

EXPÉRIENCES ET MÉSAVENTURES D'UN TRANSPORT TOURISTIQUE TRES «FIN DE SIECLE» EN FORET DE FONTAINEBLEAU

LE TRAIN ROUTIER SCOTTE

par Henri FROMENT

En ce bel été de 1898, on pouvait rencontrer en Forêt de Fontainebleau, sur la route de Marlotte et sur celle de Barbizon, une sorte de monstrueuse chenille haletante, fumante, crachante et déhanchant ses lourds segments sur près de 20 mètres. Si l'on était assez téméraire pour s'en approcher (à pied, car les chevaux en avaient une peur panique), on reconnaissait que cet étrange convoi était formé d'une locomotive à vapeur aux roues bandées de fer et d'une remorque contenant une quarantaine d'audacieux touristes.

C'était le très fameux Train Scotte, train routier à vapeur sans rails, affecté à la promenade en forêt pendant la belle saison. Son histoire, à peu près totalement oubliée, sans doute parce que très éphémère, mérite d'être relatée.

DES LOCOS PARTOUT !

Il faut se souvenir qu'en ce siècle finissant, la vapeur était reine et qu'il n'était point d'ouvrage de force où elle ne fut utilisée ; d'innombrables perfectionnements avaient, en cinquante ans, amené les machines à vapeur à un haut degré de technicité, en installations fixes comme en engins de traction. Parmi ces derniers, le train sur rails avait pratiquement conquis le monde, et l'on était arrivé en ces

années 1900, quant au confort et à la vitesse, à des résultats étonnants.

C'était l'époque où, dans cet emballement pour la vapeur, on eût bien, pour un peu, quadrillé notre forêt de rails. Et les défenseurs de nos sites, ardents et actifs depuis plusieurs décades, étaient sur le pied de guerre quasi en permanence. Déjà, l'alerte avait sonné lors de l'établissement de la voie du P.L.M. de Paris à Fontainebleau, dans les triomphants débuts de l'ère industrielle à l'aube du Second Empire.

Après un temps de calme, les projets se mirent à éclore presque en même temps dans ces années 1896-1900 : Tramway de Fontainebleau (1896), tramway Melun-Barbizon (1899), trolleybus vers Samois (1901) ; projets qui vinrent à bonne fin tandis que d'autres sombrèrent après des années de combat, tel ce tracé du chemin de fer de Melun à Bourron (1902) qui eut littéralement cisailé la forêt ; celui-là mit bien trois ans à mourir sans être né.

Nous eumes aussi, en pleine forêt, le petit tacot crachant utilisé pour les travaux d'adduction d'eau vers Paris, autre bataille qui connut maintes empoignades. Tout cela donnerait matière à d'autres chroniques qu'on pourrait intituler «Le rail et la forêt» et «La bataille de l'aqueduc».



Le train routier Scotte à sa station de départ. (Collection Musée des transports urbains. Photo communiquée par J. ROBERT).

UN ANCETRE DES 1868

Mais tel n'est point aujourd'hui notre propos. Revenons à nos trains routiers sans rails, mode de locomotion qui ne pouvait manquer de séduire les techniciens : car enfin, le chemin de fer, si perfectionné fut-il, restait tributaire d'une installation coûteuse, longue à mettre en place, rigidement tenue à suivre les rails et partant, peu souple.

Aussi nos ingénieurs songeaient-ils depuis longtemps à se dégager de cette contrainte du rail et à faire rouler leurs locomotives directement sur le macadam, le vrai macadam, s'entend : c'est-à-dire un blocage de pierres concassées, liées de sable et tassées au rouleau compresseur. Le «tarmacadam» en goudron ne faisait encore que de timides essais, justement dans nos régions. Que voilà encore une belle chronique à faire !

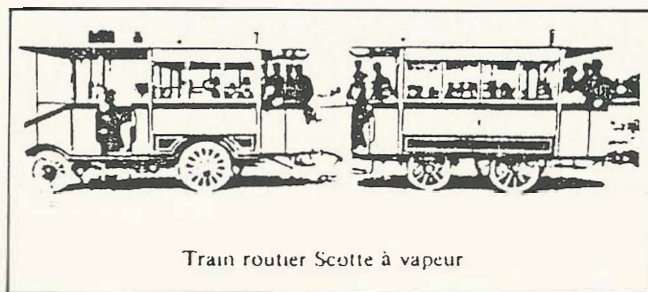


Extrait (p. 84) de l'ouvrage de J. ROBERT : «Histoire des transports dans les villes de France» au chapitre : «Les premiers omnibus à traction mécanique». (Communiqué par l'auteur).

