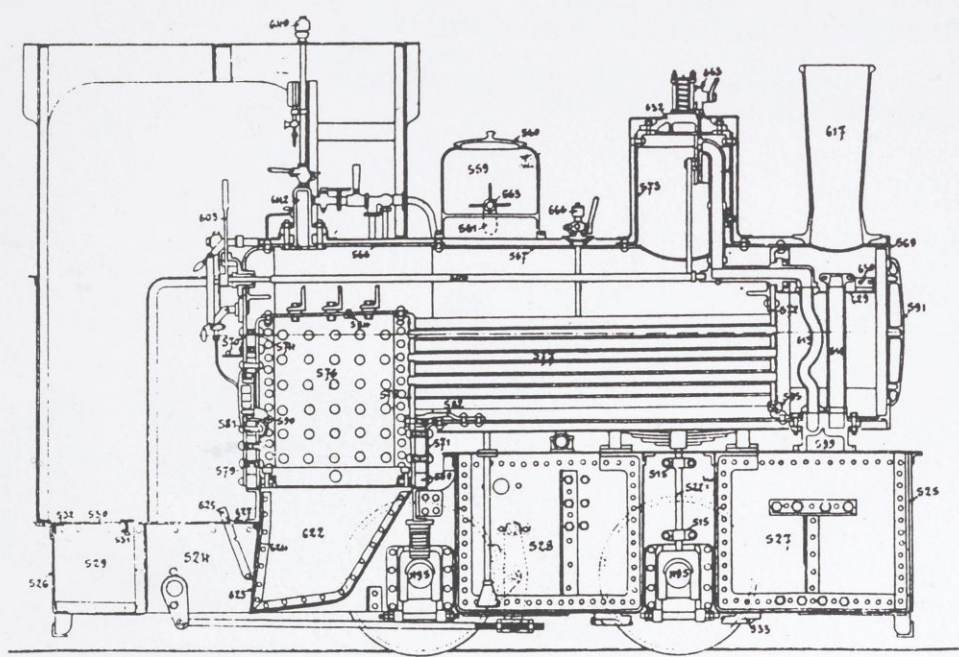
765641

38

Roger BAILLY

DECAUVILLE

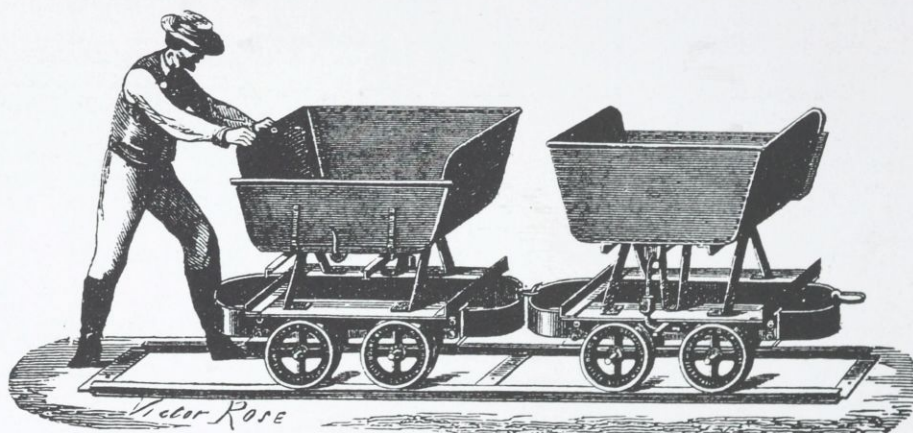
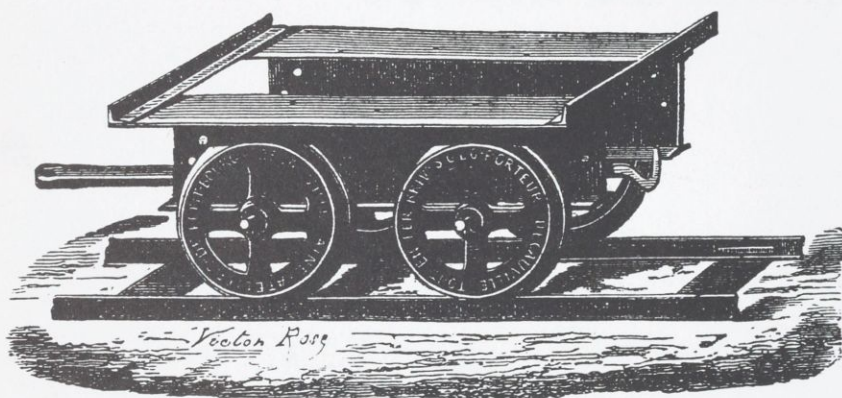
ce nom
qui fit le tour du monde



1571

Locomotive de 5 tonnes à vide
(d'après le catalogue 130)

Éditions AMATTEIS
77350 LE MÉE-SUR-SEINE



Ces dessins de Victor, Rose, du matériel Decauville d'origine sont extraits du "Bulletin de la Société d'encouragement". T4, 76ème année de mars 1877, Chapitre "Mécanique agricole" par M. Decauville aîné à Petit Bourg (S et O).



L'ouvrage réalisé par M. Roger Bailly est un vibrant hommage à la Société Decauville dont le passé témoigne des capacités technologiques de notre industrie française.

Je suis particulièrement sensible à cet hommage rendu à une société représentative du tissu industriel traditionnel de Corbeil-Essonnes.

J'y suis d'autant plus sensible que je me suis toujours investi dans ma responsabilité de maire de Corbeil-Essonnes et aux côtés des salariés et de la population pour permettre que cette entreprise poursuive ses activités.

Le livre de M. Roger Bailly, richement documenté et fourmillant d'anecdotes, contribuera à sa façon à pérenniser le renom de Decauville et confirme, s'il en était encore besoin, que nous avons eu raison de croire en son avenir.

Encore merci M. Bailly, merci pour notre population, pour les ouvriers, techniciens, cadres et responsables de l'entreprise, merci pour Decauville et pour Corbeil-Essonnes.

Roger Combrisson,
Maire,
Conseiller général.

Préface

La démarche de Roger Bailly, personnage curieux de nature, fouineur impénitent, doué d'une prodigieuse mémoire et de surcroît, grand passionné de technique est simple : dès qu'il ne trouve plus dans les bibliographies spécialisées les informations qu'il recherche, il va « glaner » sur le terrain, voir à la source ce qui n'a pas été écrit sur le sujet...

Monumentales ont été les recherches qu'il a du entreprendre pour rassembler en une collection aussi exhaustive, les souvenirs, témoignages, anecdotes et documents dont beaucoup étaient tombés dans l'oubli.

Combien d'archives étaient portées disparues au hasard des guerres, fusions de sociétés... ou simples « nettoyages »...

Malgré tout, Roger Bailly a su, avec patience reconstituer la vie de cette simple fresque qu'il nous présente dans cet ouvrage.

Si Roger Bailly fait partie de ces nostalgiques du « Petit train à vapeur » qui tentent de faire revivre l'histoire des chemins de fer de la grande époque, il n'est pas pour autant un homme allergique au progrès et aux techniques futures qui fleuriront dans l'humus des expériences acquises tout au long de l'histoire de l'humanité.

Plongeons nous donc, avec Roger Bailly dans cette histoire passionnante de Decauville... Rememorons nous quelques unes des fabrications les plus prestigieuses de cette entreprise... les premiers autorails, le « métro parisien », les motrices de la « nouvelle ligne de Sceaux », etc.

Revivons ensemble avec Roger Bailly, le roman de cette dynastie, née des ateliers de Petit-Bourg et perpétuée par le mariage des deux noms, Decauville et Corbeil.

Tout cela, Roger Bailly nous le conte et nous le commente avec le souci de l'exactitude, digne d'un historien et une précision dans les détails à rendre jaloux un enquêteur... Le tout dans un style où perce constamment la passion d'un auteur épris de son sujet.

Merci à Roger Bailly pour le travail qu'il a accompli dans des conditions parfois difficiles car il fallait recueillir les informations dans l'entreprise, au milieu de collaborateurs occupés à leur tâche quotidienne et pas toujours disponibles. Roger Bailly nous a démontré, en plus de ses talents d'historien qu'il possédait l'art de la discrétion et le savoir de se faire aimer.

Puisse les ancêtres, les acteurs passés et présents de Decauville, être reconnaissants à Roger Bailly d'avoir avec talent écrit cette magnifique aventure industrielle.

Au nom de tous ceux-ci, la Société Decauville et son personnel remercient Roger Bailly d'avoir immortalisé son nom... ce nom qui fit le tour du monde.

N. Detoux
Président directeur général de Decauville

Ce n'est certes pas le hasard qui m'a amené à entreprendre ces recherches sur le passé des Etablissements Decauville de Corbeil-Essonnes, mais l'intérêt que j'ai toujours porté, aux hommes et aux choses du rail, avait depuis longtemps attiré mon attention sur cette industrie corbeilloise...

Et c'est sans doute pourquoy, en 1982-83, j'avais proposé à la rédaction de la revue « Rail-Magazine », deux articles. Le premier concernait uniquement les locomotives à vapeur Decauville, de 1878 à 1955, le matériel ferroviaire moderne, autorails, voitures et wagons ayant fait l'objet d'articles, entre les années 1950 et 1970, dans diverses revues spécialisées... Quant au second, il devait être essentiellement consacré à l'autorail à hélices, conçu, en 1937, pour l'ancien réseau du Nord, une fabrication dont le souvenir était resté légendaire parmi le personnel retraité de la « maison » et qui, pourtant, en ces années précédant le second conflit mondial, n'avait point suscité une littérature technique abondante...

Fort aimablement reçu, en octobre et décembre 1982, au siège de l'entreprise « Decauville S.A. », alors à Evry, j'eus la chance d'être admis dans un premier temps à consulter les archives sauvegardées... (un peu tard, hélas) par les responsables de la Société et dans un second temps, il me fut permis de visiter les usines, où je n'étais pas retourné depuis 1955... Des usines qui avaient fait connaître le nom de Corbeil dans le monde entier...

La consultation des archives préservées, après m'avoir donné une idée de l'importance de la destruction pratiquée dans la documentation, sans aucune arrière pensée d'ailleurs, mais simplement à cause de plusieurs déménagements et de l'évolution des fabrications, éveilla ma curiosité. Je me rendis compte que le passé de ces Etablissements était beaucoup plus riche que je ne l'avais tout d'abord soupçonné et qu'il concernait un patrimoine industriel d'un intérêt certain.

Cherchant alors dans différentes directions, réveillant des souvenirs chez des retraités des usines, j'essayai de reconstituer ce passé que sans grandiloquence on peut qualifier de prestigieux et qui compte des réalisations qui à diverses reprises ont été à l'avant-garde des productions de leur époque.

C'est ainsi, qu'entre autres j'ai découvert l'existence des automobiles Decauville, au sujet desquelles il reste si peu de choses et que l'occasion en 1984, du Centenaire de l'Automobile, me donnait l'occasion de faire revivre dans les colonnes d'un journal local.

« Que n'a-t-on pas fabriqué chez Decauville, m'avaient dit des anciens... Et c'était tout à fait exact, la liste exhaustive des matériels sorti des ateliers de la Société est quasi impossible à dresser. On en découvre sans cesse de nouveaux et qui parfois sont assez inattendus... Quelle surprise, par exemple de découvrir, un jour, chez un dessinateur retraité de la « Maison », des plans d'avion... Oui ! c'est certain « on aura tout fait, chez Decauville »... Des locomotives et même une maison métallique d'une conception plus ou moins révolutionnaire en son temps.

Peu à peu, devant l'intérêt que soulevait toutes ces fabrications, les deux articles destinés à « Rail Magazine » s'allongeaient... Tout comme les productions Decauville, elles-mêmes, le texte était sorti du cadre strictement ferroviaire selon lequel il avait tout d'abord été prévu. D'ailleurs il ne pouvait plus s'agir d'articles... le manuscrit dépassant la centaine de pages ! Car entre temps, le hasard, cette fois, m'avait fait connaître M. R. Guyot, fils de G. Guyot, l'un des derniers collaborateurs de Paul Decauville, qui avait, avec un soin touchant conservé les archives personnelles du créateur de l'entreprise et qui, avec une grande amabilité, les avait rassemblées, pour moi et m'en avait permis la consultation dans les meilleures conditions.

L'entreprise a, au cours de ces dernières années connu bien des difficultés, ayant du faire face aux problèmes posés par l'évolution de l'industrie ainsi que par les mutations qui rendent si précaires les réalisations de la technique moderne.

Voilà un peu plus d'un siècle qu'à Corbeil... enfin sur le territoire d'Essonne, mais très près de celui de cette sous-préfecture de l'ancien département de la Seine-et-Oise, se créait la

« plus grande usine du monde pour les chemins de fer portatifs » et le nom de Decauville allait faire le tour du monde... Ses petites locomotives, ses voies portables, ses wagonnets basculants étaient célèbres, on les voyait partout... Lorsque j'étais enfant, il en était encore ainsi... L'épopée des chemins de fer du Yunnan, équipés surtout par Decauville, se poursuivait, tandis que celle de la voie de 60, de la guerre de 1914 à 1918 venait de se terminer... Déjà sur certains chantiers, de nouvelles techniques reléguèrent au second plan cet outil qui avait émerveillé nos parents et nos grands-parents et que nous devions voir disparaître... Et pourtant une vie d'homme c'est si court... De tout cela, il ne reste plus que ce gros catalogue de matériel ferroviaire Decauville auxquels nous avons cru bon de devoir consacrer un chapitre... Peut-être à cause de la nostalgie avec laquelle ceux de ma génération les feuilletent... lorsqu'ils en trouvent, car ils ont le charme suranné des choses emportées par la fuite des années.

A Corbeil-Essonnes, la plus grande usine du monde pour les semi-conducteurs (I.B.M. France) a, pour la notoriété mondiale de la petite ville succédé à celle des chemins de fer portatifs... devenue trop vaste pour ses activités présentes et dont persiste seul le grand passé. Ainsi évolue le monde industriel... Peut-être était-il encore temps de se retourner et de regarder le chemin parcouru avant qu'il ne soit trop tard.

Combien « d'anciens » m'ont dit : « Cette histoire-là, aurait du être écrite voilà une trentaine d'années alors qu'il restait encore bien des témoins de la grande époque du Decauville... Aussi, ceux qui comme moi, ont eu le privilège d'avoir pu connaître ces petits chemins de fer, même à un stade de leur évolution où déjà l'avenir de leur industrie devenait incertain, devaient témoigner et c'est ce que j'ai essayé de faire...

J'exprimerai ma reconnaissance à tous ceux de la Société « Decauville S.A. » qui ont bien voulu m'apporter leur aide et leur appui, en particulier à M. N. Detoux, président directeur général de cette Société qui a aussi accepté de me faire l'honneur de préfacier ce livre, ainsi qu'à MM. Billaut, Bonnet, Boudon, Bonneau, Dupuis, à présent retraités et à MM. B. Macaire et G. Stouvenel, toujours en activité. Je suis heureux de remercier ici les « anciens » de la « maison » qui ont bien voulu me faire profiter de leurs souvenirs et qui ainsi m'ont permis de remédier à l'absence de documents, à MM. Buffin, J. Maillard, Mazières et Leton.

Je remercierai également très sincèrement, M. R. Guyot, des Etablissements Paul Decauville, dont la documentation nous a permis de remonter aux débuts de l'entreprise, à la fin du siècle dernier.

