

A L'AVANT-GARDE  
DU PROGRES ET DE  
L'HUMOUR

**L**e manège proprement dit a un diamètre de 11 mètres, soit un noyau de 5,30 mètres de diamètre, au centre duquel est érigé le mât, camouflé par le «tour de mât» ; ce dispositif est un ensemble de 12 panneaux assemblés par des charnières, le 13<sup>e</sup> et le 14<sup>e</sup> panneau ayant été oubliés lors du chargement pour la Hollande. Les panneaux sont subdivisés par deux cadres roccoco, celui du haut comportant un miroir et celui du bas actuellement décoré de visages féminins et têtes de cheval, et de bouquets de fleurs.

**La cavalerie  
de Gustave  
Bayol dans  
le Salon  
Demeyer**

Initialement, le diamètre de ce noyau était de 3,40 mètres seulement. Il contenait la machine à vapeur qui entraînait le manège et fournissait l'électricité nécessaire à l'illumination, ainsi que l'orgue. L'échappement de la fumée et de la vapeur se faisait à travers le mât central, évidé pour former cheminée.

Le plateau du manège est ainsi passé d'une largeur de 7,60 mètres à 5,30 mètres vers 1932 ou 33, et le nombre de sujets animaux par rangée a été réduit à 3 au lieu de 4 initialement. Ainsi, on est passé de 32 sujets en tout à 24 sujets, dont 12 chevaux et 12 cochons, tournant dans le sens des aiguilles d'une montre. Chaque attelage de 3 chevaux paraît tracter ou suivre les carrosses, les rangées de cochons entourant les toupies.

Le tournant annulaire est constitué de douze charriots possédant chacun un train de roulement. Porté par 24 roues et mu par quatre moteurs à courant continu, cet anneau se déplace sur une voie circulaire constituée de deux rails concentriques en bois et métal.

La transmission du mouvement des moteurs est effectuée par l'intermédiaire des quatre roues extérieures des quatre charriots moteurs, les roues internes étant libres sur l'axe. Sur les charriots ne possédant pas de moteur électrique, le mouvement des sujets est assuré par la rotation des roues extérieures. Le guidage des roues est réalisé par des paliers à coussinet en laiton pour les plus anciens et des poulies à roulements pour les plus récents.

Le mouvement le plus simple est celui de la toupie, réalisé par un axe vertical fixé sur le charriot. Au pied de la toupie se trouve une crapaudine à roulement. Les cochons et chevaux sont entraînés par un mécanisme de bielles et de manivelles lié à l'arbre moteur, les gondoles ont un mouvement oscillant obtenu par deux couples conique et excentrique.

La réduction du nombre de sujets et de la largeur du plateau correspond à une modification du mouvement mécanique d'entraînement des animaux. Dans la

situation initiale, ceux-ci étaient «sauteurs», entraînés de bas en haut par une tige traversante habillée de cuivre torsadé.

La morphologie des chevaux, leurs membres postérieurs en extension et leurs membres antérieurs fléchis, est en concordance avec cette situation première, et bien entendu pas avec celle résultant de la transformation, dans laquelle les chevaux se meuvent d'avant en arrière selon le système dit «galopant». Par contre, l'Eden Palais qui était conçu comme galopant dès l'origine, était équipé de chevaux aux membres en extension. Laissons les connaisseurs que sont F. et F. Marchal\* décrire les caractéristiques du style de Bayol : «Chez Bayol, le harnachement est fidèle à celui qu'utilisaient réellement les équitants de l'époque : selle plate, classique, avec deux petits quartiers de part et d'autre du siège sous lesquels sont fixés les porte-étrivières métalliques, et deux grands quartiers arrondis présentant un léger bourrelet antérieur. Le tapis de selle déborde à peine ce bourrelet à l'avant et recouvre une partie du flanc à l'arrière. Des damiers, finement décorés de striures obliques, sont cernés par une bordure se terminant par un pompon sculpté. Un «collier de chasse» s'élargissant en festons également garnis de pompons recouvre le poitrail. Des rosaces de bois (et rarement rapportées en pièces de laiton clouées comme chez les allemands) donnent du relief à ce collier. On peut rencontrer exceptionnellement une version ancienne du collier chez Bayol qui ne consiste qu'en une fine courroie sans garniture ni feston. La «croupière» qui passe sous la queue est coupée par une lanière qui s'étale de part et d'autre de la croupe et se termine en forme triangulaire.