On se mit donc de ci de là à lancer des machines à vapeur sur les routes, sans grand succès tout d'abord. Ce furent en général des tentatives sans lendemain, voire des échecs complets comme cet essai de traction des péniches par des engins trop lourds pour les chemins de halage et qui cohabitèrent difficilement avec les chevaux.

On a même signalé, en Forêt de Fontainebleau, un premier essai de «train touristique» dès 1868 (mais oui !). La chronique locale a relaté que «la locomotive routière qui est depuis quelques jours dans notre ville a remorqué dimanche 9 août 1868 des omnibus chargés d'amateurs pour une promenade à Franchard». Mais l'affaire semble bien en être restée là.

Enfin, d'expériences en perfectionnements, on arriva à notre fameux «Train Scotte» ou mieux «camion à vapeur Scotte», avec un «e» et parfaitement français malgré sa consonnance écossaise.



Train routier Scotte à vapeur

Vignette du Train Scotte extraite de l'ouvrage de J. ROBERT : «Histoire des transports dans les villes de France». (Communiqué par l'auteur).

LE TRAIN SCOTTE ARRIVE !

C'était un engin tout à fait remarquable pour l'époque car sa locomotive ne pesait que 6 tonnes ; chauffée au charbon, elle pouvait tracter 10 à 12 tonnes avec des pointes de 10 km/h en avalant des côtes jusqu'à 10% et avec une autonomie de route de 50 km. Aucun attelage de chevaux ne pouvait prétendre à de telles performances. On cria au miracle et les constructeurs entreprirent de mettre en place des trains Scotte sur les routes en divers points de l'hexagone. En 1898, la «Société générale des transports automobiles» dont le siège était à Paris 56, rue de Provence et qui bénéficiait du patronage bancaire de la Société générale avait déjà lancé ses trains routiers à vapeur en Saône-et-Loire, dans la Drôme, la Haute Saône, en Gironde ; elle prospectait l'Yonne, lança en octobre 1897 une liaison seine-et-marnaise Melun-Meaux en 4 heures, et s'établit à Fontainebleau l'année suivante, pour l'été seulement.

En fait, le train Scotte n'était pas une nouveauté pour nos gens de Fontainebleau. Divers essais avaient été tentés, mais sans exploitation régulière. Il s'agissait maintenant d'organiser sérieusement un service touristique bien structuré.

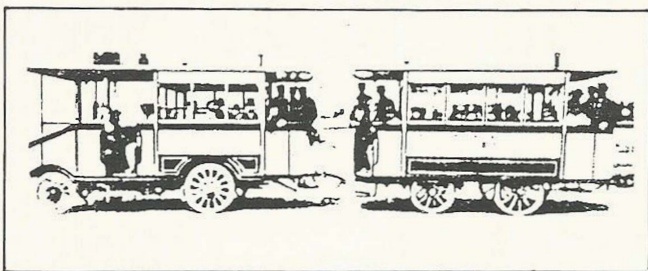
Son promoteur, Scotte en personne, chapelier de son état et mécanicien de vocation, s'entendait au marketing, comme on dirait aujourd'hui. Son entrée en action à Fontainebleau fut préparée par quelques exhibitions du train en ville ; les avis recueillis furent favorables et, cette étude du marché étant faite, le promoteur déposa sa demande d'autorisation de mise en service auprès de la préfecture de Melun le 28 février 1898.

Le projet, à la vérité, était séduisant. De mai à septembre, le train routier devait effectuer chaque jour trois voyages aller et retour jusqu'à Marlotte avec extension prévue jusqu'à Montigny sur Loing, et même Grez et Nemours, et trois autres jusqu'à Barbizon par Franchard. Le service était doublé le dimanche. On partait de la Place Solférino, devant la Cour des Adieux ; il y avait plusieurs haltes prévues en certains points pittoresques d'où l'on pouvait rayonner à pied.

On prenait donc son billet pour Franchard (80 centimes en 1ère classe, 60 centimes en 2ème) où, sur l'autre ligne, pour Marlotte (1 franc et 75 centimes) ou simplement pour le Rocher des Nymphes ou les Etroitures, d'où l'on pouvait gagner la Mare aux Fées. Le train routier vous déposait ; vous preniez votre Guide Colin/Denecourt selon la recommandation de Scotte et vous alliez musser sous les arbres en attendant le retour du train.