Parmi les nombreuses personnes qui m'ont fait bénéficier de leur précieuse collaboration, je citerai encore et je remercierai, MM. A. Gache, J.P. Geai, R. Hulot, F. Lepers, J. Robert, P. Royer, M. Poulie, qui dans leurs spécialités respectives, ont toujours, avec beaucoup d'amabilité, répondu à mes demandes de renseignements. J'exprimerai aussi ma reconnaissance à M. K.W. Clingan, collaborateur britannique de la revue « Rail-Magazine » et spécialiste incontesté des chemins de fer industriels qui depuis plus de trois ans a bien voulu partager avec moi les résultats de ses recherches sur le matériel ferroviaire Decauville.

Mes remerciements iront aussi à Mme P. Cavailler et à Mme M.A. Chabin, directeurs départementaux des archives de l'Essonne, de même qu'à Mlle M. J. Spiess et à M. L. Jouastel, tous deux archivistes de la ville de Corbeil-Essonnes et à Mlle M. Angelier, archiviste de la revue « La vie du rail ». Auprès de tous, j'ai toujours trouvé, avec le meilleur accueil, aide et encouragements pour ce travail, travail auquel a bien voulu s'intéresser Mme Hamon de la « Cellule du patrimoine industriel de la France ».

J'ai encore pu bénéficier de l'aide que m'ont apporté MM. Grenier, J. Varin et J.-M. Moriceau, historiens, ainsi que de celle des services de Documentation de la S.N.C.F., de « La vie du rail », de la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles, de celle aussi du « Service historique de l'armée de l'air ».

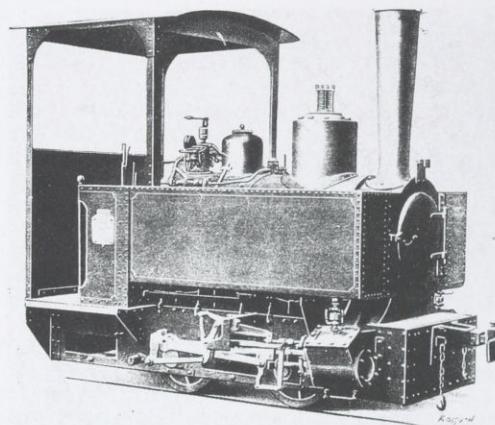
Pour l'illustration de cet ouvrage, il a surtout été utilisé des documents photographiques de la Société « Decauville S.A. » et les travaux de reproductions, lorsqu'ils ont été nécessaires, ont été assurés par les services des « archives départementales de l'Essonne » et je tiendrai à mentionner les noms de M. M. Virili et de Mme L. Porcher, auxquels j'ai eu bien souvent recours.

Enfin, M. J.-M. Combe, ancien rédacteur en chef de la revue « Rail-Magazine », a été la « cheville ouvrière » de la réalisation de cet ouvrage, qui a pu être menée à son terme grâce à sa collaboration éclairée.

C'est certainement grâce à l'appui que tous ont bien voulu m'apporter que j'ai pu essayer de reconstituer le passé de cette grande industrie corbeilloise qui a fait connaître dans le monde entier ces deux noms du département de l'Essonne, celui de « Petit-Bourg », puis celui de « Corbeil », des lieux où depuis 1854, ont travaillé, peiné, des générations d'ouvriers, métallurgiques et autres, où se sont distingués des centaines de cadres et de techniciens, tous ayant contribué au renom industriel du pays.

A ces lignes écrites voilà plus d'un an, conviendrait-il sans doute d'ajouter encore que la parution de cet ouvrage doit énormément à la revue « Rail-Magazine », où il s'est élaboré... La disparition de ce mensuel a été la seule cause du retard avec lequel se fait cette publication, rendue possible par la compréhension dont ont bien voulu faire preuve le Syndicat d'initiative de la ville de Corbeil-Essonnes et les Editions Amattéis.

Le 15 janvier 1989
Roger Bailly



Ses petites locomotives...

Ses automobiles moins connues...



336 PETIT-BOURG. — Etablissement Decauville aîné, Atelier de Peinture

AVANT LE « PORTEUR » DECAUVILLE...

Dès le milieu du XIX^e siècle, « les transports culturaux à petite distance » se pratiquaient déjà avec de petits chemins de fer portatifs, faciles à déplacer.

En Angleterre, en Italie même, l'emploi de ces matériels était parfaitement connu en 1850. En France, on relève en février 1872 dans le « Bulletin de la Société d'Encouragement » (T. 19, 1872) une communication d'Hervé MANGON (personnalité proche de Paul Decauville qui joua d'ailleurs un certain rôle dans la vie de celui-ci, encourageant le penchant que le jeune Decauville manifestait envers les sciences de l'ingénieur et la mécanique). Ce rapport concernait le chemin de fer portatif de H. Corbin, ingénieur civil, fabricant de sucre à Lizy-sur-Ourcq.

Les deux qualités essentielles des chemins de fer portatifs : solidité et légèreté, étaient difficiles à concilier... H. Corbin avait, quant à lui, conçu une voie très légère, ressemblant à une échelle... en bois. Pour les wagons il avait diminué leur poids en augmentant leur nombre de façon à reporter sur un grand nombre de roues et par conséquent sur une longueur importante de voie la charge à transporter. Sa voie portative, composée de travées de 5,30 m était constituée de longrines de bois garnies, soit de bandes de fer plat, soit de cornières métalliques. Ces travées étaient réunies les unes aux autres par de petits sabots de tôle et des chevilles. Les wagonnets ou « porteurs », petites plateformes roulantes à essieu, étaient conçus pour, selon les matières à transporter, être munis de ranchers, de corbeilles en osier ou de caisses à claire-voie.

Si pour chaque train la première plateforme était à quatre roues, les autres n'avaient que deux roues, « disposition fort ingénieuse... donnant à tout le train une grande flexibilité... lui permettant d'épouser tous les accidents du terrain ».

Le système H. Corbin se présentait sous trois modèles :

Le type I était à voie de 0,33 m. Ce modèle pesait 3,6 kg/m, 19 kg par travée, et coûtait 2,50 F/m. Le wagonnet à quatre roues valait 15 F.

Le type II, à voie de 0,47 m, pesait 5,2 kg/m, 27,6 kg par travée et valait 3,50 F/m, le wagonnet à quatre roues était proposé à 30 F.

Le type III, à l'écartement de 0,68 m, pesait 9 kg/m, coûtant 4,50 F/m, il ne se fabriquait qu'avec des wagonnets à quatre roues vendus de 75 à 125 F l'un.

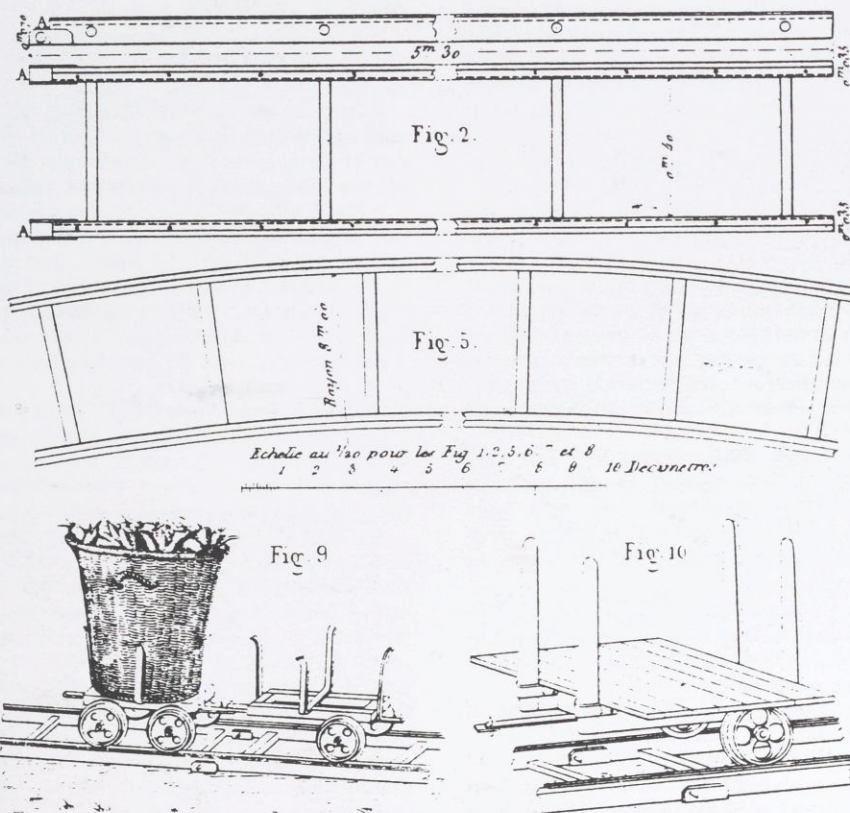
Ce matériel était construit aux Ateliers Bonnefond et Cie à Ivry (Seine).

Selon le rapporteur au « Comité de la Société d'Encouragement », c'était le type II qui était le plus parfaitement approprié aux transports agricoles. Dès 1872, ce « porteur » fut utilisé dans certaines fermes voisines de sucreries et sembla rendre de bons services.

En 1875, Paul Decauville essaya le porteur Corbin. Il jugea insuffisamment stables les wagons à deux roues et critiqua la solidité de la voie en bois. Il proposa à H. Corbin de tenir un dépôt de ce matériel aux Ateliers de Petit-Bourg, celui-ci refusa, rejetant les observations de Paul Decauville concernant la solidité de son invention...

L'affaire en resta là... Et c'est lors d'une visite au Creusot que l'attention de Paul Decauville fut attirée sur la fabrication du petit rail destiné aux mines (rail de 4,5 kg/m). L'idée de la voie portative tout en fer venait de naître dans son esprit...

D'après le « Bulletin de la Société d'Encouragement », T. 4, 76^e année, 3^e série, mars 1877.



CHAPITRE I

DECAUVILLE, UN GRAND NOM, UNE LONGUE HISTOIRE...

« L'usine a été fondée en 1853, sur la rive gauche de la Seine, à trente kilomètres de Paris. D'une superficie de 120 000 m², dont 50 000 couverts, elle est remarquablement desservie par l'autoroute et par un embranchement particulier relié au réseau ferroviaire S.N.C.F. Son effectif est de 700 personnes, dont 50 cadres. »

Ainsi se présente la firme « Decauville S.A. » sur la première page de son catalogue paru en mars 1978, le dernier en date... Un catalogue toutefois bien différent de ceux, introuvables de nos jours, qui depuis 1884, par l'image autant que par le texte, vantaient les avantages du « chemin de fer portatif », de son matériel roulant, de toutes ses locomotives, pour voies de 0,60 m et au-dessus... et de bien d'autres productions, allant, selon les époques, des « plans inclinés »... aux « ponts portatifs », des bicyclettes aux moteurs électriques...

Eh oui ! à son tour, par le truchement des Travaux Publics et du Génie Civil, Decauville est « passé à la route »... et avec Berliet et Saviem, offre à sa clientèle des années quatre vingt, toute une gamme de bennes, de semi-remorques, de porte-engins et de citerne...

Decauville, un grand nom pour tous ceux qui s'intéressent aux choses du chemin de fer !

Decauville, un nom connu, depuis un siècle aux quatre coins du monde, mais que selon un sondage récent les « Evryens » (1) d'aujourd'hui ne savent plus clairement s'il est celui d'un boulevard ou celui d'un chemin de fer !...

Decauville, ce patronyme d'un agriculteur de l'ancien département de la Seine-et-Oise a eu un tel retentissement qu'il s'est, au fil des ans, transformé en un nom commun... « abandonnant peut-être sa majuscule, mais gagnant en renommée universelle ce qu'il perdait en valeur absolue... (2). Une fois pour toutes, il a été admis, *urbi et orbi*, que decauville était synonyme de chemin de fer à voie étroite » !

En Beauce, sur les départements d'Eure-et-Loir et du Loiret, où le réseau betteravier des sucreries de Pithiviers et de Toury, dont il sera question plus loin, connut une grande extension jusqu'en 1930, subsistent longtemps après la disparition des petites voies ferrées, maints lieudits dénommés « Le Decau ». Sous le ciel africain, on appelle encore parfois « Decau », tout véhicule destiné au transport des déblais, comme on a pu l'entendre lors d'une récente émission télévisée. Enfin ce nom de « decauville », s'il n'avait pas eu les honneurs du Dictionnaire Larousse de nos jeunes années, a aujourd'hui droit de cité dans le « Petit Robert », où l'on peut lire : « Decauville : nom masculin (fin du XIX^e siècle), nom de l'inventeur, chemin de fer à voie étroite. »

Decauville, un nom qui associé depuis 1913 à celui de Corbeil, auparavant c'était à celui de Petit-Bourg, a fait connaître dans le monde entier cette modeste Sous-Préfecture, située au confluent de la Seine et de l'Essonne. Ce nom évoque une véritable aventure industrielle, en « ces années charnières, grouillantes et grondantes du milieu du XIX^e siècle, pleines d'hésitations et de contradictions » (3).

Ce nom pourtant, s'il est mondialement connu, n'a pas réuni autour de lui une bibliographie importante... Il est vrai que « l'Archéologie et l'Histoire industrielles n'en sont qu'à leurs débuts... Quant aux archives de la firme, après plusieurs déménagements, il n'en reste guère et sans doute avons-nous été parmi les rares privilégiés ayant pu y avoir accès.

Si les origines de la famille Decauville sont à rechercher en Normandie (4), on trouve ce patronyme dans la région parisienne probablement dès la fin du XVII^e siècle et, en 1724, un « David De Coville » est marchand à Chevreuse (5).

Le père de Paul Decauville, créateur de l'industrie des chemins de fer portatifs, était l'arrière-petit-fils d'un David De Coville qui, ayant épousé la fille du fermier de Bois-Briard (6), vers 1759, devait venir s'installer dans cette ferme de la paroisse de Courcouronnes, près de Corbeil. Une ferme dont le nom allait dès lors rester attaché à celui de la famille Decauville, durant près de deux siècles (7).

C'est d'ailleurs dans ces murs que devait naître, le 16 février 1821, Amand, Louis, Victor Decauville, plus connu par la suite sous le nom de « Decauville Aîné », qui allait devenir le fondateur des premiers ateliers de Petit-Bourg en 1854.

Amand, Louis, Victor, aîné des quatre frères Decauville, fils d'agriculteur aisé, devait poursuivre de solides études de droit. A sa majorité, comme la tradition en cette famille voulait que l'aîné quittât le domaine familial, Amand, suivant les conseils de son père et profitant de l'aide de celui-ci, loua la ferme voisine de « Petit-Bourg », comptant 250 hectares et qui occupait avec celle de « Bois-Briard », la majeure partie du plateau fertile dominant la Seine (8).

Très vite, le jeune fermier par d'habiles locations étendit le domaine dont il avait pris la charge sur environ 700 ha.

De plus son activité débordante n'allait pas tarder à trouver une occasion de se manifester.

C'était l'époque où la culture de la betterave industrielle, née d'iron du « Blocus Continental », allait connaître sous la monarchie bourgeoise un essor très important et commencer à poser certains problèmes aux cultivateurs... entre autres celui de leur débardage, à l'automne, lorsque les champs sont détremés par les pluies.