La tête est plutôt large et courte, la ganache épaisse, les naseaux bien ouverts, la mâchoire inférieure fortement avancée dite «mâchoire de brochet». Les oreilles peu creusées, orientées vers l'avant, s'ouvrent latéralement. La crinière se répand sur l'encolure en mèches ondulées peu volumineuses. Le toupet ne comporte habituellement qu'une seule mèche frontale fine. La queue en bois (parfois en crin de cheval sur les petits sujets) se termine en pointe, fixée à l'intérieur du jarret droit. Au niveau des rapports de formes, on peut reprocher aux chevaux de Bayol leurs membres antérieurs trop courts, une tête un peu grosse parfois, et des fesses toujours étriquées.»

Les cochons, comme les chevaux tournent la tête vers la droite, et tirent la langue. Ils sont, au début du siècle, des animaux porte-bonheur populaires que l'on voit représentés très fréquemment sur les cartes de vœux et qui, dans la fête foraine, sont très présents par exemple sous forme de pains d'épices.

On ne connaît pas la composition initiale de la cavalerie. Était-elle constituée uniquement de chevaux et cochons, ou son bestiaire était-il plus riche, cela est impossible à déterminer. Dans son état actuel, notons l'ironie de l'ordonnement, qui fait alterner les attelages princiers avec les troupes de petits cochons accompagnant une toupie qui tourne sur elle-même.

Dans le contexte d'un Carrousel-Salon, cette disposition un peu satirique ne saurait être gratuite. Quant à la signification grivoise du cochon, elle n'était peut-être pas vraiment intentionnelle, encore que... Mais les caricaturistes du début du siècle ne se privaient pas de l'exploiter, pas moins que les clients eux-mêmes,

\* Marchal, biblio n°11, p.101

ainsi que le rapporte un témoin cité par C.Py et C.Ferenczi : «... des pourceaux à la gueule lubrique emportent de folles donzelles aux atours violents, jambes de ci, cuisses de là, jupes levées sur des coins de chair, les unes plantées droites sur les bêtes de bois, les autres acalifourchonnées par couples qui s'enlacent, toutes riant, glapissant, lançant des appels aigus ou des cris pâmés...»\*

Bayol est resté longtemps méconnu, et il appartient particulièrement à J.P.Favand d'avoir suscité sa reconnaissance, à travers ses expositions\*\*. Il a notamment fait revenir en France l'une des œuvres importantes de cet artiste, disparue depuis 1944, le «Char de la Sculpture», créé en 1887 pour figurer dans la Fête carnavalesque du 20 Février à Angers, donnée «au profit des pauvres». Ce char est un caisson sur quatre roues, d'une longueur de deux mètres, sculpté à l'avant d'un Pégase cabré et à l'arrière d'une tête de cygne juchée sur un long cou recourbé, d'une hauteur également de deux mètres. Il est intéressant de comparer le croquis d'avant-projet avec la matérialisation finale du projet : on s'aperçoit que le projet initial ne comportait à l'avant que deux cygnes, qui ont été transformés en cours d'exécution pour devenir les ailes de Pégase. Ce char est directement inspiré d'une vignette de Claude-François Menestrier, dans son «Traité des Tournois, Ioustes, Carrousels et autres Spectacles Publics» publié à Lyon en 1669\*\*\*.

Cette fête finie, Bayol sollicite dès le 30 mars l'autorisation municipale d'exploiter ce char. Sur son papier à lettres énumérant ses activités — dont la fourniture pour forains est encore totalement absente — : «Statues religieuses et profanes - Ornementation - Plâtre - Bois - Pierre - Marbre - Meubles et bâtisses - Bustes - Médailles d'après nature - Décorations intérieures - Gravure etc...», Bayol alors âgé de 28 ans écrit : «Monsieur le Maire, Je viens vous soumettre un projet que j'ai formé et en même temps vous demander l'autorisation de le mettre à exécution. Je désirerais faire à Angers ce qui existe déjà dans plusieurs villes : un char richement sculpté, trané par deux chèvres, pour promener nos petits enfants (...)\*\*\*\*\*\*. C'est sans doute cette attraction remarquée qui vaut à Bayol d'être sollicité la même année par un forain qui lui demande de lui fournir des chevaux de bois d'un modèle sans équivalent ailleurs.