La formule était très souple, comme on voit ; l'on n'était seulement tenu d'effectuer le trajet entier et l'on pouvait prendre son billet pour une section. Des billets d'aller et retour étaient prévus. Dans le principe, ces dispositions étaient commodes et élargissaient singulièrement les possibilités de promenades en forêt en déposant directement les pédestriens aux abords du site choisi. C'était intéressant aussi pour les groupes.

Tout cela parut sans doute évident pour notre préfet qui délivra sans difficulté son autorisation le 21 mars 1898 après avoir pris l'avis des services des Mines et des Ponts et Chaussées. Toutefois, cette autorisation s'accompagnait de diverses conditions restrictives : la machine et les wagons ne devaient pas dépasser 2,10 m de large hors tout ; le convoi entier ne devait pas dépasser 25 m, machine comprise ; la charge par essieu était limitée à 4 tonnes ; les bandages de fer des roues devaient être lisses ; enfin, la vitesse devait plafonner à 20 km/h, ce qui était fort large, mais avec réduction à 8 km/h dans les lieux habités, et même arrêt total en cas d'encombrement ou s'il y avait risque d'effrayer les chevaux ou de causer quelque autre désordre.



ON AVAIT OUBLIÉ... L'ADMINISTRATION FORESTIÈRE !

Mais quelqu'un dressa l'oreille, quelqu'un que, semble-t-il, on avait oublié de consulter et qui était pourtant l'un des premiers concernés puisque le train devait circuler dans le massif : c'était l'Inspecteur des Eaux et Forêts. Le grand chef était alors l'Inspecteur Eugène REUSS, arrivé d'Alger depuis la mi-janvier 1898 et donc tout nouvellement installé à Fontainebleau dans ses bureaux du 167 rue Grande.

Il prit sa plus belle plume et fit au préfet une représentation courtoise et nuancée disant à peu près ceci : Tout est bien, peut-être ; l'administration des Eaux et Forêts ne semble donc avoir à intervenir qu'au point de vue des dangers d'incendie que ce train pourrait faire courir aux massifs boisés qui bordent les routes utilisées.

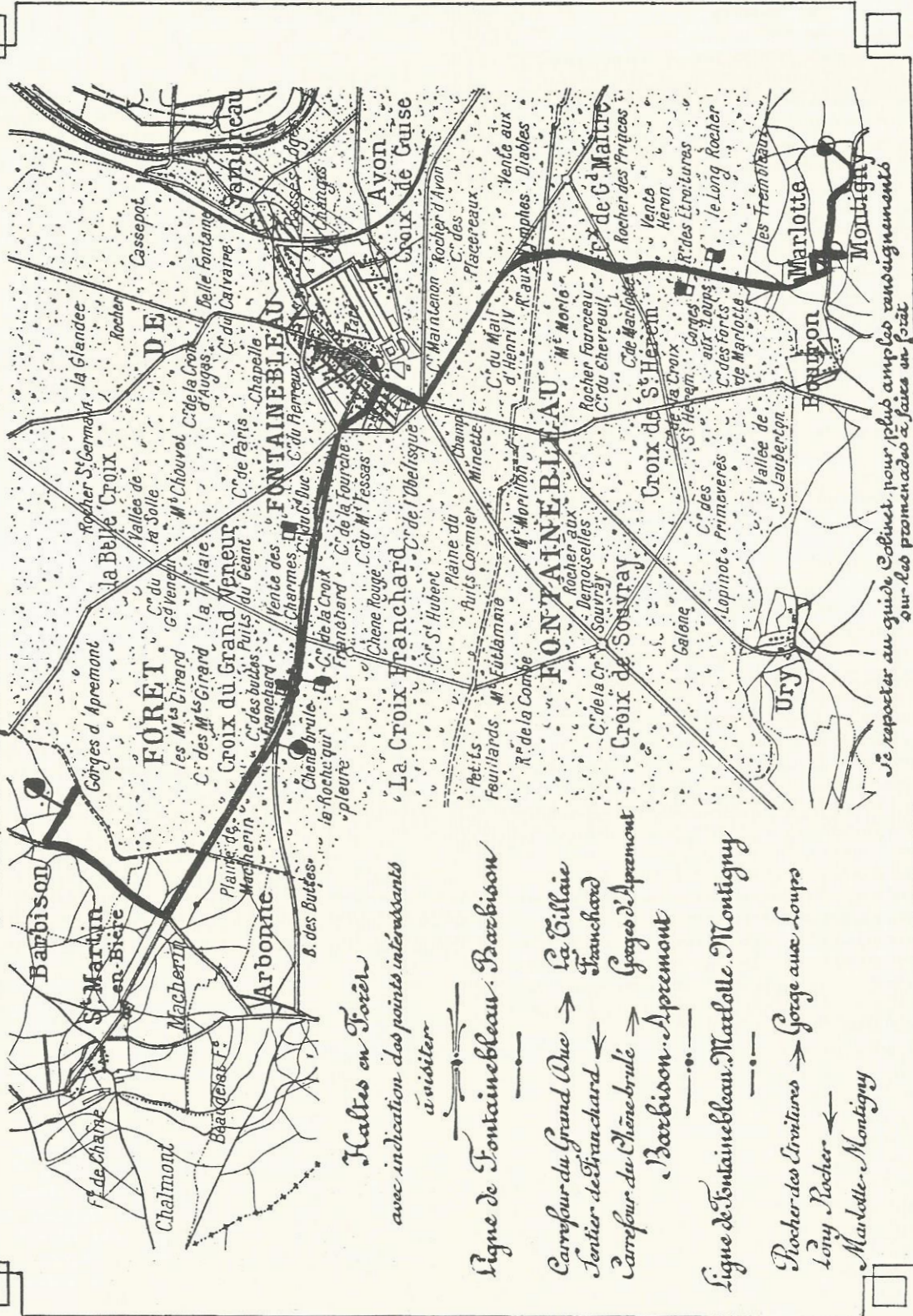
Et de poser, en douceur, dans le style «mais bien sûr vous y auriez pensé» quelques conditions supplémentaires : toile métallique sur les cheminées, cendriers fermés pour recueillir les escarbilles, interdiction d'ouvrir et de nettoyer les cendriers à moins de 200 m des limites de la forêt, ces conditions étant déjà imposées au petit tacot qui participait aux travaux de dérivation d'eau de la Ville de Paris et de la construction de l'Aqueduc du Loing en forêt (celui de la Vanne date de 1868). Une discrète allusion au Code forestier couronnait le tout, avec le souhait que son administration fut tenue au courant de ces formalités.