En 1853-1854, intéressé par « la croisade de la distillerie dans les fermes » que prônait un certain Champonnois, Amand Decauville entreprit, aidé en cela par l'ingénieur Davy qui revenait de Java, de monter une distillerie annexée à la ferme de Petit-Bourg. Comme le montant des travaux de chaudronnerie nécessaires était fort élevé, Davy lui proposa d'installer un modeste atelier dans l'une des granges de la ferme et d'embaucher quelques chaudronniers ainsi que plusieurs mécaniciens. C'est ainsi que naquit la première usine Decauville.

Sept ans plus tard, le modeste atelier... comptait 70 ouvriers, car il avait contribué à la création de 43 distilleries dans la région. L'agriculteur était devenu « industriel »...

Sans doute que, comme devait l'écrire Turgan (9) : « M. Decauville qui avait lui aussi quatre enfants, voulait-il suivre l'exemple de deux grandes familles industrielles de la région, les Darblay et les Feray (10) et développait-il son établissement avec la pensée d'associer ses trois fils avec lui... »

Par ailleurs, Amand Decauville mettait en pratique sur les terres de la ferme de Petit-Bourg, un système de culture très en avance sur son temps.

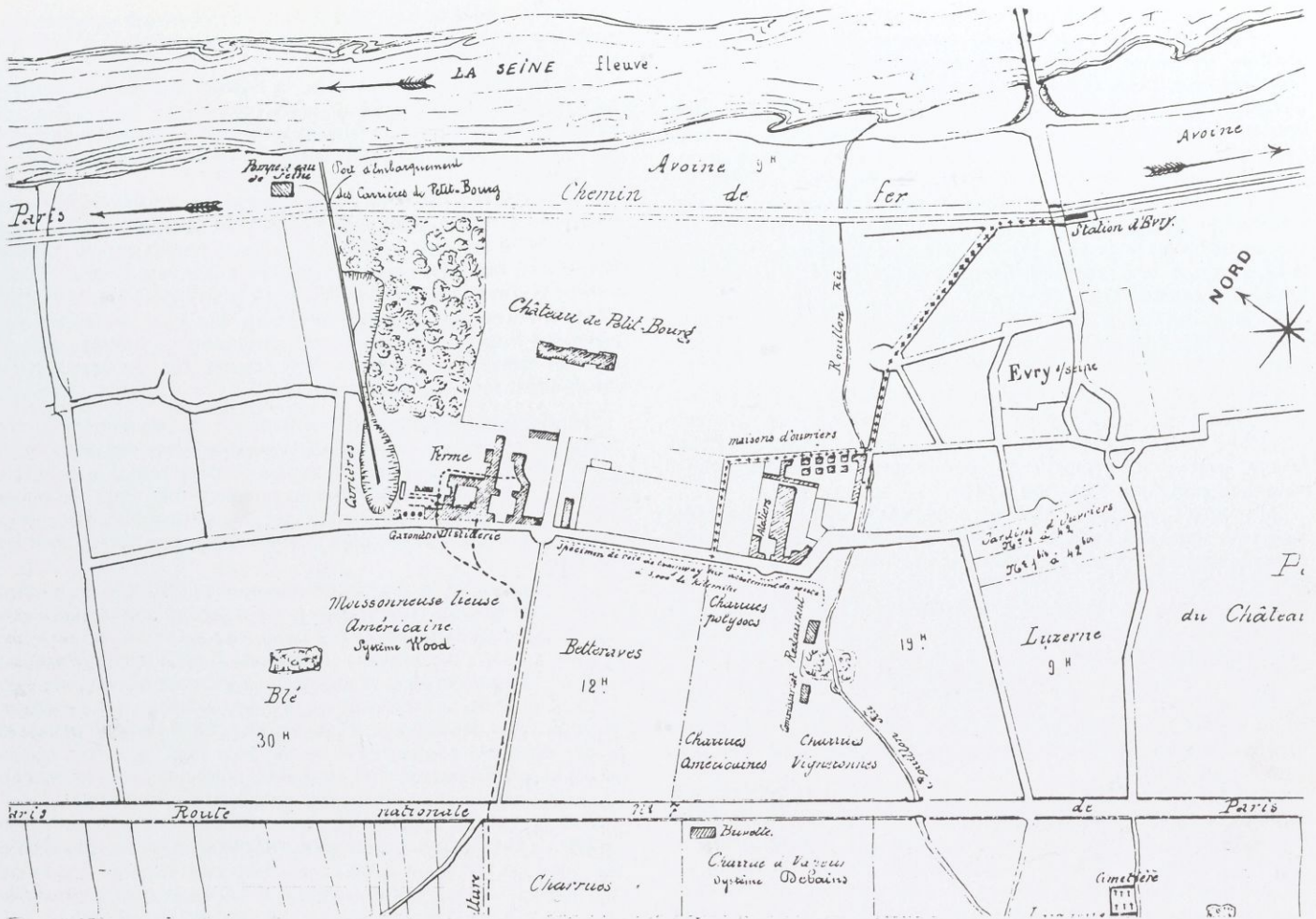
« Faire autrement que les autres qui avaient moins de capital, voilà quelle était sa règle de conduite. Il préférait acheter ses avoines et sa luzerne pour nourrir son bétail... sa ferme ne restant qu'une fabrique de betteraves, de colza, de froment.

« Placé près de Paris, il vendait ses pailles, achetait ses fumiers, utilisait des engrais chimiques, engraisait ses moutons comme ses bovins, à la pulpe de betteraves... Son capital circulait de la manière la plus active... C'était selon toute la force du terme l'agriculture érigée en industrie... Il était agriculteur à gros capital et comme tel, il avait besoin de rentrer souvent dans ses avances, de suivre pied à pied les fluctuations du marché et de varier ses combinaisons en fonction de celles-ci (11)... »

L'activité dont faisait preuve Decauville Aîné, maire d'Evry-sur-Seine, ses efforts constants afin de promouvoir une agriculture moderne et vaincre la routine, ses innovations, l'intérêt qu'il portait envers ceux qu'il employait, n'allèrent pas manquer d'attirer sur son nom (12) l'attention publique et surtout celle des agriculteurs.

En 1864, il est vice-président de la chambre consultative d'Agriculture de Seine-et-Oise, dont il faisait partie depuis une dizaine d'années et qui lui avait déjà décerné un prix d'honneur. Un an plus tard, il oriente ses travaux de modernisation des techniques agricoles vers la « culture à la vapeur » et en particulier vers le développement du labourage avec des machines à vapeur dont l'avantage principal « est de permettre de donner à la terre les façons qu'elle réclame dans le temps le plus propice sans s'occuper de la trop grande sécheresse ni de l'humidité persistante ». Au labourage à vapeur venait en complément le hersage à vapeur. Ce système de culture avait vu le jour en Angleterre, mais il était absolument révolutionnaire en France.

Il faut bien écrire que dans notre pays, depuis le XVIII^e siècle, époque durant laquelle des esprits éclairés avaient commencé à faire évoluer le caractère très conservateur des techniques employées en agriculture, les progrès avaient été relativement lents (13).

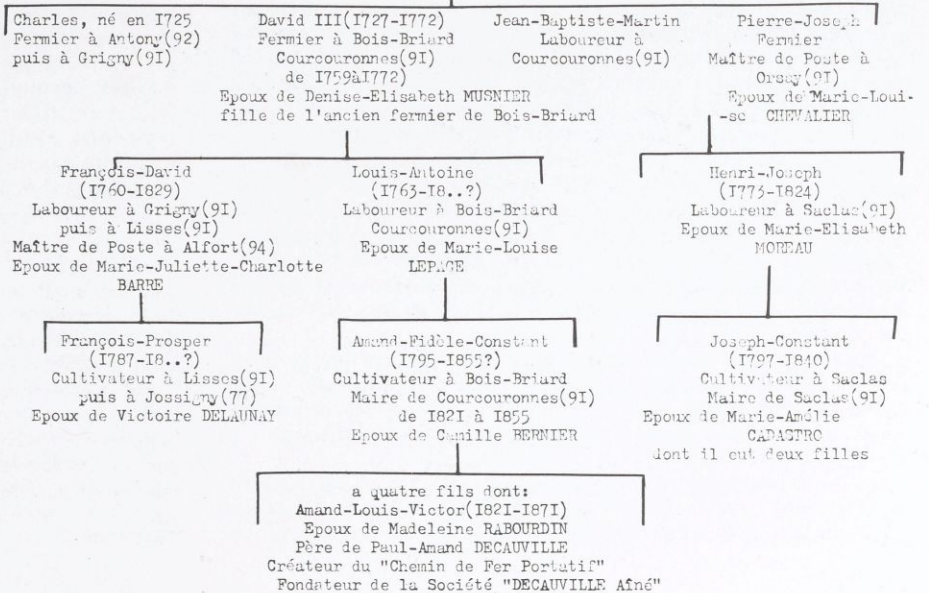


Ci dessus: plan au 1/8000 de l'Etablissement Agricole et Industriel de Petit-Bourg, avec les emplacements où fonctionnent les machines, distribué aux visiteurs de l'Exposition Universelle de 1878. (Archives particulières de Paul Decauville). Ci contre: Généalogie sommaire de la famille Decauville, aimablement communiquée par Jean-Marc Moriceau. (Thèse de Doctorat d'Etat).

GÉNÉALOGIE SOMMAIRE DE LA FAMILLE DECAUVILLE

David I De COVILLE
 Marchand de chevaux et laboureur à Boullay les Troux (91) en 1660
 Marchand à Chevroue (78) en 1721
 Epoux de Jeanne VAILLE

David II De COVILLE
 Né vers 1697
 Réside à Antony (92) en 1739
 Fermier Receveur de la Seigneurie de Villebon (91) de 1724 à 1732
 Fermier Receveur à Antony (92) de 1733 à 1739
 Epoux de Marie-Catherine DECEAUX



Année. — Numéro 16
NOS FINANCIERS
 EN ROBE DE CHAMBRE
 REVUE BIOGRAPHIQUE & CRITIQUE
 Paris, 4, rue Feytaud, 4, Paris
 Paul DECAUVILLE
 Dessin de AVELAN



Toutefois cette modernisation commençait depuis 1860 à gagner du terrain, par suite de la pénurie croissante de la main-d'œuvre agricole, qui entraînait une montée des salaires (14). Afin de pouvoir faire face, l'agriculteur devait se tourner vers la mécanisation, d'autant plus intéressante que l'étendue des exploitations était importante. Dans cette voie, la ferme de Petit-Bourg montrait l'exemple et se lançait, l'une des toutes premières, dans le labourage à vapeur et c'est sur ses terres que fut organisé, en 1867, un concours destiné à attirer l'attention des cultivateurs sur cette « technique de pointe ». A la suite de ce concours, Amand Decauville se rendit en Angleterre afin de se rendre compte sur place « si le labourage à vapeur était réellement aussi pratique qu'il paraissait l'avoir été pendant le concours ».

Sa visite fut concluante et il commanda chez J. Fowler (15) et Cie, deux locomobiles d'une puissance chacune de 10 ch, avec une charrue, un cultivateur tournant et une herse.

Si cette technique fut employée sur les terres de la ferme Decauville, elle n'était valable que sur les exploitations ayant une certaine superficie. Elle eut cependant un retentissement certain et à Petit-Bourg, le labourage à vapeur fut pratiqué sans interruption, n'étant suspendu que durant les mois d'été.

On estimait alors qu'il fallait un ensemble de deux locomobiles avec une charrue à triple soc et double commande, pour éviter le retournement, afin d'assurer les labours sur 250 à 300 ha. L'exploitation Decauville en comptant 700, il convenait donc de doubler l'équipement initial. Aussi fut-il nécessaire de racheter le matériel d'une entreprise de labourage à vapeur qui devant le peu de succès rencontré par cette méthode toute nouvelle, se voyait contrainte d'abandonner la partie, ayant seulement fonctionné quelques mois. En France, cette technique était loin de rencontrer le même succès qu'en Angleterre ! Néanmoins, A. Decauville convaincu de la justesse de ses vues persévéra dans cette pratique à laquelle son nom restera attaché.

C'est par ailleurs lors du concours international de labourage à vapeur que furent jetées les bases de la fondation de la Société des Agriculteurs de France, dont A. Decauville sera l'un des premiers Vice-Présidents. En 1870, allait encore avoir lieu à Petit-Bourg un concours de machines à faucher et à moissonner, car on était assuré de la collaboration de Decauville, chaque fois que les progrès de l'agriculture étaient en cause...

En 1864, Amand Decauville ayant eu des ennuis de santé appela auprès de lui son fils aîné Paul qui alors était en classe de philosophie, au collège Sainte-Barbe à Paris (16).

La collaboration du père et du fils devait être des plus fructueuses pour « l'entreprise Decauville ». L'activité de Paul, son sens de l'organisation, son esprit inventif, allaient faire merveille.

Dès 1865, il devait d'une manière toute particulière contribuer au développement des « carrières de meulières », celles-ci, sous sa direction, devaient compter parmi les plus importantes de la région parisienne.

Amand Decauville avait sans nul doute, de la marche de la Société vers le Progrès, une idée qui n'était pas uniquement celle de la recherche du profit, mais aussi celle, chère aux saint-simoniens, d'un certain progrès social... (17).

... N'avait-il pas créé pour le cantonnier d'Evry-sur-Seine les premiers congés payés ? Avec Paul, cet aspect de l'œuvre des Decauville allait encore s'intensifier. Le fils faisait partie de la seconde génération directement issue de la révolution industrielle, génération pour laquelle la question sociale, comme on l'appelait déjà, commençait à prendre une importance jusqu'alors tenue pour négligeable. Le grand souffle du Saint-Simonisme était passé par là (18) avec ses idées nouvelles de philosophie économique et sociale. Turgan consacra d'ailleurs la dernière partie de sa publication précédemment citée aux institutions ouvrières des usines Decauville (19). En 1876-1877, le catalogue de celles-ci comprenait entre autres : logements et jardins ouvriers, assistance médicale, assurance contre les accidents du travail, caisse d'épargne, coopérative d'approvisionnement, etc., toutes dispositions visant à l'amélioration du sort de l'ouvrier.

Pour en revenir aux carrières (voir le plan page 9), il faut préciser que le sous-sol du plateau sur lequel s'étendait le domaine de la ferme de Petit-Bourg avait de tout temps été exploité artisanalement, en certains endroits afin d'en extraire la roche affleurant : la meulière à bâtir.

J. Turgan rapporte qu'en 1841 cette extraction avait été tout particulièrement développée lors de la construction des fortifications de Paris (20), puis après une période de sommeil, elle connut un

regain d'activité avec les grands travaux d'Hausmann qui avec plus ou moins de bonheur allaient bouleverser le visage du vieux Paris entre 1854 et 1868.

Chargée dans des tombereaux, la pierre extraite sur la hauteur était conduite jusqu'à la Seine, après un long détour, car des propriétés et des parcs se succédaient sur le coteau entre le fleuve et le plateau. Rendue au port d'embarquement, la meulière revenait à 5 F le m³.

Paul Decauville devait dès 1865, d'abord par l'utilisation de voies métriques, il n'en existait pas alors de plus étroites, puis par l'établissement d'un plan incliné automoteur (construit par Amand Decauville), diminuer considérablement la distance à franchir pour amener la pierre jusqu'aux péniches. Ce plan incliné avait été établi à l'extrémité sud du Parc de Petit-Bourg. Sur les voies ferrées roulaient des wagons coffres pouvant contenir deux mètres cubes et demi de meulières, la traction était assurée par des chevaux, un cheval tirant facilement deux wagons.

