

Remy Chatagny

L'amour d'un homme pour le bruit pur des tracteurs d'autrefois

Fraîchement retraité, Remy Chatagny, de Corserey (FR), occupe tout son temps libre à sa collection de tracteurs d'autrefois. Il en possède une bonne centaine, de toutes les marques, époques et motorisations, qu'il a acquis en Suisse, en Europe et sur le continent américain. Récit de presque trois décennies consacrées à la réanimation de mécaniques devenues muettes à cause du désintérêt utilitariste de l'homme du vingtième siècle.

Xavier Pilloud, journaliste, Fribourg

Photos (copyright) : Nicolas Repond, Bulle

Remy Chatagny a pris il y a quelques mois une retraite anticipée. A l'âge de 62 ans, ce Fribourgeois a décidé qu'il avait assez de choses à faire dans le vaste hangar qui jouxte sa maison, à Corserey. Dans cet entrepôt dorment plus de cent tracteurs de collection, datant de 1918 à la fin des années 50. « Mais en tout, il y en a 450 qui ont dû transiter par chez moi », précise Remy Chatagny, la barbe souriante et l'œil malicieux. Blanc et Paiche, Titan, Lanz Bulldog, Bucher, Franz, Steyr, Hürlimann, Vevey, John Deere, Massey, Case, Vierzon, le béotien est vite étourdi par la profusion des marques de tracteurs.

Ces acteurs de la mécanisation de l'agriculture et témoins du passé des campagnes sont aussi des bijoux de mécanique et des créations d'inventeurs géniaux. « Les moteurs des automobiles se sont tous très vite ressemblés, explique Remy Chatagny. Dans les tracteurs en revanche, il y a eu longtemps une grande diversité entre les marques. » Deux-temps, monocylindres, systèmes neutres stationnaires à force d'entraînement aux boules chaudes, diesel ou essence, les monstres de fonte de sa collection disposent de modes de propulsion aussi variés que surprenants. Les systèmes d'allumage eux aussi sont des curiosités. Certains tracteurs démarrent grâce à la chaleur émise par un fer à souder, d'autres par l'explosion d'une cartouche de fusil de chasse !

Plus que réparer, restaurer

Remy Chatagny s'est pris de passion pour les tracteurs – « je suis un ravagé des tracteurs » comme il dit – par goût pour la mécanique. L'homme pour qui il est important « de sentir



Remy Chatagny

l'intérêt des vieilles choses» trouve son bonheur lorsqu'il peut redonner la vie à un engin cliniquement mort. « Un tracteur qui ne démarre pas ou qui me résiste, je ne supporte pas », témoigne le sexagénaire. C'est ainsi que depuis 1980, il acquiert des spécimens dans les arrière-cours des fermes ou chez les garagistes pour les retaper patiemment. Son travail n'est d'ailleurs pas celui d'un réparateur, mais celui d'un restaurateur. Remy Chatagny démonte pièce par pièce les moteurs, pour nettoyer chaque élément, le changer si possible ou même le fabriquer à neuf, grâce à un de ses amis mécanicien qui possède un tour et « sait tout faire avec ».



Après des journées entières consacrées à désencrasser la mécanique, à ressouder la fonte, à ôter la rouille et à repeindre, le tracteur peut redémarrer, reprendre le chemin des champs, à Corserey. «Ce qui est vraiment beau c'est d'entendre le bruit du moteur», dit le collectionneur, qui, pourtant, n'est parfois pas parvenu à ramener dans le monde du son et du mouvement certains de ses pensionnaires. Remy Chatagny possède une vaste littérature de classeurs, guides et manuels, en allemand, en italien, en anglais et en français, qui lui permet de tout savoir sur tel John Deere de 1954 ou tel Blanc et Paiche de 1918. «Il y a absolument tout dans ces descriptifs», sourit le monteur-électricien de formation.

Du prix de la ferraille au prix de la collection

Il débute en 1980, en achetant un petit Steyr pour s'occuper de son coin de forêt. Ensuite, il acquiert plusieurs modèles de ce genre, qui n'intéressent plus les agriculteurs, au prix de la ferraille, entre 200 et 400 francs, pour les restaurer et les revendre à des collectionneurs, ou bien sûr pour les garder. Très vite, il se met à sillonner la Suisse, à la recherche de modèles plus rares. «Les Suisses allemands m'en ont pas mal fourni, fait remarquer Remy Chatagny. Ils aiment que leur ferme soit propre en ordre et se débarrassent des vieux tracteurs.» Sa collection ne cesse de croître. Le Fribourgeois est introduit dans le réseau international des collectionneurs, un petit monde. Des rabatteurs lui signalent des pièces de grande valeur dans les pays où elles se cachent, en Argentine, aux Etats-Unis, au Canada, à Cuba. Il demande un descriptif de la bête, un bulletin de santé éventuellement, puis il achète, pour plusieurs mil-

liers de francs, ou il renonce. Il ne découvre son acquisition que plusieurs semaines plus tard, après le transport en conteneur dans un cargo.