Fac-similé de l'invitation adressée à l'Inspecteur des Forêts Étienne REUSS à l'occasion de la mise en service du Train Scotte le 2 Juillet 1898. (Archives de l'ONF, Fontainebleau).

Plan de la Forêt de Fontainebleau

Indication du parcours des "Trains Scotté"



Carte des deux itinéraires et des dessertes forestières du Train Scotté lors de sa mise en service en 1898. Ce document était distribué au Syndicat d'Initiative et remis aux voyageurs avec leur billet lors des départs. (Archives de l'ONF, Fontainebleau).

Le préfet ne pouvait qu'admettre le bien-fondé de ces conditions. Il prit aussitôt un nouvel arrêté complétant le premier et reprenant mot pour mot les suggestions de l'Inspecteur REUSS. Et même, l'année suivante, un petit couplet fut ajouté, précisant que «l'approche du train serait signalée au moyen d'une trompe, d'une cloche ou de tout autre instrument du même genre, à l'exclusion du sifflet à vapeur». On avait constaté en effet l'effet désastreux dudit sifflet sur le comportement des chevaux.

EN ROUTE POUR FRANCHARD, BARBIZON, MARLOTTE

Ces autorisations en poche, SCOTTE lui-même préparait l'installation de son train. Une petite campagne de presse fut mise en route dans les journaux locaux, échelonnée sur quelques semaines et disant à peu près : Le Train Scotte va arriver... il arrive... il est arrivé. L'avis de mise en service parut le 1er Juillet 1898.

Les trains Scotte : premiers services « réguliers »

En 1893, Scotte, chapelier à Épernay, présente son premier train pour voyageurs composé de deux voitures. Le premier véhicule porte, sur l'essieu avant, un moteur à vapeur avec chaudière du type *Field*, perfectionné par Scotte, d'une puissance de 16 ch, alimenté au coke, et, sur l'essieu arrière, un compartiment avec plate-forme pour quatorze places, dont six debout. La voiture remorquée a trois compartiments : un à l'avant pour les messageries, un au milieu qui offre douze places assises et une plate-forme arrière pour six places. Vitesse : 12 à 14 km/h, avec arrêt toutes les 45 minutes pour un ravitaillement en eau.