Cette nouvelle desserte des carrières eut tout de suite pour effet d'abaisser le coût de transport de la meulière dans des proportions considérables, puisque celui-ci tomba de deux francs à vingt-cinq centimes par mètre cube. Pour la première fois, Paul Decauville mettait en évidence l'importance que pouvait avoir sur l'économie le facteur transport et combien la mécanisation de celui-ci était primordiale...

Le génie inventif de Paul Decauville se manifesta ensuite relativement aux méthodes d'extraction de la pierre, en substituant l'attaque du banc de meulière à flanc de coteau ou extraction en « vive jauge » à celle « par trous ». On multipliait ainsi le rendement par cinq, et cela permettait le chargement direct dans les wagons, supprimant les frais d'emmétrage de la pierre extraite. Cette méthode mettant à jour des sources, il imagina de profiter de la différence de niveau entre ces sources et le fleuve, pour tirer partie de l'énergie produite par ces eaux et s'en servir pour actionner une grue hydraulique destinée au chargement des meulières sur les bateaux...

C'est au cours de ces années, entre 1867 et 1870, que les ateliers installés à Petit-Bourg et à l'origine chargés du montage des distilleries dans les fermes, s'étant familiarisés avec la construction des machines à vapeur, commencèrent à fabriquer des locomobiles, sans doute sous licence après accord avec Fowler et Cie.

Toujours selon J. Turgan, il aurait été construit une centaine de ces machines, le type Decauville serait celui figurant sur l'illustration de l'ouvrage de l'auteur précité (21) qui indique que « le type adopté par M. Decauville présentait une forme trapue, et les organes en étaient fort robustes, comme il convient à des machines qui seront confiées à des ouvriers agricoles ; mais après en avoir fait une centaine qui furent vendues dans la région, les débouchés vinrent à manquer, parce que la concurrence s'était établie très vivement pour ce genre de machine, et que M. Decauville n'employa pas la publicité nécessaire pour les faire connaître dans toutes les parties de la France... » (22). Comme les affaires se ralentissaient également en ce qui concernait l'équipement des distilleries, qu'il ne restait plus qu'à assurer les réparations des installations de Petit-Bourg et celles des fermes voisines, l'effectif des ateliers tomba à une trentaine d'ouvriers.

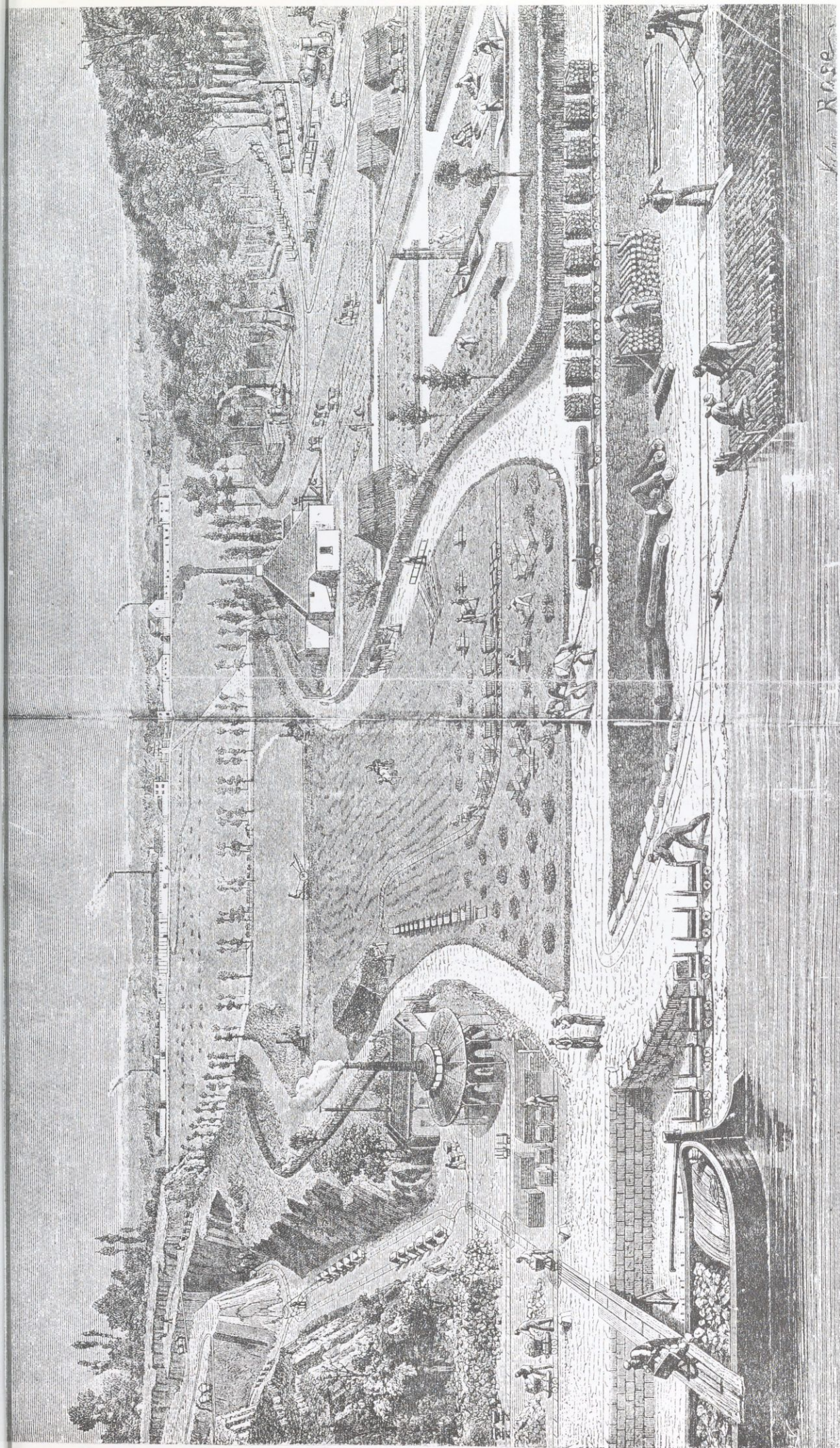
Dans l'annuaire de Seine-et-Oise, c'est seulement vers 1867 que l'on trouve mention « d'une distillerie et construction de machines à Evry-sur-Seinè » (23).

C'est alors que survint la guerre franco-prussienne de 1870-1871. Amand Decauville resta au milieu de ses administrés, lorsqu'à l'automne 1870, l'invasion des armées allemandes toucha la région parisienne. Il engagea ses ouvriers à rester, avertissant que quiconque abandonnerait son poste, ne serait pas réembauché... Quant à Paul, il s'était engagé dans l'artillerie et il participa au siège de Paris.

Cette dure épreuve devait venir à bout de l'énergie de Decauville Aîné, « premier du nom », il sut cependant à force de fermeté et de dignité, préserver sa commune des exactions de la soldatesque et Evry ne connut point « les horreurs qui souillèrent la plupart des villages des environs de Paris... » Après la conclusion de l'armistice, la santé d'Amand Decauville se dégrada rapidement et il s'éteignit au milieu des siens le 1^{er} novembre 1871.

Les obsèques eurent lieu au milieu d'une grande affluence d'agriculteurs. Toutes les notabilités de la région, les Darblay, les Feray et tous les habitants d'Evry suivirent le convoi funèbre.

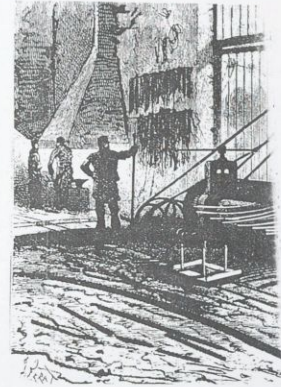
Paul Decauville avait alors vingt-cinq ans, il devenait à son tour « Decauville Aîné », l'énergie ne lui faisait pas défaut, il s'attela résolument à la tâche, « déclarant qu'il voulait continuer l'œuvre paternelle et prendre la direction de tout l'établissement jusqu'au



Une vue d'ensemble, au début des années 1880, des installations Decauville d'Evry, dites «Etablissements Agricole et Industriel de Petit Bourg», fondés en 1840. Au premier plan, à gauche la Seine, sur laquelle on procède au chargement d'une péniche, avec des meulrières provenant des carrières situées à l'arrière plan A droite de celui-ci, le bâtiment d'un four de briquetterie probablement, celle-ci étant derrière, installation dont par ailleurs on ne parle nulle part ... S'agit-il de la briquetterie utilisée pour la fabrication des briques et des tuiles nécessaires pour la construction des nouveaux ateliers qui étaient alors en cours d'édification ainsi que les maisons ouvrières? Au premier plan, à droite, on remarque l'établissement d'un radeau de bois de chauffage et l'utilisation du «porteur» pour les charrois forestiers ... Derrière, on aperçoit, sur l'exploitation agricole les différents emplois du «porteur» dans la culture: épandage de fumiers, de marnes, ramassage de récoltes, labourage à vapeur et bâtiment de la distillerie de tourbières?, culture en zone humide et derrière, dans les bois sur la pente, locomobiles utilisées pour l'exploitation forestière: sciage et débardage du bois à l'aide du porteur. Tout à fait à l'arrière plan, au fond: les ateliers et la ferme de Petit Bourg, plus à gauche. Dessin de Victor Rose pour le catalogue de 1884. (Collection personnelle de P. Decauville).



Une des rares vues que l'on connaisse des ateliers Decauville établis à Evry Petit Bourg et encore est-ce une vue intérieure de l'atelier qui venait d'être installé pour la fabrication des voies portatives, en 1877. Dessin de Ferat, illustrant l'ouvrage de Turgan. (Archives Départementales de l'Essonne).



Une autre vue intérieure des Ateliers Decauville de Petit Bourg vers 1877 : la fabrication des rails courbes. (D'après l'ouvrage de J. Turgan).

jour où ses jeunes frères, ayant terminé leurs études, pourraient devenir d'utiles collaborateurs » (24).

Il devait commencer par repenser toute l'organisation de cette entreprise qui comprenait « des industries aussi diverses qu'une exploitation agricole, très en avance sur son temps, des carrières, un atelier de chaudronnerie, une distillerie-raffinerie ».

Dans le cadre de cette réorganisation dont s'émerveillait Turgan en 1877, il avait créé quatre divisions :

1. L'exploitation agricole, avec les machines du labourage à vapeur.
2. La distillerie-raffinerie à laquelle étaient annexées l'usine à gaz et la pompe élévatoire à vapeur du service d'eau de Seine.
3. Les carrières de meulrières.
4. Les ateliers de construction.

Chacune de ces divisions avait à sa tête un directeur spécialisé et comme il était surtout urgent d'éviter les pertes de temps dans la transmission des ordres, ce fut en quelque sorte une organisation militaire, chaque directeur étant le maître absolu de tout le personnel qu'il dirigeait, recevant les instructions directement de M. Decauville et transmettant aux contremaîtres... « Quant à Paul Decauville, il s'occupait personnellement de la comptabilité générale, réglant lui-même les mouvements d'argent nécessités par les ventes et les achats de chaque division... » « Avec cette organisation il se réservait une liberté d'action, lui permettant de s'attacher particulièrement à celui de ses services qui dans certains moments risquait de traverser une crise, malheureusement si fréquente à notre époque » (25). Le prospectus publicitaire présenté ci-dessous est éloquent quant aux multiples activités des ateliers...

A partir de 1871-1872, les ateliers de construction, établis à l'emplacement actuel du hameau d'Antin et dont l'entrée donnait sur la rue baptisée aujourd'hui « boulevard Decauville », allaient connaître un nouvel essor (26).

Leur réputation, déjà, n'était plus à faire en ce qui concernait les travaux de chaudronnerie et en soumissionnant pour des ouvrages importants proposés par les grandes compagnies de chemin de fer, leur notoriété devait s'accroître. Ils allaient construire pour la compagnie P.L.M. plusieurs grands réservoirs de trois cents mètres cubes destinés aux châteaux d'eau de la gare de Paris-Bercy. De ces ateliers sortirent encore des ponts métalliques (27), des cloches de gazomètres, des chaudières, des réchauffeurs. Paul Decauville « arriva même à construire des lessiveurs sphériques pour la fabrication de la pâte de bois, appareils dont la réalisation présentait les plus grandes difficultés, puisqu'ils se présentaient sous la forme d'une sphère absolument régulière de deux mètres soixante de diamètre, devant être essayée sous une pression de vingt-deux atmosphères » et Turgan ajoutait « peu de maisons ont jusqu'à présent mené à bien un semblable travail ».

C'est bien pourquoi il ne faut point s'étonner si ces ateliers forts d'une expérience confirmée de la construction mécanique et de la chaudronnerie, allaient par suite d'une circonstance tout à fait inat-

tendue, être en mesure de mettre au point rapidement une technique toute nouvelle, fruit du génie inventif de Paul Decauville et de ses collaborateurs.

En 1873, Paul Decauville avait partagé avec un cultivateur de Gonesse, le prix d'Agriculture de 6000 F, décerné par la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale pour récompenser les résultats obtenus lors d'un concours de labourage à vapeur (28).

Au cours de ces années, Paul Decauville fit ajouter à la voie métrique de cinq cents mètres amenant les wagons de pierres au plan incliné, une seconde voie métrique reliant divers points de l'exploitation agricole à la distillerie afin de diminuer les distances de charrois par tombereaux des betteraves sucrières (29)...

(1) Habitants d'Evry, Ville Nouvelle, Préfecture du département de l'Essonne.

(2) « La Vie du Rail », Paris, n° 447, mars 1963, « Decauville ». De son côté « Le Dictionnaire des Parlementaires » publié sous la direction de Jean Jolly, Paris, P.U.F., 1960 écrit : « et suprême degré de la gloire, l'élévation de son patronyme au rang de nom commun ».

(3) « Histoire du Peuple Français », G. Duveau, Paris, 1952.

(4) « Decauville », originaire de « Cauville » (Calvados, Seine-Maritime) du pays de Caux (Seine-Maritime), ou du village de Caux. « Dictionnaire étymologique des noms de familles et prénoms de France » par A. Dauzat, Paris, 1951.

En 1881, « quelques hommes de diverses conditions se sont rencontrés en villégiature à Cauville et ont voulu consacrer le souvenir de leurs excellentes relations en publiant quelques notes relatives à ce coin de terre »... C'est ainsi que débute la « Notice sur Cauville, Le Havre, 1881 » dont un exemplaire figure dans les archives particulières de Paul Decauville. Cette commune ayant été oubliée dans la géographie de la Seine Inférieure... L'étymologie du nom est dite « une contraction des mots latins *cavealis villa* (la ferme du vallon). Il existe un autre Cauville dans le Calvados, situé à une trentaine de kilomètres de Falaise.

(5) Chevreuse, département des Yvelines.