Ce sont alors les prémises d'un marché nouveau pour Gustave Bayol, menuisier et fils de menuisier, et pour l'industrie française. L'artisan-artiste devenu entrepreneur se dote de locaux, embauche des ouvriers, s'attache la collaboration d'un de ses amis peintre de l'école des Beaux-Arts, Fernand Lutscher. Les travaux récents de René Rabault\*\*\*\*\* et Charles Gilbert\*\*\*\*\* permettent de suivre le développement de l'affaire de Bayol, qui se structure progressivement en entreprise de construction de manèges et non plus seulement de production de décors sculptés et peints. Le pas est franchi en 1898 avec la création de la «Société Angevine des Industries Foraines en Commandite par Actions» dont les statuts spécifient qu'elle a pour objet «la fabrication et la vente de tout matériel nécessaire aux industriels forains».

En 1906, son entreprise s'est tellement développée qu'elle déménage dans de nouveaux locaux Modern Style spécialement construits pour elle route de Paris,

**Bayol  
célèbre  
la fin de la  
civilisation  
du cheval et  
l'avènement  
de la  
conquête  
du temps et  
de  
l'espace**

\* Py, biblio n°14, pp 284-285

\*\* Favand, biblio n°2

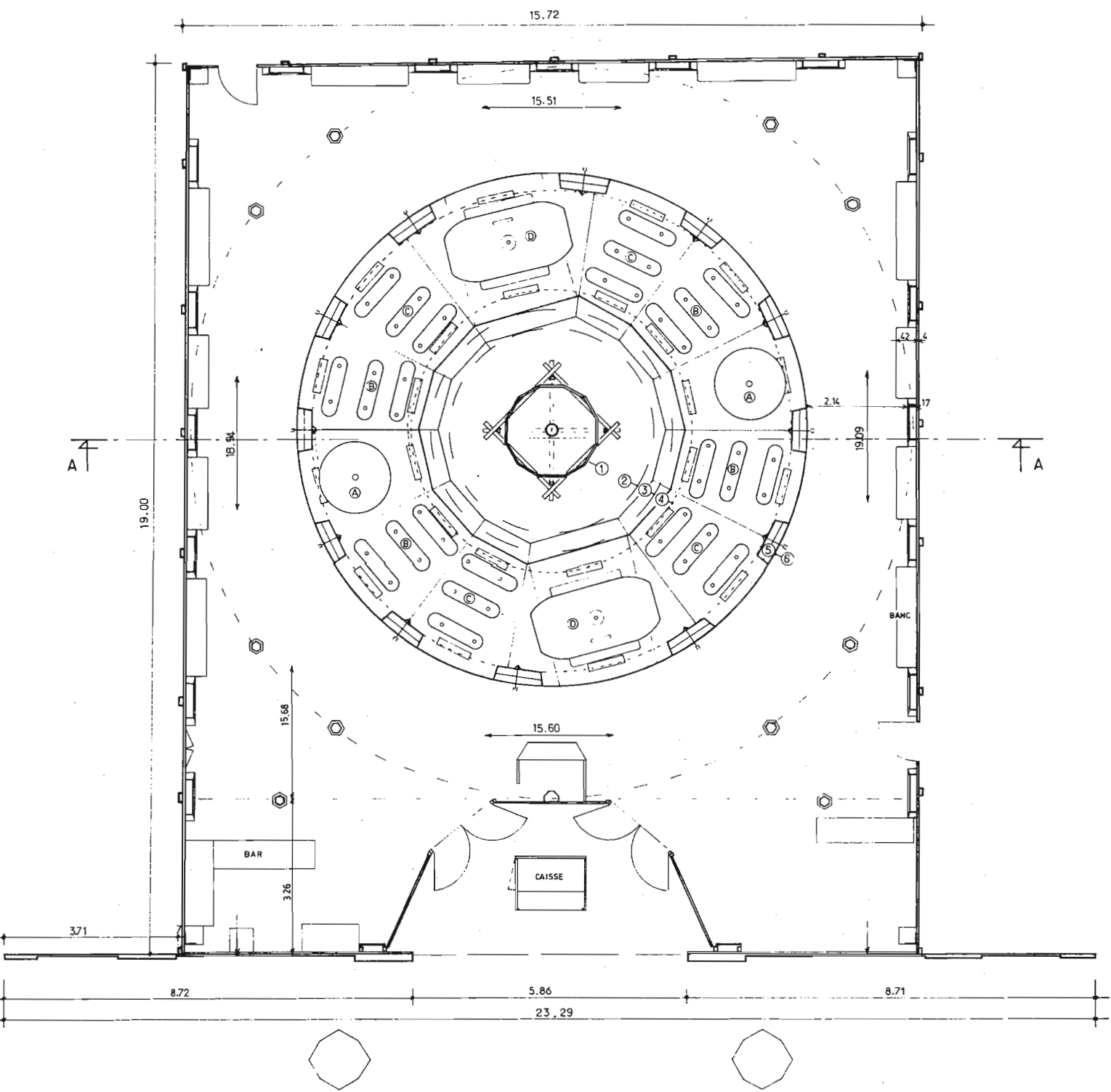
\*\*\* Werner Oechsli et Anja Buschow, Architecture de fête, p.59, Liège 1987