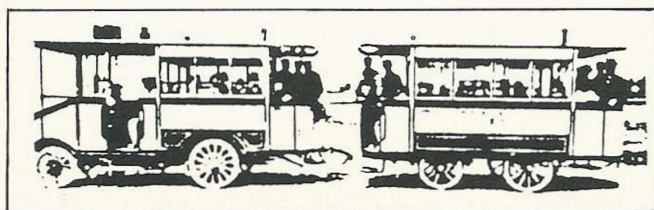
Le train Scotte pour marchandises peut transporter de 10 à 12 t, à la vitesse de 6 à 7 km/h. Un tel train se distinguera, en 1898, en transportant en trois heures, de Saint-Denis au Trocadéro, où elles furent exposées, des voitures destinées au Transsibérien, construites par la *Compagnie générale de Constructions pour la CIWL*.

Le premier service public de voyageurs avec du matériel Scotte est créé, en 1897, entre le pont de Courbevoie et Colombes et dure quatorze mois. Des lignes fonctionnent dans divers départements, notamment en Seine-et-Marne (de Fontainebleau à Barbizon), ainsi qu'en Algérie et en Angleterre.

Une partie des fabrications Scotte sera réalisée en sous-traitance chez *Buffaud et Robatel*, à Lyon, avec des châssis construits par *L'Horme et Buire*.

Fiche technique des Trains Scotte extraite de l'histoire «Les trains routiers» publié par Lucien CHANUC dans «La Vie du Rail» (1958). (Archives Jean VIVIEN).

Scotte fit son entrée, venant par la route d'Auxerre et d'autres villes de l'Yonne, à bord de son train qu'il pilotait lui-même. Quelques petits tours en ville et aux abords pour maintenir en éveil la population et les estivants. Le voyage inaugural eut lieu vers Marlotte le 2 Juillet 1898 au matin et le service se trouva lancé pour tout l'été.



Les trains Scotte quittaient chaque matin leur remise située tout au bout de la Rue Guérin - au n° 47 - à l'endroit même où une autre société de transport automobile (la C.G.E.A) devait s'installer aussi plus tard. Ils venaient se ranger devant le château, chargeaient leurs voyageurs et partaient avec mécanicien et receveur, qui pour Barbizon, qui pour Marlotte, et cela 3 fois par jour à 9h30, 1h45, 4h55, avec heures de retour calculées pour laisser aux passagers le temps de se promener.

L'accueil du public fut très favorable. «Comme il était aisé de la prévoir, écrit «L'Abeille de Fontainebleau», le public a profité avec empressement de ce nouveau mode de locomotion, aussi bien pour se rendre aux points terminus que pour s'arrêter sur le parcours dans les sites les plus agréables, sous les futaies les plus ombragées. Certainement, une clientèle nouvelle et spéciale répondra à la création de ce nouveau service. Mis à même d'aller plus loin sans fatigue, les petits marcheurs feront sous les ombrages de la Tillaie leurs promenades au lieu de déambuler à la Butte aux Aires ou dans le Parc».

PREMIERES ESCARMOUCHES

Pourtant, des nuages de plus en plus lourds allaient rapidement troubler ce ciel idyllique : difficultés administratives, protestations des habitants, démêlés avec les gardes forestiers, pannes de plus en plus fréquentes amenant l'exaspération des usagers.

Cela commença par une suite d'escarmouches au Conseil municipal. Le Train Scotte consommait du charbon ; or ce combustible était soumis au droit d'octroi. Il fallait donc qu'il paie ce droit pour la consommation qu'il en faisait en ville, par exemple pour aller de son entrepôt à la place du Château, ou de la dite place à l'Obélisque ou à la Fourche.

On proposa de faire porter ces droits sur la dixième partie du charbon consommé, chiffre que d'aucuns trouvaient insuffisant. Enfin, après de longues discussions souvent acides et arbitrage par la Commission du contentieux, on s'arrêta à ce taux, contre lequel votèrent les irréductibles. Trois séances du Conseil avaient été nécessaires.

Il faut dire que la mairie commençait à recevoir plaintes et pétitions car les habitants de la ville, peu concernés par cet engin conçu surtout pour les estivants en éprouvaient les inconvénients et manifestaient leur mécontentement de plus en plus fort. Cela se comprend : cette laide machinerie de 20 mètres cahotait en pleine ville au moins deux fois par jour, fumant et casseroquant de la plus déplaisante façon, négociant lourdement ses virages et mordant les trottoirs de ses roues de fer, causant maints encombrements et déclenchant les paniques chevalines.