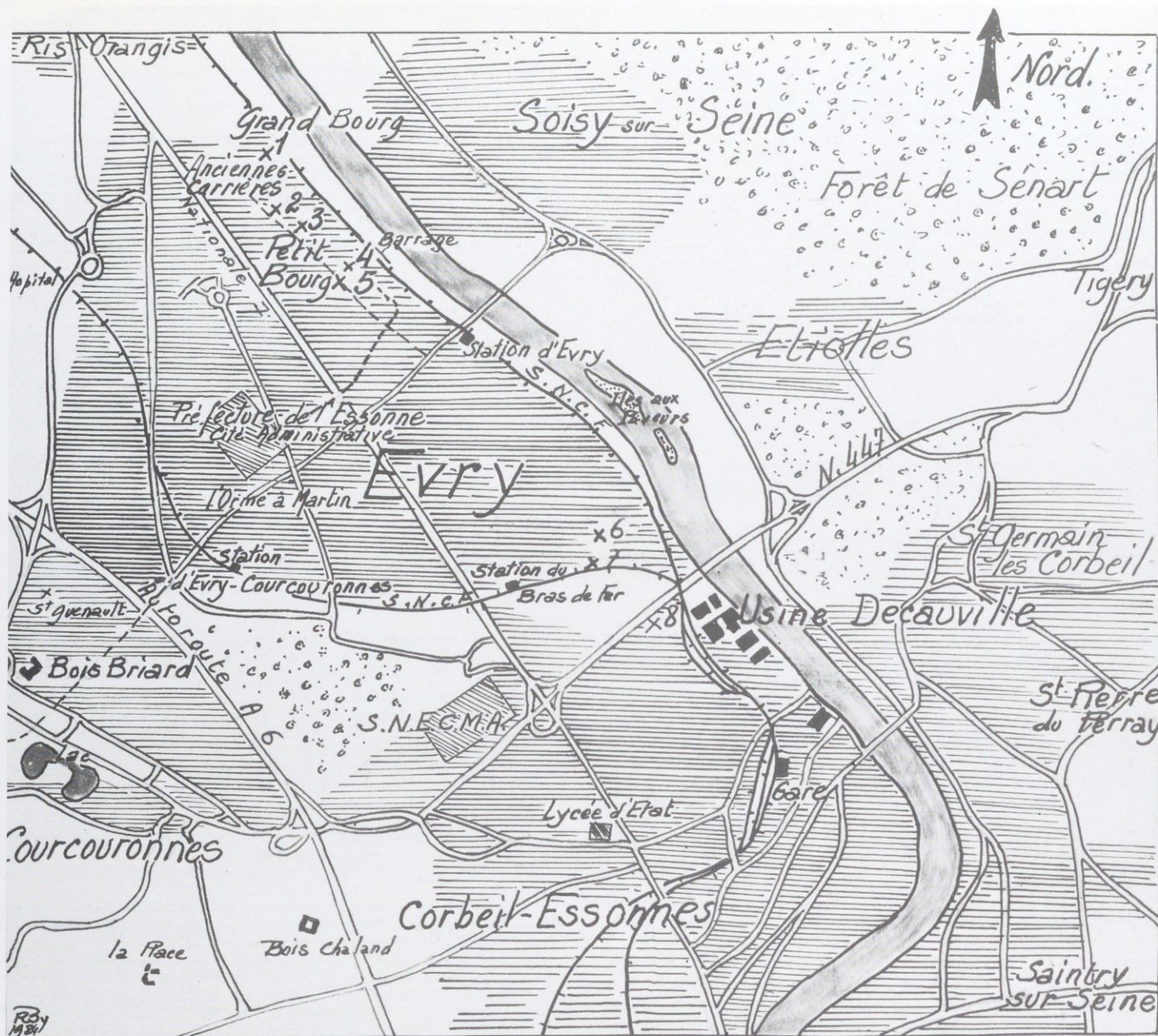
(6) Généalogie sommaire de la famille Decauville, aimablement communiquée par Jean-Marc Moriceau (« Les Coqs de villages en Ile-de-France sous l'Ancien Régime »). Thèse de Doctorat d'Etat.

(7) Au décès d'Amand, Fidèle, Constant, grand-père de Paul Decauville, son fils Adrien reprit la ferme de « Bois-Briard » et il la conserva jusqu'en 1877, année où son fils Amand, Eugène lui succéda.

La plus grande partie de la commune de Courcouronnes appartenait à la famille Decauville, « qui depuis de longues années y pratique une culture intensive à laquelle sont appliqués les découvertes et les progrès les plus récents de la chimie végétale ».

« La plupart des villageois de cette petite commune de 191 habitants, en 1896, travaillent à la ferme de « Bois-Briard », où dominent les cultures de la betterave à alcool, du blé et de l'avoine. Une distillerie a été installée à la ferme, en 1857, et fonctionne toujours. La ferme est la propriété de la famille Decauville depuis 1786, année où elle fut acquise à cens par Jean-Baptiste, Martin Decauville, de J.J. Michau de Montarau, seigneur du Plessis-Briard. » (Extrait de la monographie de l'instituteur de Courcouronnes, en 1899. Archives départementales de l'Essonne I Mi 50.)

Les Decauville se sont succédé à la mairie de Courcouronnes durant plusieurs générations. Ils avaient créé, en cette petite commune de Seine-et-Oise, depuis 1882 une organisation de mutualité agricole, assurant la gratuité des soins médicaux et des médicaments aux habitants, ce qui n'était guère courant, surtout à cette époque.



Situation actuelle de l'usine Decauville. (Plan établi par l'auteur).

Acquise par l'« Etablissement Public d'Evry », la ferme restaurée est aujourd'hui enserrée au centre d'un complexe routier, en bordure de l'autoroute A 6 et utilisée comme centre d'information de la « Ville Nouvelle ».

Dans le sol de certains de ses bâtiments, subsistent toujours des tronçons de voies Decauville, utilisées jadis pour le transport des pailles et des fumiers, très vieux souvenirs de la ferme-modèle du XIX^e siècle.

(8) Cette ferme de Petit-Bourg faisait partie du beau domaine de « Petit-Bourg », un des plus magnifiques châteaux des environs de Paris. Propriété d'un chanoine de l'Archevêché de Paris au début du XVII^e siècle, il avait été acquis, en 1646, par un favori de Gaston d'Orléans et il passa en 1695 à la marquise de Montespan.

Son fils, le duc d'Antin, en hérita, le fit reconstruire selon un plan grandiose... très fier de son œuvre, il y reçut le roi Louis XVI, le tsar de Russie... Mais cette belle demeure fut rasée en 1756 par les héritiers du duc et un nouveau château fut édifié. Habité par la duchesse de Bourbon, confisqué et vendu comme « bien national » à la Révolution, à un nommé Perrin ; c'est en ses murs qu'en 1814 Schwarzenberg avait établi son Q.G. Il y reçut Ney et Caulaincourt venus y traiter de l'abdication de Napoléon. La demeure était quasiment ruinée lorsqu'elle fut achetée par le célèbre Aguado de las Marismas qui dépensa une grande partie de sa fortune à lui rendre sa splendeur passée... puis qui l'abandonna, en 1840, lorsque la ligne de chemin de fer de Paris à Corbeil coupa le parc. Elle devient la propriété de Germain Binder, carrossier renommé de Paris, dont les fabrications de voitures sont citées dans l'ouvrage « Les voitures à chevaux du XVII^e au XX^e siècle », par S. Walrond, Paris, 1983. Après son acquisition, G. Binder fit procéder au morcellement du parc et c'est alors qu'Amand Decauville, locataire de la ferme, qu'il avait louée à Aguado, acheta la partie du domaine dite « Le Parc de Petit-Bourg ». C'est là que furent édifiés les premiers ateliers Decauville.

Si la distillerie devait être installée dans la ferme, les ateliers furent établis, on le verra plus loin, dans une partie du Parc. En 1862, la matrice cadastrale d'Evry porte trace de cet achat par Amand Decauville.

(9) Julien Turgan, ancien interne des Hôpitaux de Paris, devenu journa-

liste, s'était passionné par l'essor que connaissait l'industrie au cours de ce XIX^e siècle... le fameux dynamisme saint-simonien l'avait conquis !

Il devait consacrer plusieurs livraisons de son ouvrage « Les Grandes Usines », en 1878, à l'usine Decauville de Petit-Bourg, l'éditeur en était alors Calmann Lévy, l'impression et la typographie étant réalisées par Plon et Cie. Il semble toutefois que seules les livraisons 214, 215 et 216, relatives à l'usine en cause, virent le jour... chaque livraison de 16 pages était alors vendue 1,20 F. Un exemplaire de cette publication figure aux Archives Départementales de l'Essonne (Gbr 282).

Les fascicules des « Grandes Usines » paraissaient mensuellement, l'ensemble « imprimé avec luxe sur beau papier satiné, format grand in 8^o, orné de belles gravures et dessins explicatifs, devait comporter dix volumes, qui vendus 10 F le volume, pouvaient être acquis en une seule fois pour 100 F... La papeterie d'Essonnes, autre industrie corbeilloise, bénéficia aussi d'une publication dans cette collection.

Comme on le verra plus loin, en 1892, fort probablement à l'instigation de Paul Decauville et sans doute financé par les soins de la Société Anonyme des Etablissements Decauville Aîné, une nouvelle édition, complétée et mise à jour, des « Grandes Usines » de Turgan, fut publiée, éditée par L. Berger et Cie et imprimée par Crété de l'Arbre à Corbeil.

Cet ouvrage, signé E. Flavier, assez rare aujourd'hui, portait la mention « 38^e série », « Revue périodique mensuelle », octobre 1882, « Sté Anonyme des Etablissements Decauville Aîné » avec l'adresse du siège social à Paris de ladite société.

E. Flavier, Ingénieur des Arts et Manufactures, faisait partie, si l'on en croit « l'avant-propos » de l'ouvrage cité ci-dessus, de ce petit groupe de Centraliens, qui dès le milieu du XIX^e siècle avait émis des avis favorables à l'adoption de voies étroites pour l'établissement d'un réseau de lignes secondaires, en France.

Ce mouvement n'aurait alors constitué qu'une minorité parmi les ingénieurs préoccupés par les problèmes de voies ferrées et selon le texte plus haut cité, la lecture des procès-verbaux de la Société des Ingénieurs civils est intéressante à consulter de 1862 à 1884, concernant le débat ouvert pour

ou contre l'adoption de voies à écartement réduit... Une adoption dont auraient dès le début été partisans E. Flachet et Nordling, entre autres...

De nombreuses citations ainsi que maints détails intéressants figurant dans le texte des premiers chapitres sont tirés de ces ouvrages de Turgan.

(10) Très tôt, des industries sont nées et se sont développées, tant à Corbeil qu'à Essonnes, et ont porté dans toute la France le nom et la réputation de ces deux cités qui devaient fusionner en 1951, la situation géographique de Corbeil-Essonnes se prêtait à l'installation de moulins hydrauliques, une industrie qui depuis le début du XIX^e siècle, avec celle des papeteries, devait encore se développer sous la direction des frères Darblay, tandis que le nom des Feray devait rester attaché aux filatures et tissanderie d'Essonnes et de Chantemerle, créées par le célèbre Oberkampf. (Voir à ce sujet « L'industrie à Corbeil-Essonnes », dans l'ouvrage de G. Michel : « Corbeil-Essonnes, des origines à la fusion ». Evry, 1976).

(11) J. Turgan, *op cit.* note 9.

Cet auteur cite encore l'exemple du seigle, céréale des pays pauvres, qui était cultivé à Petit-Bourg, sur 100 ha, en 1874, pour la fabrication du « papier de paille », nouvelle production de la papeterie d'Essonnes, ce qui avait eu pour effet de faire monter le prix de cette paille à des sommets jusqu'alors inconnus. Puis, cette culture devenant moins rémunératrice, on s'intéressa à Petit-Bourg à celle du houblon, la consommation de la bière progressant à Paris.

(12) Agriculteur novateur, A. Decauville était aussi un patron préoccupé par le sort des salariés travaillant pour son compte, quoique cette préoccupation apparaisse aujourd'hui comme très paternaliste, elle n'était pas alors si courante.

Sans doute à l'instigation de Paul Decauville, une brochure intitulée « M. Amand Decauville et la ferme de Petit-Bourg » fut publiée quelques années après le décès d'Amand Decauville, reproduisant deux articles parus dans le « Journal de l'Agriculture » pour le premier et dans le « Journal de l'Agriculture pratique » pour le second.

On peut y lire que les Decauville ont durant deux cents ans cultivé de père en fils, la ferme de Bois-Briard et que là naquit, le 16 février 1821, Amand Decauville. Que celui-ci épousa sa cousine Madeleine Rabourdin appartenant à une famille qui a été « l'honneur de l'Agriculture française ». Amand Decauville rappelait, paraît-il, souvent « que les conseils de son beau-père, fermier installé à Villacoublay (près de Versailles, département des Yvelines), avaient eu la plus grande influence sur toute sa vie... Au cours de sa carrière agricole, Amand Decauville fut « l'homme qui parmi les premiers préconisa les labours profonds », prôna l'utilisation des engrais et se consacra entièrement aux industries agricoles. Ce fut l'homme du labourage à vapeur, des machines à moissonner et à faucher... Il compte parmi ceux qui furent « les initiateurs du progrès », toujours prêt à tout expérimenter, à tout appliquer, il savait trouver les conditions du succès, étant partisan « du seul progrès qui apporte avec lui la prospérité et le bien-être ». Toujours prêt « aussi à payer de sa bourse, de sa personne, de son influence pour encourager une invention ou faire prospérer une bonne œuvre ». D'après l'éloge funèbre d'Amand Decauville par J.A. Barral. Brochure publiée par le « Journal de l'Agriculture », Masson Editeur, Paris, 1871.

(13) « Pour qu'une société décolle économiquement, il faut qu'une révolution agricole précède l'industrialisation. François Quesnay, dès le XVIII^e siècle, attirait l'attention sur la primauté de l'agriculture lors de l'élaboration de sa théorie économique dite physiocratie... » (Voir l'Encyclopédie Tome VI, « Les Fermiers » - économie politique.) D'après Régine Pernoud, J. Gimpel et R. Delatouche, « Le Moyen-Age, pour quoi faire ? », Paris, 1986.

(14) Une crise de la main-d'œuvre agricole devait sévir de 1851 à 1881, crise dont les causes sont diverses. En outre cette main-d'œuvre devenait plus difficile et plus exigeante, entraînant une hausse des rétributions journalières. Celles-ci auraient augmenté de 40 % en Seine-et-Marne entre 1860 et 1879. Il devait s'ensuivre un alourdissement des charges salariales pour les exploitants, la main-d'œuvre représentant environ le tiers des frais de culture vers 1859 et la moitié vingt ans plus tard. D'après l'« Histoire de la France Rurale », Paris, 1976.

(15) Le mécanicien anglais J. Fowler s'était associé avec un fermier écossais D. Greig et un avoué afin de pouvoir exploiter l'idée d'un appareil à drainer remorqué par une machine à vapeur, qu'il avait imaginé. Un atelier qui allait connaître un grand développement devait être installé à Leeds. A l'appareil à drainer devait rapidement succéder la charrue à vapeur. L'entreprise Fowler allait vite prendre de l'extension, passant successivement de la construction des locomotives routières aux machines de mines.

Le labourage à vapeur, s'il ne connut en France qu'un succès très relatif, allait se répandre en Angleterre où, dès 1876-1877, on comptait 4000 fermes pratiquant cette méthode de labourage. En 1877, 3000 locomotives avaient été livrées par les ateliers de Leeds. D'après J. Turgan, *op. cit.* note 9.

(16) Dans un opuscule imprimé à Corbeil en 1889 et intitulé : « Discours de M. Paul Decauville à la distribution des prix du Collège Sainte-Barbe à Paris, le 30 juillet 1889 », Paul Decauville s'exprimait ainsi : « Voici 26 ans, je terminais mes classes de lettres après dix ans de Sainte-Barbe, depuis ma neuvième jusqu'à ma philosophie... Me tournant vers vous, parents, je vous dirai : respectez la vocation de l'enfant. Avant de décider sur son avenir, au nom de la puissance paternelle que vous tenez de la famille, donnez la parole à l'enfant.