De manière étonnante, le collectionneur a rarement été trompé ou déçu par une acquisition à l'international et à l'aveugle. «Vous savez, ça marche à la confiance, explique-t-il. Mais je me suis quand même fait avoir avec un Lanz Bulldog 1953, qui vient de Cuba.» Arrivée dans un état déplorable, payée au prix fort, la machine n'avait à peu près aucune pièce en état de fonctionner et sa carrosserie était dénaturée. «On a bossé de nombreux mois dessus», lâche Remy Chatagny, fier malgré tout de posséder un objet importé de Cuba avant que le régime castriste ne ferme les frontières. Rouge flamboyant, le monstre de plus de trois tonnes est rangé tout au fond du hangar de Corserey. Les Lanz Bulldog sont les modèles les plus prisés des collectionneurs.

Patrimoine culturel en danger

Pour Remy Chatagny, il ne fait pas de doute que les tracteurs, en tant qu'outils de travail et moyens de transport, font partie intégrante du patrimoine culturel. «Dans les fermes, aux Etats-Unis, on trouve encore les générations de tracteurs les unes à côtés des autres explique-t-il. En Suisse, en Europe, on se débarrasse des engins trop poussifs ou pas assez bardés d'électronique, c'est dommage.» La Suisse a d'ailleurs joué un rôle important dans l'histoire du tracteur. La marque Hürliemann, par exemple, a ceci de particulier que ses machines sont entièrement estampillées du nom de la maison, du pneu au piston. D'autres marques, telle que Ve-

vey, se sont illustrées dans les modèles spéciaux, pour les cultures agricoles ou pour les tarmacs des aéroports militaires.

Remy Chatagny est sans doute à la tête d'une des plus importantes collections du pays, d'un vrai musée, qu'il a bâti tout seul, sans aide des pouvoirs publics. « Il faut dire que je n'ai jamais rien demandé, s'amuse le sexagénaire. Je suis un individualiste et je ne veux rendre des comptes à personne. » Pourtant, « ce qui risque d'arriver, c'est que ça disparaisse », reconnaît le passionné, qui espère que ses enfants reprendront le flambeau en temps utile. Mais Remy Chatagny ne veut pas imaginer un monde où les enfants n'auraient pas une occasion de voir comment fonctionne un vrai moteur, avec quelle sonorité il ronronne, dans quel long rituel de manivelles il démarre.

En collectionneur absolu, ce Fribourgeois fils d'agriculteur n'avoue aucune préférence pour un modèle donné ou une marque précise. Il abrite dans son hangar – construit en six étapes à peu près de ses propres mains – une collection très représentative, qu'il fait visiter à qui veut la découvrir, sur rendez-vous. La seule espèce qu'il ne possède pas est le tracteur à vapeur. Ces machines, construites jusque dans les années 30, coûtent extrêmement cher. « Et vous devez beaucoup les faire travailler, sinon la chaudière se désagrège très rapidement. » Ces objets semblent réservés aux fous de tracteurs, Remy Chatagny en est seulement dingue.

Remy Chatagny organise tous les quatre ou cinq ans la tractobénichon, à Corserey (www.tracto.ch). Ne s'intéressant pas uniquement aux gros moteurs, il met en place cette année la quatrième édition des « Huit heures du Solex », à Corserey, les 12-13-14 septembre 2008 (inscriptions au 079 634 21 24).



DÉBAT

Immeubles-tours ? L'espace public en jeu

Le forum du numéro 2/2008 de Patrimoine ouvre un débat pertinent sur les constructions en hauteur. Selon Christoph Schläppi, l'émergence de tours pourrait favoriser « une recomposition cohérente de l'espace public » tout en répondant à la densité urbaine. Après quarante années de critique et de débat autour de l'architecture de la ville hyperdense et haute nous voilà replacés dans les enjeux quantitatifs et leur impact sur le paysage urbain. Ce forum ne relève d'aucun apriori sur la question et pourtant : l'idée d'empiler l'habitat ou le travail sur des hauteurs excessives laisse sceptique pour plusieurs raisons. D'abord parce que l'espace est le contraire de l'addition... il découle de la « mesure » (modestia) et de la proportion ou des jeux d'échelle. Il n'est pas démontré que le ressenti humain soit vraiment à l'aise dans un logement situé trop loin du sol. Ensuite, du point de vue de l'énergie, plusieurs physiciens émettent des réserves sérieuses sur des constructions hautes (bilan thermique/coefficient de forme/équipement), la tour est toujours problématique car plus exposée aux variations climatiques. La troisième raison tient de l'équilibre entre les espaces au sol et la densité organisée en hauteur. Par exemple le masterplan de Praille-Acacias-Vernet à Genève semble idéaliser la construction de plusieurs tours sur un espace concentré. La requalification de ce morceau de ville hétérogène n'engendre pas, dans sa version actuelle, un espace public fort et généreux. Patrimoine suisse devra revenir sur le sujet, chaque fois que l'espace public sera « absent » des projets de densification.

Marcellin Barthassat,
architecte SIA FAS, président de Patrimoine suisse Genève

Rectificatif

Les notes de bas de page de l'article « Paysage urbain en tension » de Marcellin Barthassat ont été publiées dans le mauvais ordre. L'indication 1 dans le texte correspond en réalité à la note en fin d'article numéro 4, l'indication 2 à la note 5, l'indication 3 à la note 6, l'indication 4 à la note 7, l'indication 5 à la note 1, l'indication 6 à la note 2 et l'indication 7 à la note 3. Toutes nos excuses.