En fait, le train n'avait rien à faire au cœur de la cité et cela lui était même interdit ; mais les mécaniciens négligeaient de respecter les arrêtés municipaux qui leur enjoignaient de contourner la ville par les boulevards extérieurs pour aller de la Rue Guérin au Château et vice-versa ; ils préféraient couper au plus court en prenant la Rue Royale ou la Rue de France, peut être aussi, selon un journaliste de l'époque, par sport, histoire de jouer la difficulté et de narguer l'autorité malgré observations, procès-verbaux et rencontres plus ou moins tendues entre l'administration communale et la société Scotte.

VIRAGE RATÉ RUE SAINT-MERRY

Cela devait mal finir, et cela finit mal. En Juillet 1899, le train Scotte pour Marlotte, passant en pleine ville, rata son tournant entre la Rue St-Merry et la Rue de France, ne put reprendre sa ligne droite et entra tout droit dans la boulangerie RAVIER qu'il aurait bien traversée de part en part si sa haute cheminée ne l'avait arrêté en se coinçant au plafond. Mais les dégâts étaient déjà considérables : vitrine totalement enfoncée, meubles et marchandises dispersés et pulvérisés, compteur à gaz arraché et brisé. Par chance, il n'y avait personne dans la boutique mais la situation devenait quand même dangereuse car un début d'incendie se déclara, causé par la fameuse cheminée bloquée au plafond, et il y avait menace d'explosion par fuite de gaz.

Heureusement, un caporal des sapeurs-pompiers passait par là ; il vit le foyer de la machine tout près des conduits de gaz arrachés, réussit à ramper sous la chaudière et à marteler les tuyaux, évitant ainsi l'explosion. Puis, il aida à maîtriser le début d'incendie. On se demande ce que faisait le mécanicien pendant ce temps ! Pour cet exploit, le sapeur reçut une médaille bien méritée. Quant au mécanicien, il fit simplement marche arrière («facilement» écrit la presse), sortit de la boulangerie et s'en fut prendre son poste pour le départ sur Marlotte avec son engin un peu décoiffé, mais en état de marche.

Cette fois, le passage en centre ville fut rigoureusement interdit, mais les plaintes se multipliaient contre le passage Rue Royale, contre le bruit et la fumée, contre la malpropreté des abords du Château jonchés de tickets périmés et de papiers gras. Le ton montait et l'on en vint à renverser, sans doute par vengeance, le petit kiosque que la société faisait construire place Solférino pour abriter les passagers en attente.

PANNES ET BRAISES ARDENTES EN FORET

Mécontents, les forestiers ne l'étaient pas moins. Le train Scotte, à travers le massif, effrayait les chevaux des voituriers promenant les touristes et ceux des militaires. Les «voyageurs» saucissonnaient malproprement et surtout les mécaniciens ne se gênaient pas pour vider leurs cendriers brûlants et même leurs foyers remplis de braises ardentes sur les bas-côtés de la route, au risque de causer des incendies et malgré les interdictions nettement formulées et répétées.

L'Inspecteur REUSS ne devait pas porter dans son cœur ce bruyant parasite de la forêt. Il refusa d'ailleurs dignement le permis de circulation gratuite et permanente que SCOTTE avait cru devoir lui offrir.

Mais les plus mécontents étaient encore les voyageurs car ces pauvres trains Scotte tombaient fréquemment en panne et il fallait alors revenir à pied à Fontainebleau. En Août 1899, sous un soleil impitoyable, les infortunés passagers durent ainsi faire plusieurs kilomètres sur leurs jambes ; et cette panne n'était pas la dernière d'une fâcheuse série.

Le mécontentement des usagers devint de l'exaspération. En Septembre 1898, après une suite d'incidents de machine, le service devint irrégulier avec de fréquents arrêts et retards. Le 30 Septembre, le train tomba en panne au retour de Marlotte, près des carrières du Carrousel. Et quelle panne ! Tout bêtement par manque d'eau. Pour comble de malheur, le mécanicien amorça une fausse

manœuvre qui fit soubresauter et talonner le train sur quelques mètres juste au moment où les voyageurs commençaient à descendre. ■ y eut quelques trébuchements et chutes. Ces dames crièrent («comme toujours» observa le peu galant reporter qui raconte l'incident) et deux touristes furieux se précipitèrent sur le receveur qui n'en pouvait mais ; ils le saisirent au collet, le traitèrent de brigand et d'assassin, menacèrent de l'étrangler et le secouèrent de telle façon que le malheureux en resta suffoquant, la respiration bloquée. Il parvint à se sauver à travers bois et à regagner le dépôt.