« Je vous citerai mon propre exemple... J'avais étant enfant un goût tout spécial pour la mécanique, goût encouragé par un vieil ami de la famille... mais il fallait obéir aux miens, faire du latin et du grec et très peu de physique, de chimie ou de mécanique... Que de temps perdu, il a fallu rattraper, j'ai ainsi perdu douze ans après la sortie du collège, c'est presque le tiers de l'existence que l'on peut consacrer aux affaires... Je conjure vos parents de suivre attentivement le développement de la vocation dans vos jeunes cerveaux... on ne fait bien son chemin, on arrive au succès que dans les carrières pour lesquelles on se sent entraîné... Il est bien certain qu'un père avo-

cat ou notaire peut ne pas voir avec plaisir son fils devenir ingénieur ou peintre, mais il vaut mieux pour un jeune homme devenir un peintre habile ou un ingénieur consciencieux, qu'un notaire négligent ou un avocat sans éloquence. »

(17) ... « C'était un peu la continuation de l'œuvre cistercienne du Moyen Age... dont les fermes modèles, en leur temps, s'adjoignirent des usines : moulins divers à grain ou à foulon et qui ont diffusé dans les campagnes le savoir technique de l'époque... D'après R. Pernoud, J. Gimpel et R. Delatouche, *op cit.* note 13.

(18) De la génération romantique, nourrie de J.-J. Rousseau, les saint-simoniens sont les représentants dans l'économie. Leur amour de l'humanité leur dictait le devoir de régénérer la société « pour le plus grand bien de la classe la plus nombreuse et la plus pauvre, c'est la formule de Saint-Simon qui avait dit aussi « Tout pour et par l'industrie ». D'après P. Dauzet : « Le siècle des chemins de fer en France », Paris, 1948.

(19) Un exemple entre autres rapporté par Turgan : « M. Decauville laissait aux ouvriers carriers le soin de faire eux-mêmes la police de la grande salle abri où ils pouvaient se grouper autour d'un poêle pour prendre leurs repas ou s'abriter lors d'un orage... Les murs en avaient été peints à la chaux et il était affiché que chaque fois qu'une inscription serait tracée sur la muraille, la salle serait fermée durant vingt-quatre heures... Bien entendu les murs de la salle sont restés d'une blancheur immaculée... »

(20) On travailla quatre ans, de 1840 à 1844, à cette ceinture fortifiée de la Capitale tant réclamée par M. Thiers.

(21) La même gravure figure au chapitre concernant « le travail agricole dans la vieille Europe », première partie du tome III de l'« Histoire Générale du Travail », Paris, 1962. La légende de cette illustration porte : « locomobile des Etablissements Decauville Aîné ». Selon des spécialistes consultés, cette dite machine serait « une routière à treuil ventral dont à l'époque le seul constructeur connu était Fowler et Cie ». Il semblerait que de telles machines auraient par la suite été construites aussi par Pecard de Nevers, vers 1880.

Indications aimablement communiquées par J.C. Porterie, « Steam ».

Il faut préciser que ces machines étaient aussi utilisées, en dehors du labourage et, selon J. Turgan, pour le dérochage des champs.

Toujours relativement à ces locomotives, on peut faire encore une remarque à la suite de la lecture du rapport présenté par le Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale des actionnaires de la Société Nouvelle des Etablissements Decauville Aîné, le 23 mars 1896 : « Nous avons entrepris la fabrication de locomotives et de chaudières à vapeur... Ce qui tendrait à prouver que cette fabrication interrompue après 1875 aurait été reprise plus tard.

(22) Peut-être faudrait-il voir là l'origine de l'intérêt que devait par la suite manifester Paul Decauville pour une publicité en général bien comprise, parfois même un peu poussée... visant à faire connaître ses productions et qui contribua efficacement au succès de son « chemin de fer portatif » dans le monde entier.

(23) En 1870, le même annuaire n'indique plus à Evry que « Distillerie Decauville » ; en 1880, on trouve « Chaudronnerie » ; il faut attendre 1882 pour voir apparaître une publicité en pleine page.

(24) Paul Decauville était l'aîné de deux frères, Emile et Pierre, et d'une sœur, Marie. Aussitôt après avoir pris la direction de l'entreprise, il devait épouser Louise-Marie Marchand, dont il eut cinq enfants, tous nés à Evry entre 1873 et 1884. L'aînée était une fille, Geneviève, Louise, suivie de Robert, Amand, puis venaient Georges, Paul, puis Jacques, Pierre et enfin Diane, Geneviève. (Archives Départementales de l'Essonne 1J 132).

(25) Turgan, *op. cit.* note 9.

(26) On relèvera une certaine similitude entre les origines de la Maison Cail, importante fabrique de matériel ferroviaire et de locomotives, elle aussi, et les Etablissements Decauville. Le chimiste Charles Derosne s'était intéressé à l'extraction du sucre de betterave et, pour construire les appareils nécessaires, il avait créé une chaudronnerie à Paris. C'est dans cette petite entreprise que J.-F. Cail entra, en 1822, et grâce aux inventions de Derosne et au savoir-faire de J.-F. Cail, l'affaire allait se développer et l'usine de Chaillot devenir la première usine de construction de locomotives de France, dès 1833, puis construire des ponts métalliques, des machines à vapeur... et ouvrir à Denain (Nord), cette entreprise dont le nom restera lié au développement des chemins de fer. D'après « Les Locomotives du Nord » J. Dubois. Lille, 1983.

(27) Tel celui existant à Corbeil-Essonnes, supportant l'embranchement reliant l'usine « La Chapelle-Darblay » à la gare de « Moulin-Galant » et qui porte, très visible de la rue de « la Papeterie » : « Ateliers Decauville, Petit-Bourg, 1873 ».

(28) Ce prix fut décerné sur le rapport d'Hervé Mangon, vieil ami de la famille Decauville. Cet H. Mangon, gendre du célèbre chimiste Dumas, était celui qui chaque année pour les étreintes envoyait à Paul Decauville, enfant, un jouet scientifique, encourageant ainsi le penchant du jeune homme pour les machines... « Je me sentais compris par lui », dira plus tard Paul Decauville.

(29) Cette voie, à l'écartement de 1 mètre, assurait tout le service intérieur de la ferme et se développait sur environ cinq kilomètres. Elle était disposée d'une manière si ingénieuse qu'elle desservait toutes les pièces de terres, en passant soit au milieu, soit au bout de chacune d'elles.

On raconte que Paul Decauville commençant à s'intéresser à la voie étroite avait été informé de la publication d'une brochure faisant état de voies légères de 0,25 m d'écartement... sur lesquelles auraient circulé des locomotives ! Il jugea la chose absurde et totalement irréalisable. Aussi, ayant consulté un correspondant américain à ce sujet, apprit-il que la brochure comportait une erreur de traduction ! L'expression « 2 feet gauge railroad » avait été traduite par... 25 cm ! Alors qu'en réalité la voie de deux pieds anglais avait 0,61 m d'écartement et qu'il s'agissait du « Festiniog Railway » qui utilisait en effet des locomotives de 23 t roulant à 50 km/h...

« Cela m'a d'autant mieux réussi que j'ai pu faire passer dans l'esprit de mes acheteurs la confiance que j'avais dans mon nouvel outil, en employant un nouveau mode de propagande, le plus loyal qui se puisse imaginer, c'est-à-dire en offrant d'envoyer mes produits jusqu'au bout du monde, à l'essai pour un mois, le retour à mes frais, si le matériel ne plaisait pas.

« J'ai développé sans interruption ma nouvelle industrie, autant qu'il l'a fallu et j'ai eu la hardiesse d'accumuler en nouvelles machines et en nouveaux bâtiments tout l'argent que je gagnais, parce que j'ai toujours eu la plus entière confiance dans le gouvernement républicain que je reconnais très sincèrement, comme le seul qui convienne à la France moderne et je suis une preuve vivante que l'on peut faire ses affaires sous le régime républicain, puisque mon atelier qui en 1876 avait fait 200 000 F d'affaires avec 35 ouvriers, est arrivé en 1889 à faire 10 000 000 F d'affaires avec 900 ouvriers...

« Il ne me reste plus qu'un mot à vous dire pour que vous connaissiez complètement mon existence de travailleur, c'est que si je n'ai pu passer par aucune école spéciale pour conquérir mes diplômes, les comités des deux principales sociétés d'ingénieurs m'ont délivré ces diplômes exceptionnellement, en considérant que je les avais mérités par les progrès que j'avais fait faire à la mécanique agricole.

« La Society of Arts » vient de me demander d'aller faire à Londres une conférence sur les chemins de fer à voie étroite en général et sur le chemin de fer de l'Exposition en particulier. C'est la première fois que cette société anglaise célèbre demande à un Français de tenir une conférence chez elle !...

« J'ai pris part à toutes les Expositions qui ont eu lieu dans le monde depuis 1876, heureux de pouvoir faire connaître le drapeau industriel de la France, là où il était presque inconnu... Je suis même arrivé à faire des ventes suivies en Angleterre (5).

Par ce discours, Paul Decauville s'affirmait un cultivateur imprégné de la conviction saint-simonienne, ce qui alors se rencontrait beaucoup plus fréquemment dans l'industrie que dans l'agriculture. Cette conviction collective dont le saint-simonisme avait animé ceux de sa génération et qui avait formé leur caractère se retrouve dans son idée « du progrès », cet avenir admirable promis aux hommes et obtenu en partie par le développement des moyens de transport. C'était déjà l'idée de la génération ayant précédé la sienne et à qui on devait la création et l'essor des chemins de fer et qui selon la belle expression d'Emile Péreire « avait écrit son idée sur le sol ».

Tout au long de la vie de cet homme de rude labeur et de froide raison, on retrouvera cette volonté tenace, celle d'un réalisateur qui savait bâtir et exploiter à la fois... C'est beaucoup grâce à son énergie autant qu'à sa persévérance qu'est dû le succès du « petit Decauville ».

Ce fut d'abord au sein de « l'Entreprise Decauville » elle-même que le nouveau matériel qui venait de sauver la récolte des betteraves allait être employé. A l'essai durant un an, il devait se perfectionner et son inventeur allait avoir en lui une confiance absolue. Il avait, en effet, pu constater sa solidité à toute épreuve, tant en ce qui concernait les voies que le matériel roulant, simple et robuste.

Après un an d'utilisation, on pouvait difficilement reconnaître le matériel neuf de celui qui servait depuis le début des expériences. Cette résistance à l'usage décida, paraît-il, Paul Decauville à imiter les constructeurs américains, qui proposaient leurs fabrications « à l'essai », il fit même mieux encore, comme on le verra plus loin. Il ne pouvait avec plus d'habileté montrer sa totale confiance dans ses réalisations. C'était une publicité honnête, offrant à la clientèle une garantie supplémentaire.

Dans les carrières de « Petit-Bourg », le petit chemin de fer fit merveille dès ses débuts et c'est son utilisation qui permit cette exploitation dite « en vive jauge » dont il a plus haut été question.

J. Turgan affirme que les terrassements en furent tellement simplifiés « que des femmes et des enfants qui en étaient précédemment exclus, purent par la suite être employés à cet ouvrage » (6). Pour ce genre de travail furent inventés les wagonnets « à caisse basculante » équilibrée qui devaient connaître tout de suite un succès extraordinaire.

Puis la voie portative qui avait fait ses preuves sur l'exploitation agricole avec le système des châssis pouvant véhiculer les civières à claire-voie qui faisaient merveille lors du débardage des betteraves et qui pouvaient aussi bien servir pour l'enlèvement et l'épandage des fumiers, « à mesure que le degré de fermentation désiré était atteint », allait se répandre dans les grandes fermes assez rapidement... (Avec quatre hommes, en une journée de dix heures on épandait de 30 à 40 tonnes de fumier, c'était un progrès énorme,

avec des civières en tôle on pouvait de la même manière procéder au marnage...).

Après la création du wagonnet plate-forme, le chemin de fer portatif eut droit de cité dans les ateliers, pour le service intérieur.

Deux ans après cette campagne de betteraves de l'automne 1875 qui restera à jamais célèbre et dont on trouve la relation dans tous les écrits et au cours de laquelle fut consacré, une première fois, « ce petit chemin de fer tout en fer », les ateliers de Petit-Bourg allaient, selon l'expression de J. Turgan, devenir « une grande manufacture de chemins de fer » et Paul Decauville se trouva contraint d'abandonner ses activités annexes, distillerie, ferme modèle et carrières (7).

Paul Decauville avait à l'origine choisi la voie de quarante centimètres d'écartement car elle répondait parfaitement aux critères de maniabilité recherchés.

Selon sa propre expression, on obtenait ainsi un petit réseau ayant plus d'analogie avec une conduite d'eau qu'avec un chemin de fer et c'est sans doute là qu'il faut voir l'origine du nom qu'il lui attribua : « le porteur Decauville ».

Or cet écartement s'il convenait à l'agriculture et à l'industrie fut insuffisant lorsqu'il fallut transporter des canons ou pratiquer des terrassements importants, charrier des récoltes particulièrement volumineuses comme celle des cannes à sucre... Il devint nécessaire d'agrandir la voie et de la porter à cinquante centimètres d'écartement.

Cette voie de 50 centimètres fut quant à elle consacrée le 15 avril 1878 lorsque la « Commission supérieure de l'Exposition Universelle de Paris » l'adopta pour le transport et la mise en place des colis des exposants, dans le Palais du Champ-de-Mars où deux kilomètres de voies furent employés (8).

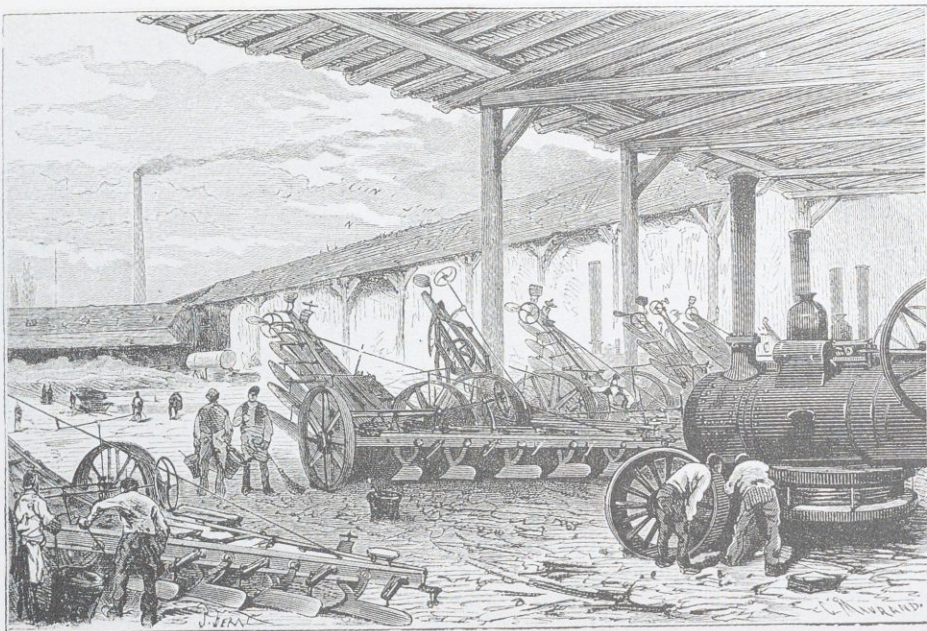
Lorsque l'Exposition fut ouverte, Paul Decauville eut l'idée d'employer cette voie au transport des visiteurs et des promeneurs au moyen de wagonnets formant en quelque sorte des bancs roulants et il proposa à M. Krantz, Commissaire général de cette manifestation, d'installer, à ses risques et périls, un petit tramway entre le Trocadéro et l'Ecole Militaire, ce petit tramway aurait rendu les plus grands services mais l'autorisation lui fut refusée. Paul Decauville proposa sa voie au Jardin d'Acclimatation, qui accepta, et c'est là qu'ont eu lieu les premiers essais de la voie de 0,50 m pour le transport du public. La voie était posée au milieu d'une allée, encastree dans le sable sans aucune adjonction de bois.