\*\*\*\* Archives Municipales d'Angers, 114 M, documents aimablement communiqués par M. S. Bertoldi

\*\*\*\*\* Biblio n°15

\*\*\*\*\* Biblio n°5

- Ⓐ Toupie
- Ⓑ Cochons
- Ⓒ Chevaux
- Ⓓ Gondole



Plan au sol du Carrousel-Salon

toujours à Angers. Bayol travaille alors en association avec un industriel spécialisé dans la mécanique, Charles Detay, dont le fils épousera plus tard Mireille Bayol. Par cette combinaison fructueuse de la créativité artistique et du génie mécanique, la fête foraine française entre de plein pied dans l'ère industrielle, avec le retard d'usage sur la Grande-Bretagne. L'euphorie de la presse rend compte de cette nouvelle conquête d'une société vouée à la vitesse, ainsi qu'en témoigne ce texte contemporain extrait de «Le Monde et la Science» :

«Le besoin de mouvement et de vitesse qui caractérise notre génération a trouvé dans la mécanique un puissant auxiliaire, même pour ses distractions et ses amusements. Ce besoin est naturel, car le mouvement et la vitesse constituent la loi du progrès et de la perfection.

Les premières générations humaines se contentaient de la traction animale. Elles effectuaient leurs déplacements au pas lent des bœufs. Plus tard on s'est servi du cheval jusqu'à l'apparition des locomotives. De nos jours, le cyclisme et l'automobilisme ont, tour à tour, servi à toutes les classes de la société et l'aéroplane entrera bientôt dans les modes usuels et courants de transport.

La vapeur et l'électricité, les moteurs à explosion surtout, ont permis à l'homme d'accélérer chaque jour davantage la vitesse et d'atteindre des chiffres fantastiques (...) Pour satisfaire ce besoin de vitesse et d'émotions vives on a créé les attractions mécaniques qui, avec une faible dépense, offrent, aux petites bourses des travailleurs sédentaires, les jouissances éphémères du tapis volant des Mille et une Nuits et l'ivresse du plaisir. Pendant les courts instants d'une illusion féconde, surtout pour les imaginations simples, cette ivresse du plaisir procure la sensation de la réalité.

Souvent ces émotions et ces sensations de volupté sont si vives et profondes qu'elles ont été incriminées par de rigoureux hygiénistes qui prétendent qu'elles peuvent occasionner des troubles cardiaques et gastriques.(...)

La rotation sur une piste circulaire, à cheval sur des animaux de toutes sortes ou assis dans des véhicules de toutes formes, quelquefois même imprévues, comme des ustensiles de ménage, a donné naissance à toute une série d'installations mécaniques dont quelques unes sont de véritables petites usines perfectionnées, montées sur des chariots pour leur transport sur route. La force motrice est fournie le plus souvent par une locomobile placée au centre du manège, près de l'orgue, également actionnée mécaniquement. Cette locomobile est masquée par des panneaux décoratifs, souvent très luxueux, et le tout est éclairé par des torrents de lumière électrique.»