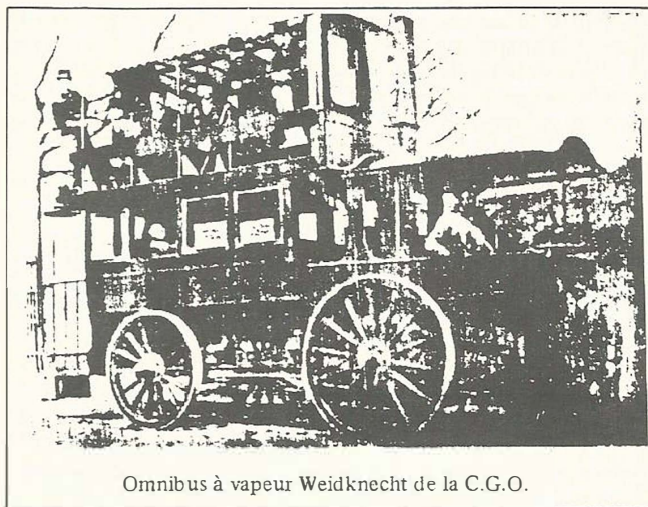
L'histoire ne dit pas si le mécanicien qui tentait de stabiliser sa machine et n'avait rien vu, fut lui aussi molesté. Quoi qu'il en soit, il fallut se résigner à revenir à pied. Heureusement, l'Obélisque n'était pas loin.

L'ODYSSÉE S'ACHEVE AVEC LE SIECLE...

Cette première saison 1898 finissait donc assez mal. Scotte tenta de prolonger son exploitation, mais le temps devint maussade et froid et la plupart des touristes étaient partis. Ceux qui restaient n'étaient guère tentés par la perspective d'une panne avec retour à pied dans le vent glacial de ce rude automne. Le train fit son dernier voyage de la saison le 3 Octobre.

La période suivante s'ouvrit fin Juin 1899. La préfecture avait renouvelé son autorisation en précisant et complétant les conditions d'exploitation. Le promoteur concocta une présentation alléchante pour l'ouverture de la saison : «Le matériel qui doit assurer le service cette année, écrivait-il, est d'un type perfectionné. La force de la machine et celle de la chaudière ont été considérablement augmentées ; tous les organes très heureusement améliorés. Il en résulte que les trains auront une vitesse plus grande, avec beaucoup moins de trépidations et de bruit : ils seront donc plus confortables».

De plus, les tarifs avaient baissé ; il semble qu'il n'y ait plus qu'une seule classe et il n'en coûtait que 35 centimes pour aller au Carrefour du Grand Duc, vers le Jupiter, 50 centimes pour Franchard, 65 pour les Étroitures et 80 pour Marlotte.



Omnibus à vapeur Weidknecht de la C.G.O.

(Extrait de J. ROBERT : «Histoire des transports dans les villes de France», p. 85).

L'APRES-SCOTTE

Malgré cela, la désaffection du public s'accroît d'autant plus que, dès les premiers jours, il y eut plusieurs pannes, dont une qui dura plusieurs heures près de Franchard. Sur Marlotte, deux chevaux s'emballèrent à la vue du monstre et c'est encore en ce funeste mois de Juillet que fut défoncée la boulangerie. Autres pannes en Août, à plusieurs reprises, et enfin cessation du service le 22 Septembre.

Le dernier procès-verbal du garde forestier à propos d'un foyer incandescent vidé au bord de la route repartit avec une note de l'inspection disant à peu près ceci : le Train Scotte a vécu.

En effet, je n'ai pas retrouvé trace d'une exploitation en 1900. Il est dommage que l'expérience ait été contrariée par tant de mésaventures car cela restait, à l'époque, un beau moyen de parcourir la forêt.

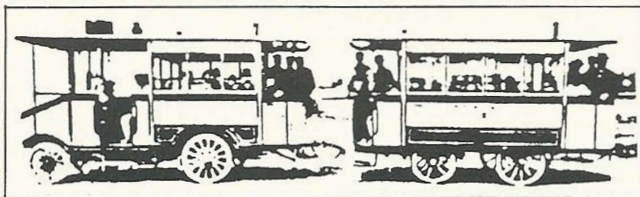
La création du tramway Melun-Barbizon, inauguré en Mars 1899, ouvrait même la possibilité au Train Scotte, en permettant aux touristes débarqués à Barbizon d'aller faire un tour à Franchard et même à Fontainebleau en attendant de reprendre le tramway du soir à Barbizon vers Melun. Scotte avait bien vu cet avantage et comptait l'exploiter, mais cela venait trop tard et le cœur n'y était plus.