Le service avait été organisé au moyen de petits wagonnets découverts analogues aux impériales des tramways à vapeur. « Les voyageurs étaient assis dos à dos sur des banquettes à lames de bois assez élastiques pour que l'absence de ressorts des wagons ne soit pas un inconvénient appréciable pour les voyageurs ! » La longueur de la ligne était de 1500 m et le matériel roulant se composait de 10 wagons à huit places, « chaque train étant composé de deux wagons dont un freiné et conduit par un gamin monté sur la plate-forme du frein et trainé par deux poneys de très petite taille, mais extrêmement rapides ». (Un des poneys marchait dans la voie où son pas léger ne pouvait endommager les traverses métalliques, l'autre allait à côté.) La vitesse variait de 15 à 16 km/h. Aucun déraillement ne s'est jamais produit. Le trafic a été certains après-midi de dimanches de 3000 voyageurs et il s'élevait en moyenne à 10 ou 15 000 personnes par mois... une idée qui allait faire son chemin : « De semblables applications peuvent être faites dans un certain nombre de villes de bains de mer... » avait-on pu trouver à ce moment...

On a pu lire, à plusieurs reprises, que P. Decauville avait acheté, en mai 1877, pour le Concours de Compiègne la petite locomotive à vapeur « Lilliput ». Or ce n'est pas exact car la « Lilliput » sortit seulement le 16 novembre 1878, sous le numéro 242 de chez « Corpet »...

Par contre, c'est bien la « Lilliput », petite machine, jouet plutôt que locomotive, qui est représentée, roulant sur une ligne de quelques kilomètres, à l'écartement de 0,50 m, armée en rails de 4,5 kg/m et remorquant six voitures du type 68, où pouvaient prendre place environ 60 personnes, la vitesse étant de 12 km/h (9).

On relève sur la brochure citée à la note 8 que Paul Decauville, pour essayer la traction par locomotive, commença ses essais en 1879 sur une ligne de 5 km établie pour le service de ses établissements de Petit-Bourg et posée simplement sur du ballast sans aucune traverse en bois... Les essais auraient été très concluants avec une locomotive de 2,5 tonnes, celle sans doute dont parle J. Turgan qui écrivait donc en 1878 « que les lignes qui allaient être construites sur ce principe rendront les plus grands services dans

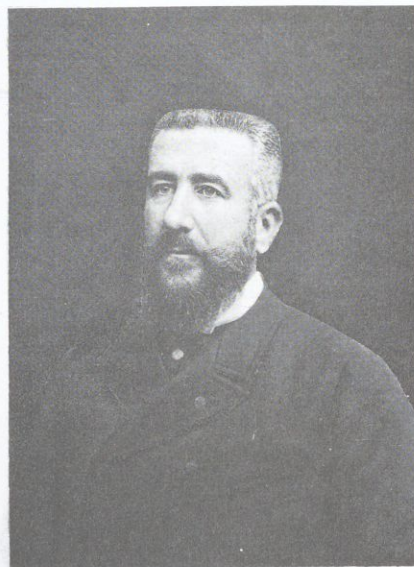


Ci dessus :
A la ferme "Petit Bourg", vers 1875, la remise des charrues à vapeur.
(Dessin de S. Ferat. "Les grandes Usines" de Turgan. Edition de 1877).



A gauche :
"Au tombereau et à la brouette, Paul Decauville ajoutait un nouveau moyen de manutention, le wagonnet".
(Extrait du catalogue 130 de la Société Decauville)

Ci dessous :
le labourage à vapeur, système Fowler, pratiqué par Armand Decauville, vers 1867 sur les terres de la ferme de Petit Bourg, à Evry-sur-Seine.
(Document extrait de l'ouvrage de Turgan cité page 3. Archives Départementales de l'Essonne).



E. Fipou, phot.

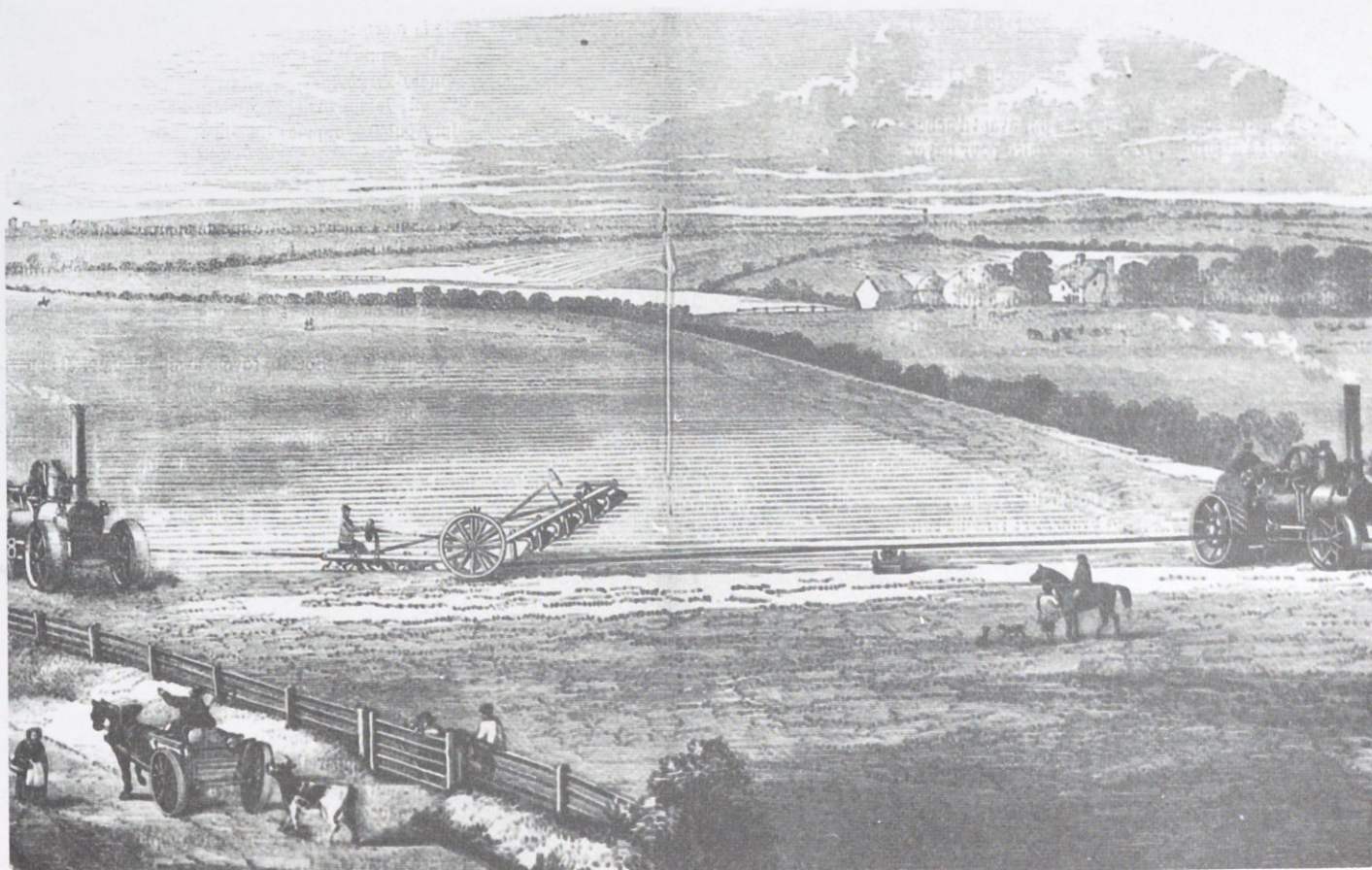
23, R. Royale, Paris

Paul Decauville
agriculteur et industriel

Imp. Endes.

Héloë Dujardin

Paul Decauville "père des chemins de fer portatifs", vers 1880.
(Collection Paul Decauville).



les pays qui ne possèdent pas encore de ligne de grande section » et qu'il existait dans les bureaux de Petit-Bourg « tout un matériel de wagons à voyageurs et marchandises, destiné à la République Argentine pour une ligne de 120 km de longueur... »

Ainsi deux ans après la fameuse campagne betteravière, « le porteur Decauville » était devenu un véritable chemin de fer, et à la fin de 1877, comptait 292 clients en France (10) et déjà quelques-uns à l'étranger, surtout en Belgique... et en Alsace, en Angleterre, et en Suisse, au Brésil, en Russie et « Outre-Mer », aussi l'extension de cette clientèle « en nombre de plus en plus considérable » avait nécessité l'installation d'un fil télégraphique « qui arrivait dans les bureaux des ateliers de Petit-Bourg ». En février 1880, le ministère des Postes et Télégraphe et la Cie P.L.M. autorisent M. Decauville Aîné « à relier ses ateliers à la gare d'Evry Petit-Bourg (ainsi dénommée depuis le 10 janvier 1889) par un fil téléphonique de 1500 mètres ».

L'Exposition Universelle de 1878 marquait, en quelque sorte, « la fin du commencement » de cet extraordinaire développement du « chemin de fer portatif » qui était donné sa popularité allai à partir de 1884 devenir tout simplement « le Decauville ». Elle était la conclusion d'une première étape qui venait d'être franchie sur la voie de la réussite, une étape à l'issue de laquelle Paul Decauville obtenait ce satisfecit très officiel : la croix de la Légion d'honneur, décernée le 20 octobre 1878, tandis que lui était aussi attribuée la médaille d'or de l'Exposition ainsi que plusieurs autres distinctions d'or et d'argent pour ses petits chemins de fer... et le prix d'honneur de la « Société des Agriculteurs de France » au concours des « Porteurs agricoles » (11).

Mais, Paul Decauville voyait l'avenir de son Entreprise, bien au-delà de la production du simple « porteur », puisque déjà en 1876, ayant entendu parler du chemin de fer à l'écartement de 0,61 m (deux pieds anglais), qui au Pays de Galles, de Festiniog à Pormadoc, fonctionnait depuis 1832, pour la desserte des ardoisières, sur une longueur de 23 km, se rendit en Angleterre afin de faire connaissance avec ce petit réseau qui se composait en sus de sa ligne principale de douze embranchements de carrières, totalisant 22 km. A l'origine, là aussi, la traction avait été assurée par des chevaux, mais depuis 1864, neuf locomotives avaient pris le relais. Le poids du rail qui au début était de 8 kg/m venait de passer depuis dix ans à 15 kg/m (12).

Ce chemin de fer transportait des voyageurs et des marchandises... Et « il était difficile de citer un exemple plus topique et qu'il soit plus nécessaire de faire connaître du parti que l'on peut tirer d'un instrument aussi simple et aussi économique » (13).

Paul Decauville fut conquis et, tirant les conséquences de sa visite, il se proposa de développer en France ce système. Dès son retour, il fit modifier l'écartement de 1 mètre de la ligne montée sur traverses de bois de la ligne des carrières, et il remplaça celle-ci par une voie de 0,50 m puis de 0,60 m et il essaya une locomotive, puis fit mettre à l'étude ce matériel à voyageurs et à marchandises dont il a été plus haut question. De plus, des « lignes de démonstration » dont la liste va suivre furent établies.

En 1879, il avait fallu dénommer la gare de la ligne de Paris à Montargis par Malesherbes (dite jusqu'alors Evry), « Evry Petit-Bourg », car les Etablissements Decauville lui procuraient déjà un trafic de 50 000 tonnes par mois, à destination du monde entier, envois dont la valeur se montait mensuellement à 300 ou 400 000 F, selon les époques, et il arrivait très fréquemment que des confusions se produisent entre les noms d'Evry, d'Ivry et d'Ervy... La nouvelle dénomination réclamée à l'initiative de Paul Decauville devait déclencher un procès entre les Ateliers Decauville et le propriétaire du château de Petit-Bourg... Ce propriétaire était alors M. Binder, comme cela a été signalé plus haut, il menaçait le Conseil municipal d'Evry d'un pourvoi en justice, au cas où la commune maintiendrait sa demande de modification du nom de la localité. Mais depuis 1881, Paul Decauville était devenu maire d'Evry et il réitéra la demande que le Conseil général de Seine-et-Oise, après le Conseil d'Arrondissement, approuva à l'unanimité et le décret favorable fut pris le 19 août 1881. M. Binder contre-attaqua parce que les employés de Decauville arboraient sur leurs casquettes des plaques portant l'inscription « Petit-Bourg ». Il prétendit que cette manière de faire lui causait un « grave préjudice », il en appela au Tribunal car, selon lui, seul son château avait droit à cette dénomination... Il fut débouté et condamné aux dépens, par le tribunal civil de Corbeil et le jugement confirmé en Appel, par la Cour de Paris le 1^{er} avril 1884.

M. Binder était alors une personnalité en vue du parti monar-

chiste de la région parisienne, ce qui étant donné ce que l'on sait des idées de Paul Decauville ne pouvait qu'envenimer le différend qui opposait les deux hommes... L'avocat de Paul Decauville fut Raymond Poincaré (futur Président de la République), lors de ce procès qui excita la verve des journalistes... La Cour d'Appel, en son arrêt, jugea que Binder ayant vendu des fractions du Parc de Petit-Bourg à Decauville, que ce dernier y ayant établi ses ateliers, des maisons ouvrières, un théâtre, le nom de Petit-Bourg était sa propriété autant qu'il était celle de Binder... L'affaire n'était pas uniquement une question d'amour propre, des intérêts considérables étaient en jeu... De son résultat pouvait dépendre la ruine totale de Paul Decauville... car si la Cour avait tranché en faveur de Binder, il aurait fallu détruire toutes les pièces de machines portant la marque « Petit-Bourg », qui représentaient alors plus de 200 000 F !

Comme on le voit, la publicité originale et habile de l'industriel d'Evry avait rapidement porté ses fruits... et cela devait se fêter, l'occasion se présenta le 15 décembre 1883, le prétexte étant le retour d'Emile Decauville (qui depuis 1877, sorti « Ingénieur des Arts et Manufactures », était devenu un très utile collaborateur pour son frère). Emile Decauville rentrait donc d'Australie où il venait de surveiller l'installation d'un réseau de 52 km de voies de 0,60 m dans les plantations de cannes à sucre de la « Colonial Sugar Refining »... Tous les ouvriers des Ateliers de Petit-Bourg étaient là et à l'issue du repas, le représentant du Creusot devait déclarer que les Ateliers de Petit-Bourg étaient, en 1882, de tous les ateliers du monde ceux qui travaillaient la plus grosse quantité journalière de métal !