Bayol est culturellement et professionnellement immergé dans cette civilisation, ainsi qu'en fait foi sa carte de vœux de l'année 1909, sur laquelle ils se représente pilotant un aéroplane, auquel sont suspendus un dirigeable, une voiture, un cheval à bascule et un lion de manège :

*«Tiens, tiens, voici Bayol, comment vas-tu ma vieille ?  
Eh oui, c'est moi Messieurs, et sans peur je fends l'air.  
Si je suis cerf volant, je suis aussi l'abeille,  
Je butine toujours, vif tout comme l'éclair,  
Parmi les fleurs de choix du progrès que l'adore,*

*Pour lancer triomphant de l'Actualité  
Le dernier cri fameux dont l'Art français s'honore,  
Le chic dont mon esprit d'inventeur est hanté :  
Tant pis pour l'insomnie et mes pauvres méninges !*

*Or tout le monde à présent regarde vers l'azur.  
Après Ballons captifs, Autos, Lapins et singes,  
Voici que mes marteaux, mes burins frappent dur.  
Stridentes on entend mes scies mordre en l'âme  
Du bois, et le fer va se tordre dans la flamme  
Pour bâtir merveilleux de pimpants Aéros  
Comme les Blériot, les Lathan, mais j'efface  
A leurs énormes prix quantité de Zéros  
Ce qui fait que déjà l'on voit, bravant l'espace,  
mes machines volant à moins de mille francs :  
Et ça file, et ça tourne en pondant la galette :  
Que c'est un vrai bonheur. C'est pour rien, mes enfants !*

*Qui veut son Aéro n'a qu'à me faire signe,  
Je suis un créateur rapide ; jour et nuit  
Mes sujets guillerets marchent sans rouspétance  
Et leur chant de victoire en se mêlant au bruit  
Accompagne, joyeux, l'inlassable cadence.  
(...)»*

L'optimisme de cette carte de vœux commerciale cache que Bayol est sérieusement malade en cette année 1909 qui s'achève. Cet Avignonnais d'origine, fixé à Angers par les hasards du service militaire qui lui firent connaître là sa future épouse, est contraint à l'âge de 50 ans de cesser son activité. Il cède alors ses actions à son chef-menuisier Coquereau, associé à Maréchal et Chailloux, respectivement sculpteur et dessinateur dans l'entreprise. Coquereau et Maréchal recruteront alors un directeur en la personne de Henri Devos, que l'on retrouvera plus loin dans le Carrousel-Salon Demeyer. L'affaire change à nouveau de raison sociale en 1933 pour passer à J. Barassé, qui continue cependant à travailler sous l'enseigne «Ancienne Maison Bayol», ce qui en dit long sur la notoriété de Gustave Bayol, qui finalement n'a guère construit de manèges que pendant une dizaine d'années. L'entreprise Barassé ferme ses portes en 1939, et le nom Bayol sombre alors totalement dans l'oubli.

Cependant Bayol n'avait pu rester longtemps inactif. En 1918, il créa un atelier de fabrication de jouets en bois au 34 rue David d'Angers, auquel il adjoignit un commerce d'accessoires de la fêtes : «perles, colifichets et autres menus bijoux que les marchands vendent alors dans de la sciure» ou qui servent de lots dans les petites loteries alors fort nombreuses dans les fêtes».

Il décède en 1931.

Le terme couramment employé est plutôt celui de «gondole», mais il est évident que ces deux coques équipées chacune de quatre banquettes se faisant face deux par deux, fonctionnent conceptuellement comme des carrosses princiers — pourquoi pas celui de Cendrillon ? —. Montées sur un pivot, elles sont mues oscillatoirement d'avant en arrière et de gauche à droite.

**Carrosses et  
gondoles de  
Henri  
De Vos**

Seule la façade tournée vers l'extérieur du plateau est richement sculptée. De part et d'autre du panneau central équipé de glaces biseautées s'agrippent deux tritons dressés face à face. Le montant gauche comporte un cygne à l'aile déployée et est prolongé par une tête de griffon. A l'origine, la caisse était surmontée d'un cadre de quatre planches sculptées, auquel s'accrochaient des rideaux constituant plafond et dais. Ces deux pièces sont signées H. De Vos, Constructions foraines, Angers.

