

MULHOUSE ET LE TRAIN DU FUTUR 1839-2011

Par Nicolas Stoskopf

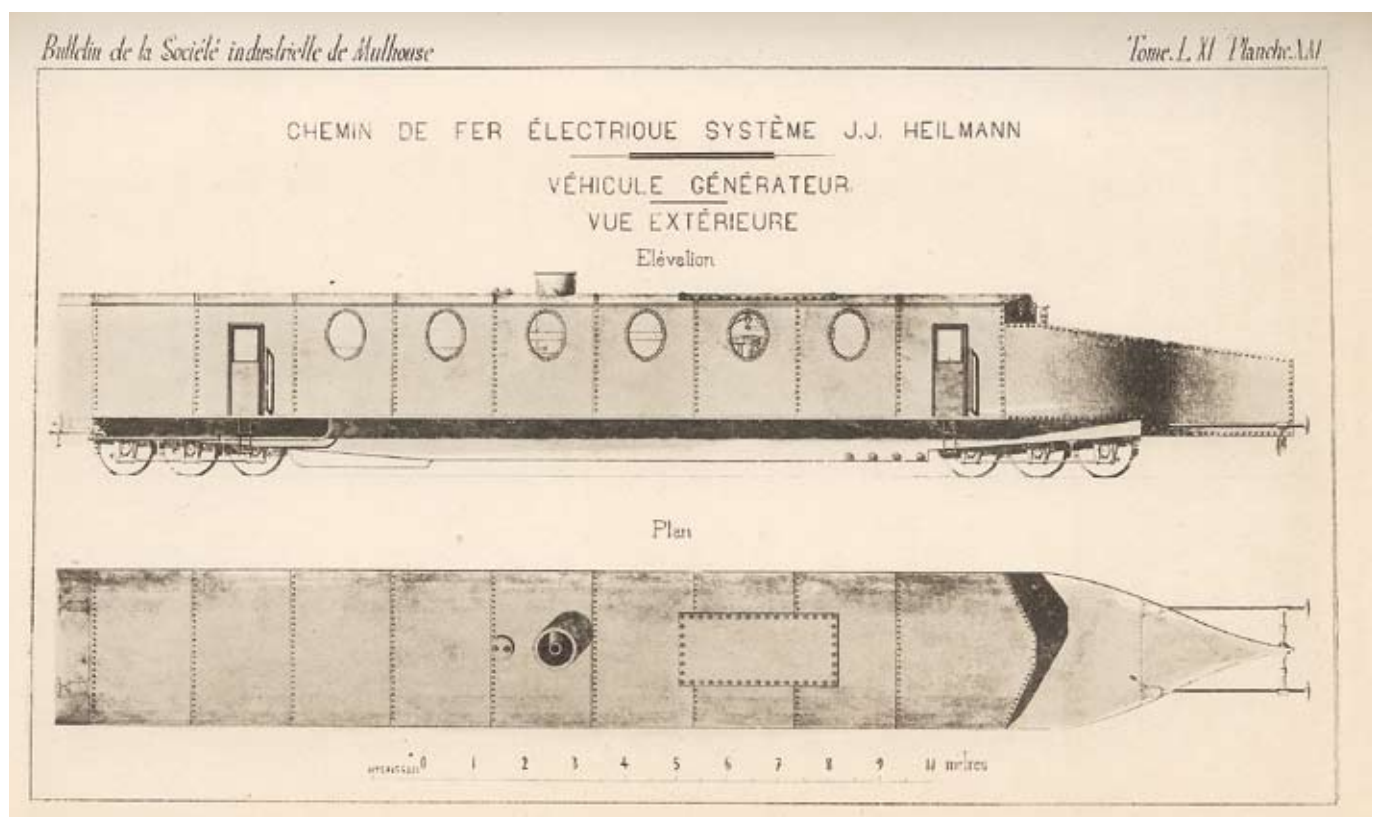
→ C'était la toute première fois : le 6 août 1839, à 4 heures du matin, pour éviter la foule des curieux, le train part de Mulhouse. La « Napoléon », première locomotive construite par André Koechlin, commence alors ses essais : elle fonce jusqu'à Lutterbach à 48 km/h de moyenne. *L'Industriel alsacien* s'enthousiasme : « C'est en voyant courir de pareilles machines qu'on peut s'écrier que la faculté de créer rend l'homme émule des Dieux. »