En fait, ces trains routiers souffraient de bien des défauts qui finirent par causer leur perte : entretien coûteux, faible rentabilité, encombrement de la machine et des réserves de combustible, poids mort trop élevé par rapport à la charge utile, autonomie réduite, manœuvre lente et lourde, peu de maniabilité, peu de fiabilité.

... MAIS CE N'ÉTAIT PAS ENCORE LA FIN

Pourtant, il semble bien que le Train Scotte ne soit pas mort tout à fait à partir de 1900 et qu'il ait connu un prolongement utilitaire pendant plusieurs années. En effet, un de mes vieux amis, plus qu'octogénaire, se rappelle fort bien avoir vu en son enfance dans les rues de Bourron et Marlotte, une locomotive routière semblable affectée au transport du bois et particulièrement des poteaux de l'entreprise de Bourron. Conduite par PAULARD, de Grez-sur-Loing, elle traînait à grand fracas un plateau chargé de bois et l'on a vu longtemps, Rue Allongé, une bordure de trottoir ébréchée par ses bandages en fer. Encore un virage raté !

Ce transport était toujours appelé le Train Scotte dans le pays. Un autre ami, nonagénaire celui-là, se souvient de deux locomotives ayant aussi gardé le nom de «Train Scotte», qui faisaient le transport du sable sur route entre les carrières proches de Larchant et l'embarcadère du canal à Nemours. Il s'agit donc très probablement des locomotives rescapées de nos éphémères transports touristiques.



Peu de temps après, en 1903, apparut un autre train routier, que l'on n'a pas connu à Fontainebleau, le Train RENARD, du nom de son inventeur le Colonel Charles RENARD (1847-1905) qui représentait un notable progrès sur le Train Scotte : la locomotive était remplacée par un tracteur à pétrole beaucoup plus maniable et moins encombrant ; les remorques n'étaient pas simplement attelées, mais reliées entre elles et au tracteur, d'où des performances supérieures à celle du système Scotte.

Pourtant, le Train RENARD ne connut pas, lui non plus, un grand développement malgré des essais prometteurs dans le domaine militaire. Avec lui moururent les trains routiers à baladeuses pour voyageurs. L'automobile, puis le camion, allaient se généraliser, le pneumatique l'emportait sur le bandage - non sans mal d'ailleurs - et la Grande Guerre allait rejeter dans le passé, sans espoir de retour, les petits «trains sans rails» si bien oubliés maintenant qu'on a grand-peine à en retrouver trace.

Mais avouons que le ferrailant Train Scotte forestier ne devait pas manquer de pittoresque avec sa rutilante loco, ses wagons cahotants, ses passagères à voilette et canotier coquin, toutes ombrelles dehors et ses sportmen à casquette ronde et culotte cycliste emportés vers Franchard à grand tapage sur les poussiéreuses routes blanches sous l'œil suspicieux du garde forestier en éveil.

SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

Souvenirs personnels de personnes âgées.

Abeille de Fontainebleau - Chroniques locales, en particulier 19 Février 1897 ; 15, 22 Octobre 1897 ; 1, 8 Juillet 1898 ; 23 Juin 1899 ; 6 Juin 1913.

BOYER Albert, Les transports routiers ; coll. «Que sais-je ?» P.U.F. 1973.

CHANUC Lucien, Les trains routiers ; «La vie du Rail» n° 1958, 6 Septembre 1984, pp. 48-50, 5 photos.

GUILLORY Georges, La disparition des petites industries dans les environs de Fontainebleau. Chapitre «Locomotives routières et vélocipèdes» ; Abeille de Fontainebleau, Juin 1913.

MARTROY Jean, Le Train Renard ; Bull. Assoc. des Amis du Vieux Lamballe et du Penthièvre ; mémoires de l'année 1982, n° 10, 1983.

ROBERT J., «Histoire des transports dans les villes de France», pp. 84-85.

Documentation inédite aimablement communiquée par Jean BELHABIT, Attaché administratif principal au Centre de l'Office national des Forêts, Fontainebleau, que nous remercions vivement.