Le père de Henri Devos (qui modifia son nom), Alexandre, a commencé sa carrière comme sculpteur de statues religieuses à Gand en Belgique, mais par l'intermédiaire de la fourniture de personnages pour façades d'orgue, se spécialise ensuite dans l'art forain. Né en 1888, Henri commence sa carrière chez son père, puis la trentaine venue est engagé en tant que directeur chez Coquereau et Maréchal, lorsque ceux-ci viennent de reprendre l'entreprise de Bayol.

En 1925, il quitte ses employeurs et monte sa propre entreprise à Angers, Place St Serge, en entraînant avec lui le peintre Aimé Viavant. Son affaire se développe dans les technologies nouvelles qui passionnent De Vos, quoi qu'il reste fidèle à l'esprit de la sculpture apprise et pratiquée chez son père, ainsi qu'en témoignent les carrosses du Demeyer. L'activité de De Vos à Angers est stoppée par la guerre en 1939. Il la reprend ensuite sous d'autres formes à La Glacière-St Denis, puis dans les années 1968-70 à Hambourg. Jusqu'à son décès en 1979 à Paris, il reste actif dans les milieux de la construction foraine.

Sa signature sur les carrosses du Demeyer apporte une information importante sur la date de transformation du plateau tournant : elle ne saurait être antérieure à 1925, et se situe plus vraisemblablement au début des années 1930\*.

La place de De Vos à Angers, capitale française de la construction foraine, ne devait pas rester longtemps vacante. Dès 1945, l'un de ses anciens amis, Chéreau, carrossier des caravanes des cirques Bouglione, Pinder et autres, vient d'Avranches pour s'installer à Angers, où il crée une entreprise qui travaille jusqu'en 1965, employant régulièrement jusqu'à 100 personnes et parfois le double en période de grosses commandes.

Avec la disparition de cette entreprise devait s'éteindre l'activité exceptionnelle de quatre entreprises successives de construction foraine, auxquelles il convient d'ajouter celle de l'atelier Martin, «Peinture pour manèges et établissements forains — paysages — ornements — sujets — fleurs — façades — plafonds — intérieurs — lambrequins — théâtres — livraison rapide — vaste atelier —», tel que le présente sa publicité.

\* biblio n°15, et Weedom, biblio n°18, p. 65



**Un  
Limonaire  
d'exception,  
qui a vu  
du pays**

L'orgue a malencontreusement été vendu dès 1981, lors du départ du manège de Flevohof pour la Suisse. On sait qu'il a été détenu un temps par le collectionneur anglais Paul Corin, puis par Arthur Prinsen, pour partir finalement outre-Atlantique, sur la côte Ouest des Etats Unis d'où il est improbable qu'il revienne un jour prochain.

Dans le dernier état du carrousel, l'orgue était posé de niveau avec le plancher tournant, au bord de celui-ci dans le noyau central. Dans cette configuration, il était monté sans le couronnement de son fronton, trop haut par rapport au ciel du manège.

En situation initiale, l'orgue avait nécessairement une position plus centrale et imaginons-nous, était posé quasiment à même le sol de façon à pouvoir se dresser sur toute sa hauteur. Par déduction on pourrait en conclure que non seulement le plancher tournant a été réduit de largeur, mais aussi qu'il a été considérablement surhaussé par rapport à son niveau d'origine. Cette hypothèse est tout à fait plausible, car un manège sauteur ne nécessite pas une surélévation importante, l'essentiel de la mécanique étant dans le plafond, contrairement au galopant qui est monté sur roues.

Cette hypothèse, outre qu'elle propose une idée nouvelle sur la configuration initiale de l'intérieur du Carrousel-Salon permet aussi de poser la possibilité que cet orgue était présent dès l'origine dans ce manège, sans exclure non plus, car cela est tout aussi probable, qu'il n'ait été rajouté que dans les années 1930. Cependant cette dernière proposition est en contradiction avec les travaux de Maurice Demeyer qui avait tenté de renouveler le style du carrousel. Dans ce cas, pourquoi aurait-il installé un orgue à la façade démodée ?