Le 11 décembre 2011, le TGV Rhin-Rhône arrive à Mulhouse. On s'attend à un grand concours de foule et à des discours tout aussi enthousiastes, même si les exploits techniques ont quitté depuis longtemps à nos yeux le domaine des dieux...

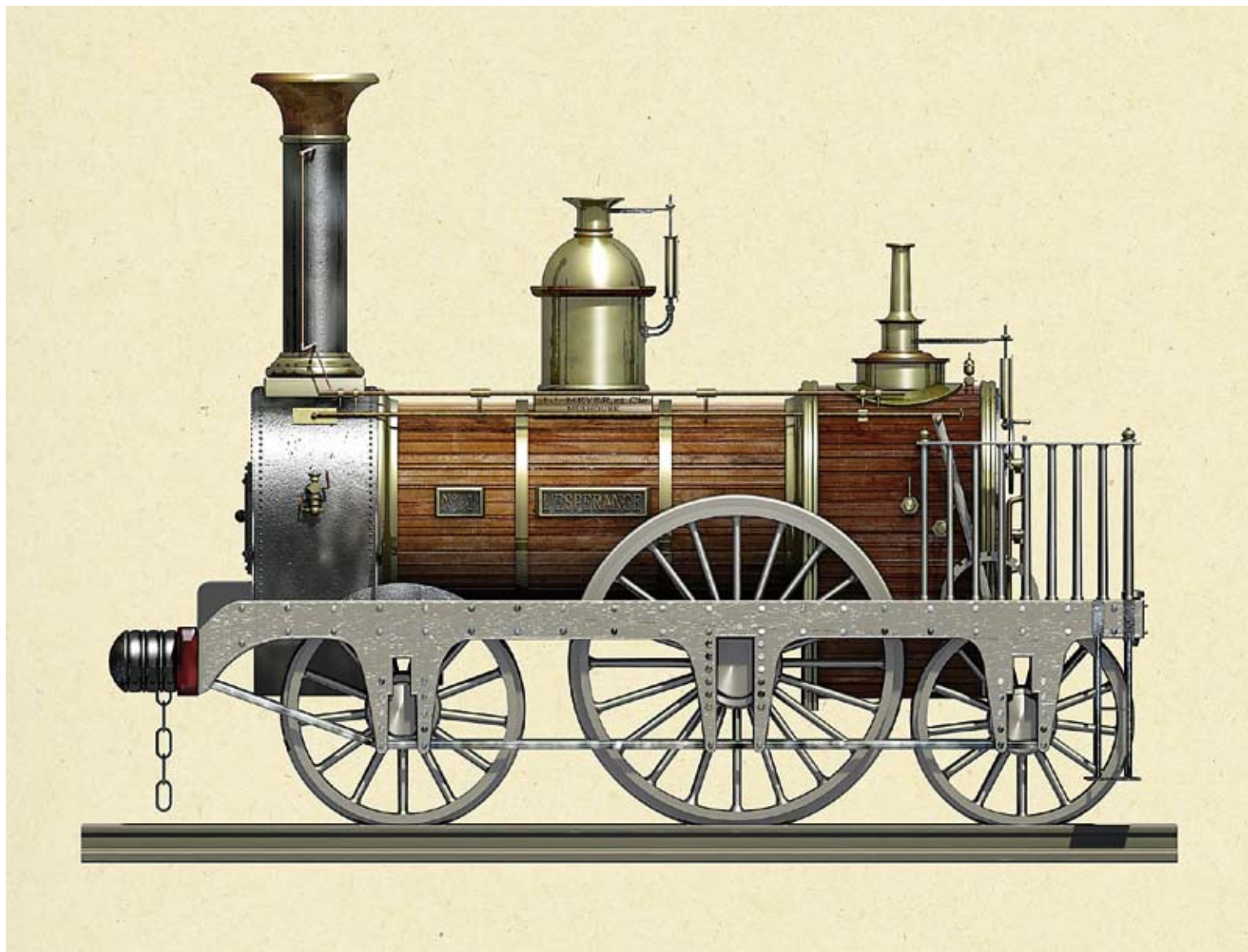
Ces deux dates encadrent une histoire qui ne se réduit pas au déroulement de faits accumulés dans le désordre du temps qui passe. Elle a un sens, que révèlent les événements les plus récents. Lorsque

