



Serge Rex dans son garage-atelier avec la 141 R (à gauche) et la 241 P (à droite). Derrière lui, contre le mur, une autre de ses réalisations, une voiture voyageuse de la Compagnie Internationale des Wagons-Lit et des Grands Express Européens (CIWL).

Serge Rex, l'ancien chaudronnier qui construit des locomotives à vapeur

Il était une fois un ancien cheminot des ateliers de Périgueux en Dordogne qui rêvait, dès ses années d'apprentissage, de construire des maquettes de locomotives à vapeur à l'échelle 1/20^e et de les faire rouler sur un réseau bâti dans son propre jardin. Le rêve est vite devenu réalité...

Serge Rex est un ancien cheminot chaudronnier qui a travaillé aux ateliers du PO (la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans) à Périgueux, de 1948 à 1989, années d'apprentissage SNCF comprises. C'était le temps des

locomotives à vapeur, une époque aux conditions de travail particulièrement difficiles. Des années plus tard, Serge se rappelle encore, entre autres, du bruit assourdissant qui régnait en permanence dans les ateliers. « Lorsque nous faisons

le rivetage d'un chaudron de deux mètres de diamètre, celui-ci devenait une véritable caisse de résonance et le bruit propageait bien au-delà des murs de notre établissement ! », raconte l'ancien arpète. « Les locomotives étaient démo

tées presque intégralement, à 80 %. Et tous leurs organes étaient refaits à neuf. »

Des maquettes au 1/20° wet en état de marche

Dès qu'il entre en apprentissage, Serge rêve de créer des modèles réduits de ces monstres d'acier qui sont mus par la vapeur d'eau. Mais ce n'est que peu de temps avant son départ à la retraite (il partira de la SNCF en 1989) qu'il réalise, avec beaucoup d'enthousiasme et de ténacité, sa première réplique. Son défi est de reconstruire les machines à l'identique, à l'échelle 1/20°, et... en état de marche. Or, qui dit locomotives qui roulent, dit voie ferrée ! C'est ainsi qu'il se lance, là aussi avec succès, dans la construction d'un véritable réseau ferré dans son propre jardin à Barnabé sur la commune de Boulazac en Dordogne. Tout émerveillé du résultat obtenu, il fera circuler ses "petits" chefs-d'œuvre devant famille, amis et collègues, admiratifs devant le travail accompli. Les locomotives de Serge fonctionnent avec du charbon et de l'eau, comme les "grandes". « Il faut bien une petite demi-heure pour monter le charbon à température afin qu'il chauffe l'eau, puis celle-ci se transforme en vapeur à l'intérieur de la chaudière de la locomotive », rappelle-t-il.

141 R, 241 P, Pacific 231...

Sa toute première locomotive est la légendaire 141 R américaine : une série avait été commandée aux États-Unis par la France en 1945 (1340 ensembles de 145 tonnes par machine). Il a eu la belle surprise d'être invité à présenter "sa" 141 R lors des portes ouvertes de son établissement en 1984. Porté par cette réussite, il s'équipe d'un tour pesant une tonne qu'il installe dans son garage... au détriment de sa voiture. Travaillant toujours sur plans, il s'attelle ensuite à la réalisation d'une 241 P tout en inox : une puissante locomotive équipée d'une chaudière à haute pression et construite dans les années 1950 pour la Compagnie

du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (le fameux PLM) afin d'assurer la traction des trains de voyageurs rapides sur les grandes lignes du PLM, comme le Train Bleu. Serge réussit là un travail de maître, fruit de 6000 heures d'ouvrage.

Ensuite, il enchaîne les créations... Il construit une Pacific 231 en coupe – un « écorché », disent les spécialistes – afin de pouvoir décrire et expliquer aux néophytes l'intérieur de la machine et son fonctionnement. Suivra une élégante 121 PLM C1 de 1889, tout en laiton, dont l'assemblage des éléments est tenu par plus d'un millier de rivets apparents. Une fois astiquée, elle brille comme un sou neuf.

S'y ajoute bientôt l'Américaine de type Challenger, réplique de cette machine construite en 1936 pour l'Union Pacific Railroad. Un vrai monstre de locomotive qui fait 36 mètres de long et pèse 475 tonnes. La version née des mains de Serge mesure 1,80 m et pèse plus de 50 kilos ! Enfin, il y a également la fameuse Léviathan de la Central Pacific Railroad, reine des westerns. Elle apparaît entre autres dans *Le Train sifflera trois fois* (High Noon) de Fred Zinnemann, *Le Brigand bien-aimé* (Jesse James) de Henry King, *Les Conquistadors* (Dodge City) de Michael Curtiz, *Pacific Express* (Union Pacific) de Cecil B. DeMille.

Après le métal, le bois

Aujourd'hui, à 90 ans bien sonnés, Serge allège ses efforts. Il a démonté son circuit extérieur et délaisse ses lourdes mécaniques pour réaliser des créations en bois, nettement plus légères, telle cette batteuse à blé, un engin du XIX^e siècle, accompagnée de sa locomobile qui l'entraîne dans son action mécanique de battage. Il a aussi réalisé la maquette de la cathédrale Saint-Front de Périgueux, dont la restauration fut signée par l'architecte Paul Abadie (par la suite, celui-ci prit la cathédrale périgourdine comme modèle pour construire la basilique du Sacré-Cœur dans le quartier de Montmartre à Paris). « Pour réussir de telles maquettes, il ne suffit pas d'être méticuleux et précis. Il faut aussi être endurant et surtout ne pas se décourager », commente Serge. Toujours inspiré par la capitale, ce passionné vient de terminer la réplique de Notre-Dame de Paris, l'un des monuments les plus emblématiques de Paris et de la France, et qui, reconstruite après l'incendie du 15 avril 2019, a rouvert ses portes au public le 7 décembre dernier.

Avis aux passionnés de modélisme, il est possible de rencontrer Serge Rex : le contacter au préalable par téléphone au 05 53 08 58 80.

Bernard CHUBILLEAU



Serge Rex avec la plus grande de ses locomotives, la Challenger, réplique d'une imposante machine de la compagnie américaine, l'Union Pacific Railroad.