Il reste cependant difficile de privilégier une hypothèse plutôt que l'autre, alors que la date de construction de l'orgue est assez essentielle. Nous savons grâce à l'obligeance de M. Prinsen que l'orgue portait le numéro de fabrication 4147. Selon M. Fournier, qui connaît bien les archives Limonaire, ce numéro correspond à un instrument de 66 touches, fabriqué en 1909. Le nombre de touches étant confirmé par plusieurs publications, il n'y a pas de raison de mettre en doute l'année, conforme à l'architecture de la façade. Or cette date de 1909 nous renvoie à un autre détail du Carrousel-Salon, l'aéroplane peint sur la façade : la carte de vœux éditée par Gustave Bayol en décembre 1909 nous a appris que l'aviation était le thème de l'année pour les constructions Bayol. Cette concordance ne suffit pas à établir que le carrousel a été construit en 1909, mais suggère déjà un premier faisceau de présomptions.

Il est par contre certain que la façade d'orgue a subi une modification vers 1930. En effet, elle comporte un horrible démon griffu, déployant ses ailes, grimaçant sous ses cornes de bouc. Cette sculpture est tout à fait inhabituelle pour une façade de Limonaire, et elle en cache d'ailleurs une partie de l'inscription : «Paris 166 Avenue Daumesnil Paris». Elle s'apparente par contre au bestiaire des

carrosses de De Vos : cet élément plaiderait en faveur de la restauration vers 1930 d'un orgue qui préexistait dans le même manège.

La façade de style Art Nouveau n'est de loin pas parmi les modèles les plus répandus de Limonaire, mais on en trouvait de très voisines dans d'autres Carrousels-Salons, ainsi l'Eden Palais ou le Faure Wilbert, ce dernier comportant par ailleurs le même nombre de touches.

La disparition de cet orgue est bien sûr regrettable. Philippe Rouillé\* a bien voulu procéder à une recherche à la fois sur Limonaire et sur les caractéristiques de l'orgue du Carrousel-Salon : «Le seul nom de Limonaire évoque pour les Français, mais aussi pour beaucoup d'étrangers, un mélange sympathique «d'orgue de barbarie», de fête foraine et de musique surannée mais entraînante, dans le contexte de l'époque 1900.

Limonaire est devenu un nom commun. C'est à l'origine le nom d'une famille d'artisans originaires du Béarn, à la limite du Pays basque. Charpentiers d'art au début du XIX<sup>e</sup> siècle, ils montent à Paris en 1840 et s'initient à la facture du piano. Mais ce sont deux de leurs descendants, les frères Eugène (1853-1942) et Camille (1859-1920) Limonaire, qui vont développer la firme et la rendre célèbre à partir des années 1880. A côté de quelques pianos et orgues de Barbarie, ils vont surtout se spécialiser dans les grands orgues de manège et de foire, capables de diffuser une musique puissante et bien rythmée devant des centaines de spectateurs. La richesse sonore et la qualité musicale de ces instruments, ainsi que la variété de leur répertoire d'abord notés sur des gros cylindres en bois, puis à partir de 1896 sur des cartons perforés selon le système popularisé par Gavioli, vont faire leur réputation. Certains de ces orgues occupaient toute la façade de l'attraction foraine qu'ils animaient, en particulier des tous premiers cinémas, et comportaient même des portes pour l'entrée et la sortie des spectateurs !

Après une période de grande prospérité dans les années 1900-1914, la firme fabrique des pièces d'avion pendant la première guerre mondiale. La paix revenue, malgré l'absorption de plusieurs de ses concurrents (dont le célèbre Gavioli), elle ne retrouve pas sa gloire d'antan. Frères Limonaire devient en 1926 la société des Anciens Etablissements Limonaire, qui fait faillite en 1930. Reprise par une autre société, elle disparaît complètement vers 1936.

Bureaux et ateliers étaient situés à Paris, dans le XII<sup>e</sup> arrondissement, partie au 166, avenue Daumesnil, qui était l'adresse commerciale et partie 70, rue Claude Decaen, où ils couvraient une surface importante. Des succursales furent ouvertes en Allemagne (Waldkirch), en Angleterre, et dans d'autres villes d'Europe. Des années 1870-1880 aux années 1930, on estime que Limonaire a produit plusieurs milliers d'orgues. La plupart ont disparu : usure, incendies, manque d'entretien, désaffection à l'égard de ce type d'instrument et de la fête foraine en général, concurrence de la sonorisation électrique etc... Il faut attendre les années 1950-1960 pour que des amateurs éclairés, d'abord américains puis européens, les recherchent, les rachètent et les restaurent.