Il faut dire aussi, à cette occasion, que Decauville réussissait à s'imposer dans une région du monde « chasse gardée des Anglais », il fallait vraiment que son matériel soit de qualité, puisqu'il venait encore d'être chargé de l'équipement des ports de Southampton et de Newhaven... N'avait-il pas été agréé par l'« Institution of mechanical engineers de Londres » ? Comme l'écrivait J. Turgan : « Les Français sont si souvent tributaires des inventeurs anglais, qu'il est juste de signaler quand c'est le contraire qui arrive ! »

La maison Decauville avait obtenu du gouvernement français l'autorisation de faire entrer des fers belges en admission temporaire, cela lui permettait de livrer le matériel destiné à l'exportation franco dans tous les ports français au même prix qu'il vendait, remis en gare d'Evry, le matériel à destination de la France. Or, la Belgique, important client potentiel de « porteurs » Decauville, ne pouvait profiter de cet avantage car le gouvernement belge faisait payer un droit de douane élevé pour la réintroduction de ses fers... Aussi Paul Decauville fit-il monter un atelier au Val-Saint-Lambert, en Belgique, en 1881.

Il fit de même en ce qui concernait l'Italie dont les douanes prélevaient 120 F par tonne de voies portatives importées, et c'est ainsi que fut créée l'usine de Diano-Marina, établie dans une ancienne cimenterie sur un terrain de 4 ha, situé entre la voie ferrée Nice-Gênes et la mer... à peu de distance de Gênes.

En 1882, une nouvelle ligne de démonstration avait été présentée au Concours de Bordeaux, longue de cinq kilomètres et toujours à l'écartement de 0,50 m, mais en rails de 9,5 kg/m et sur laquelle roulait une locomotive de deux tonnes et demie... Un an plus tard, le chemin de fer Decauville devait au Concours de Blois établir une ligne à l'écartement de 0,60 m.

Au cours de ces années-là, l'Entreprise, dont les ateliers de Petit-Bourg étaient devenus trop exigus par suite de l'accroissement de la production, vivait un grand déménagement qui devait durer quatre ans. Ce transfert, dans cette usine modèle, construite sur le territoire de la commune voisine d'Essonnes était le symbole même de la réussite, comme de la confiance absolue que Paul Decauville avait dans « son affaire »... Il ne devait pas affecter les fabrications de ce matériel qui se répandait de plus en plus, et que devait vanter en ces termes la revue « L'Illustration » (14) : « Cet ingénieux chemin de fer dont on fait des applications considérables pour les travaux du canal de Panama... et pour le débardage de la canne à sucre en Australie et à Java. » Déjà il était mis en évidence que ce moyen de transport était devenu indispensable dans toutes les guerres et qu'il servait au Tonkin et à Madagascar, à l'armée française, près de la Mer Rouge à l'armée italienne et que le gouvernement russe en utilisait cent verstes avec un grand succès, en particulier qu'il avait servi au général Skobelev pour transporter l'eau potable nécessaire à son armée (15).

Ces dernières décennies du XIX^e siècle sont aussi celles de l'expansion coloniale française et à la mise en valeur de ces territo-

res colonisés, le chemin de fer Decauville participa activement. On lit dans « L'Abeille » de l'arrondissement de Corbeil du 21 janvier 1883 que : « Les ateliers de M. Decauville Aîné ont reçu, mardi dernier, la visite du nouveau gouverneur de la Guyane, accompagné de diverses personnalités. Ils sont venus à Petit-Bourg étudier les systèmes de chemins de fer économiques dont M. Decauville est l'inventeur... En effet ces chemins de fer conviendraient fort bien pour doter la Guyane française du réseau de voies ferrées qui lui manque et dont la création hâterait le développement industriel de cette colonie si riche en mines et en immenses forêts (16). »

Puis dans les colonnes du même hebdomadaire, le 7 décembre 1884, sous la rubrique « Petit-Bourg », on lit : « On télégraphie de Turin aux journaux parisiens que l'Exposition est terminée et malgré le tort qui lui a été fait par le choléra, elle a connu un succès considérable... Le tramway à vapeur Decauville a fonctionné jusqu'au dernier jour sans qu'il soit arrivé un seul accident bien qu'il circulât au milieu de foules énormes, aussi le jury a-t-il décerné à M. Decauville le diplôme du mérite de première classe, la plus haute distinction de cette Exposition... »

En 1884, « le petit Decauville » se lance à la conquête de l'Empire des Indes... Ses fabrications remportent le premier prix des chemins de fer portatifs à l'Exposition Internationale de Calcutta... ce qui lui vaut une commande de 580 km de voies de 0,60 m, à poser entre Calcutta et Darjeeling, dans l'Himalaya (17). L'expérience est si concluante qu'un an plus tard, en Afghanistan, les Anglais appellent la Decauville à la rescousse (18) et là ce ne sera pas une petite affaire, comme on va s'en rendre compte...

On a vu que déjà, en 1880, le gouvernement russe, commençant la guerre du Turkestan, comme le rappelait l'article de « L'Illustration », plus haut cité, avait acheté 106 km de voies portatives Decauville à l'écartement de 0,50 m, avec un important matériel roulant et ce chemin de fer était utilisé d'une manière qui constituait une innovation sensationnelle, la voie était déplacée à mesure que l'armée russe progressait... Lors des Russes approchèrent de l'Afghanistan, le chemin de fer Decauville apparut aux avant-postes afghans et fut signalé à l'armée anglaise, dont les officiers suivaient les opérations... Leur étonnement fut tel que leur rapport conduisit la Grande-Bretagne, qui sans doute mesura tout de suite l'intérêt stratégique du système, à commander aux Etablissements Decauville un matériel identique, en y mettant toutefois une condition (19). L'auteur de ces lignes parues dans le catalogue Decauville de 1891 ajoutait... que c'était sans doute afin de pouvoir utiliser les tronçons de voies russes que les combats pourraient faire tomber entre leurs mains, que les Britanniques avaient fait leur choix !...

Quant à la fameuse condition, elle n'était pas ordinaire : les Anglais avaient spécifié que le matériel devait voyager « à dos d'éléphant », durant quatre ou cinq semaines avant d'arriver à pied d'œuvre. Pour lors, il fallait donc construire une locomotive démontable en deux pièces, dont la plus grosse ne devait pas peser plus de 1800 kilos, charge maximum que pouvait enlever un éléphant... (20).

A Paris, la revue « L'Illustration » se fit l'écho de cet événement extraordinaire (21). L'article expliquait : « En plus de cette particularité d'avoir voyagé à dos d'éléphant, cette locomotive en possède une autre : c'est d'avoir été baptisée à l'orientale par un uléma. Les Anglais savaient en effet combien le sentiment religieux a d'influence sur les musulmans et après avoir fait baptiser la petite locomotive, en grande cérémonie, ils lui ont mis de chaque côté des plaques de cuivre portant en caractères islamiques le nom de " Moubarak " qui veut dire textuellement " qu'elle soit bénie " et par antiphrase " la bien bénie ". Ce chemin de fer est d'une longueur très restreinte par suite de l'accord intervenu entre les Anglais et les Russes. L'installation en a été faite dans la passe de Bolan et

nous en avons eu des nouvelles très satisfaisantes. »

Puis Decauville prit pied en Chine où le 20 novembre 1886, la ligne de Tien-Tsin à Tsching Yang était inaugurée en grande pompe et la cérémonie en fut immortalisée par une illustration que l'on trouve, elle aussi, dans le catalogue de 1891 (22).

En 1882, l'installation de la ligne stratégique, en Tunisie, de Sousse à Kairouan, établie en voie de 0,60 m sur une longueur totale de près de 70 km, allait faire parler d'elle... Le 12 décembre, le journal « Le Télégraphe » écrivait : « La construction du chemin de fer Decauville a subi parfois des arrêts. On a beaucoup discuté de l'utilité de cette voie ferrée et elle n'est point en odeur de sainteté auprès des officiers du Génie chargés de la construire. Il semble pourtant que ce petit railway a déjà rendu de grands services... surtout en ce qui concerne le bien-être des blessés qu'il est chargé d'évacuer de Kairouan sur Sousse. Au début, les convois d'évacuation mettaient trois jours, les cahots de la route étaient affreux... aujourd'hui les malades partent à sept heures du matin et arrivent à Sousse le soir, sans cahots... »

L'expédition de Tunisie avait, en France, suscité une violente campagne de presse et... la ligne militaire devint la cible des journalistes qui, après s'être indignés de son coût, multipliaient les articles malveillants... La nouvelle même d'un accident épouvantable survenu sur cette ligne où... la traction était assurée par des chevaux, fut complaisamment répandue... Tout est fait, écrivait Paul Decauville au rédacteur en chef du « Journal des Débats », pour transformer en insuccès le réel succès obtenu par le chemin de fer portatif (23).

C'est sur ce chemin de fer de Sousse à Kairouan, improvisé en quelques semaines, que fut créé, en 1883 un train express partant tous les matins de Sousse et parcourant en cinq heures les 65 km séparant cette dernière ville de Kairouan.

La traction de cet « express » était assurée... par des chevaux, puisqu'on avait dû là, comme sur le chemin de fer du Turkestan, renoncer à l'emploi de locomotives de trois tonnes à vide, à cause de l'état de la voie construite très hâtivement sans ballastage... « Du reste, la locomotive, excellente sur une voie fixe établie avec assez de loisir pour qu'on puisse en assurer la solidité, n'a jamais été préconisée par M. Decauville pour les chemins de fer de campagne toujours plus ou moins improvisés... Il prétendait, et l'expérience lui a donné raison, que la traction par chevaux était préférable, en ce sens qu'en terrain plat, ils ne font pas beaucoup moins de travail qu'une locomotive, et que sur les pentes, ils en font beaucoup plus pouvant graver les côtes de 12 à 15 %, tandis que la locomotive perd tout son effet utile au-delà de 3 %... (Texte tiré du « Monde Industriel », vers 1884.)

L'épopée des chemins de fer Decauville commençait avec l'aide, ô combien précieuse ! que le petit chemin de fer apportait dans toutes ces campagnes coloniales qui marquèrent les premières décennies de la III^e République.

Mais s'agissant d'épopée et avant d'évoquer les applications militaires du « système Decauville », il convient de rappeler une des premières consécérations de ces applications, qui fut certainement « la manœuvre de force » exécutée le 25 juillet 1888 à l'occasion de l'Exposition Maritime, lors du transport de la « canonnière Farcy » qui pesant 30 tonnes, fut déplacée sur une voie portative Decauville, de la Seine au Palais de l'Industrie.

Dans son numéro du 25 août suivant, la revue « L'Illustration » a immortalisé cet exploit, par une gravure célèbre, maintes fois reproduite, qui représente la canonnière, reposant sur deux trucks Decauville, tirée par trois chevaux et traversant le pont de l'Alma, tandis qu'à l'arrière-plan se profile la Tour Eiffel, alors en construction.

L'article joint précise que la canonnière construite en 1886 mesurait 20 m de longueur sur 5 m de largeur et qu'elle était armée d'un

Pages suivantes: De haut en bas et de la droite vers la gauche: 1) Travaux d'agrandissement de la gare de Reuilly (ligne de Paris à Vincennes). Matériel Decauville pour grands terrassements, nécessitant la traction par locomotive. (Machine «Passe-Partout», voie de 0,50 m). Catalogue de 1897. 2) Chemin de fer Decauville, un train de visiteurs sur la voie de 0,50m, à Petit Bourg remorqué par la locomotive «Lilliput». («Les chemins de fer à voie étroite pour voyageurs». Corbeil 1881). 3) Application du Decauville au transport des cannes à sucre, à Java. Locomotive «Belle Petite». («Les grandes usines de Turgan», édition de 1892). 4) Application du Decauville, dans les caves de M.M. Ackermann-Laurance, à Saumur et Mercier et Cie à Epernay. Voie de 0,50 en rails de 4,5 kg. (Catalogue de 1897). 5) Application du Decauville, à Corbeil même, pour le débardage d'un train de bois, chez M. Blondeau, entrepreneur de charpente. Voie de 0,60 m, rails en acier de 7 kg, wagons type 60. (Catalogue de 1897). 6) Une application très «publicitaire» et... quelque peu fantaisiste du «porteur Decauville» qui dut plaire à Jules Verne... Dessin de Victor Rose, dessinateur des Ateliers Decauville de 1878 à 1894, paru dans le catalogue Decauville de 1884, illustrant aussi une publicité Decauville des mêmes années. (Collection personnelle de P. Decauville). 7) Une application du Decauville au service des armées en campagne. («Les grandes usines de Turgan», édition de 1892). 8) Application du Decauville dans les nouveaux forts de Paris. Canon de 9 tonnes manœuvré sur une plaque tournante. («Les grandes usines de Turgan», édition de 1892). 9) Vue de la gare de Sousse, pendant la construction du chemin de fer Decauville de Sousse à Kairouan. Une des applications les plus intéressantes du Decauville, pour les chemins de fer de campagne. Voie de 0,60 m, en rails d'acier de 7 et 9,5 kg, sur 70 km. (Catalogue de 1897). Toutes les illustrations figurant sur ces deux pages sont dues au talent de Victor Rose.

STATE OF NEW YORK

OFFICE OF THE ATTORNEY GENERAL

IN SENATE

January 1, 1900

REPORT

OF THE

ATTORNEY GENERAL

FOR THE YEAR

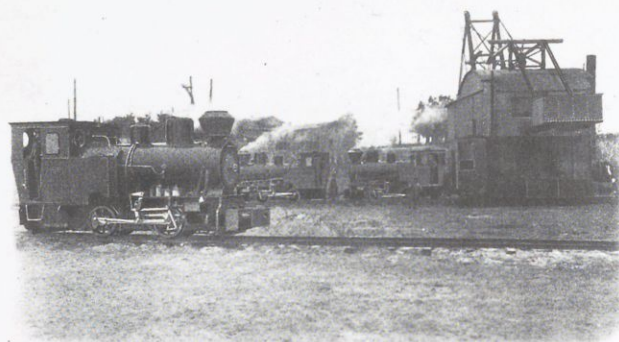
1899

ALBANY:

1900

Table des Matières

Préface et Avant-Propos	5
Avant le porteur Decauville	7
Chapitre I	
Un grand Nom, une longue histoire	8
Chapitre II	
Le chemin de fer Decauville est né dans une ferme	15
Chapitre III	
Le système de Chemin de Fer Decauville	32
Chapitre IV	
Les Usines et les sociétés	49
Chapitre V	
La consécration du chemin de fer Decauville : l'Exposition Universelle de 1889	72
Chapitre VI	
Les plus belles années	77
Chapitre VII	
Le baptême du feu	94
Chapitre VIII	
Les catalogues Decauville	99
Chapitre IX	
Près de deux mille locomotives ont porté l'écusson Decauville	104
Chapitre X	
Les autorails Decauville	121
Chapitre XI	
Les locotracteurs Decauville	138
Chapitre XII	
Les automotrices électriques et autres fabrications ferroviaires	149
Chapitre XIII	
Une fascinante énigme : les automobiles Decauville	163
Chapitre XIV	
Autres fabrications entreprises par les établissements Decauville au fil des années et aujourd'hui..	172
Annexes	
Les jouets et modèles réduits d'inspiration Decauville	182
Le petit train de L'Exposition Coloniale de Paris (1931)	184
Le fer et l'acier	184
Sur la vue générale de l'usine de Corbeil, au début du siècle	184
Dernières précisions et le Logo de la Lilloise	185
Plan de l'usine en 1930	185
Locomotives construites par la société Decauville et encore existantes en novembre 1985	186
Locomotives Decauville classées "Monuments historiques"	186
1884, Chemins de fer de promenades publiques et aujourd'hui chemins de fer touristiques	187
La dernière grande cheminée de l'Usine de Corbeil et pour finir...	190



Une locomotive de construction allemande proposée par la société Decauville dans un de ses catalogues des années 1906-1910