Le Limonaire 66 touches qui équipa le Carrousel-Salon Demeyer date donc de la période la plus faste de la firme. Il fait partie d'une très petite série d'orgues exceptionnels, une demi-douzaine fabriqués à Paris vers 1906-1909 et qui pré-

\* Biblio n°17, et contribution inédite aimablement communiquée pour la rédaction de ce texte.

sentent de l'un à l'autre de légères différences. Ces orgues se caractérisent par une fabrication extrêmement soignée. La grande majorité des autres orgues de cette période utilisaient un système de commande purement mécanique entre le carton perforé et les registres ou les tuyaux, qui donnait généralement satisfaction mais se révélait insuffisant pour des morceaux complexes. Le nôtre par contre emploie un système de commande pneumatique ultra-précis, proche de celui des meilleurs pianolas, qui permet des répétitions de notes très rapides et une mise en place parfaite de l'exécution musicale. Le Limonaire 66 du Carrousel Demeyer peut donc, théoriquement, jouer toute sorte de musique, classique, populaire, de danse, voire militaire». L'enregistrement miraculeusement conservé par la famille Penel en apporte la démonstration\*, en nous renseignant sur les goûts musicaux du forain et de son public avant 1937.

\* La plupart des pièces figurant sur cet enregistrement réalisé dans les années 1965-1970, après la résurrection de l'orgue par Maurice Demeyer, ont pu être identifiées grâce à l'obligeante collaboration de la SACEM. Cet enregistrement est de première importance car il nous transmet le répertoire exhaustif des pièces jouées dans le carrousel-salon avant 1936 :

a) Stars and stripes forever (J.P.Sousa), b) Sur un marché persan (Albert v. Ketelbey), c) La Tourterelle (Eugène Damaré, 1885), d) Ce que c'est qu'un drapeau (La Mareille, 1900), e) Destiny (Sidney Baynes, 1912), f) Aux Halles (V. Scotto, 1916), g) Ay Cipriano (Juan Martinez-Abades), h) Oo-la-la ! wee-wee (George Jessel et Harry Ruby, 1919), i) Le tango du rêve (E. Van Malderen, 1919), j) La poupée animée (Lynde, 1920), k) La Madelon de la Victoire (C. Borel-Clerc, 1918), l) tu me reviens...enfin (René de Buxeuil, 1919), m) Tu n'as fait que passer (Blache Poupon, 1919), n) Le gentil coiffeur (Fernand Heintz, 1911), o) Hylida (Jos. Reynaud), p) L'or et l'argent (Franz Lehar, 1905), q) Poète et Paysan (Franz von Supper), r) Les contes d'Hoffmann (Jacques Offenbach, 1881), s) Flup !...Boston (Joseph Szulc, 1914), t) Viens près de moi (Léo Daniderff, 1914), u) Entrée des gladiateurs (Julius Fucik), v) Les saltimbanques (Louis Ganne, 1899), w) Alte Kameraden (Karl Teike), x) Le tango du chat (L. Raiter et V. Scotto, 1929), y) Gitana (Paula Chabran, 1928), za) Carmen (Georges Bizet, 1874), zb) Le petit Nénesse (J. Daris et Ad. Gauwin, 1910), zc) Fiançailles (E. Wesley, 1900), zd) Ma petite bretonne (D. Berniaux, 1907), ze) Le dernier tango (E. Doloire, 1913)

### Conclusion

Le Carrousel-Salon Demeyer est à nouveau en lumière, cinquante quatre ans après l'ultime extinction des feux. Monté en juin 1990 à l'Ecomusée d'Alsace, il a livré beaucoup de ses secrets, techniques, historiques, même si on ne sait pas tout de lui, à commencer d'où vient-il vraiment à l'origine ?

A présent redémonté, restauré pièce par pièce, il est mis en état pour être définitivement présenté à l'Ecomusée à partir du printemps 1992, dans des conditions qui lui permettront d'être préservé des intempéries tout en conservant sa caractéristique de métier forain, qui est d'être monté en plein air.

Ni juridiquement, ni techniquement, ni financièrement, cette aventure n'aura été simple. Elle se conclut heureusement.

En avant pour le dernier tour ? Il y aura chaque soir un dernier tour... et revivront, espérons-le, beaucoup de joies dans les tourbillons de confettis et serpentins.