Nicolas Koechlin construit la ligne Mulhouse-Thann entre 1836 et 1839, il n'imagine pas qu'elle verra circuler le premier tram-train français en 2010 ; s'il construit de 1838 à 1841 la première grande ligne de l'Hexagone de Strasbourg à Bâle (140 km), il ne peut prévoir que son tracé rectiligne permettra les premiers essais du TGV 001 en 1969, rendra possible une autre première nationale, le TER 200 entre Strasbourg et Mulhouse en 1991,

Projet futuriste de train à grande vitesse présenté par Jean-Jacques Heilmann à la SIM le 28 janvier 1891 (*Bulletin de la Société industrielle de Mulhouse*, vol. LXI, 1891)



Pour l'exposition, une séquence animée en 3D de la locomotive l'Espérance, construite à Mulhouse en 1842, a été reconstituée par Jean-Christophe Dreyer (Université de Haute-Alsace / Ionyx) à partir d'un dessin.



et sera de ce fait adapté à la circulation des TGV. Et c'est toujours le même Nicolas Koechlin, dès 1833 cette fois, qui appelle de ses vœux une ligne Dijon-Mulhouse : « Cette voie offrirait le double avantage d'établir les communications accélérées de l'Allemagne et de la Suisse tant avec la Manche qu'avec la Méditerranée et serait, par cette considération, préférable à tout autre projet qui pourrait être proposé et surtout à un chemin direct de Paris sur Strasbourg... ». Dijon-Mulhouse contre Paris-Strasbourg, un match des années 1830-1840, rejoué dans les années 1980-1990 sous couvert de TGV Rhin-Rhône contre TGV Est !

En matière ferroviaire, Mulhouse invente le futur depuis les origines du chemin de fer. Les constructeurs de locomotives – trois dès les années 1839-1841 –

prennent le relais de Nicolas Koechlin, l'entrepreneur des infrastructures. Mais seul son cousin André Koechlin réussit à s'imposer durablement sur ce marché : en créant la SACM en 1872 avant de se retirer, il assure l'avenir puisqu'Alstom est la fille de la SACM. Le futur, c'est encore un Mulhousien, Jean-Jacques Heilmann, qui l'annonce devant la SIM le 28 janvier 1891 : « On sait quelle importance a pris à l'heure actuelle la question des trains à grande vitesse », déclare-t-il, avant de présenter un projet de « chemin de fer électrique », capable de dépasser les 200 km/h, dont le musée effilé évoque irrésistiblement le futur TGV.

Ainsi le train, du départ de 1839 à l'arrivée de 2011, déroule une sorte de fil continu entre le passé et le présent. Il s'y exerce une certaine tension, celle qu'introduit

nécessairement la passion animant tous les acteurs impliqués dans l'aventure ferroviaire, celle aussi que génère l'attente de voir les projets aboutir : ne parle-t-on pas du TGV Rhin-Rhône depuis 1985 ? Mais d'un bout à l'autre, de Nicolas Koechlin à Jean-Marie Bockel, s'affirme une même ambition de centralité pour Mulhouse.

En prenant la gare à témoin, comme point de départ et d'arrivée de tout ce qui concerne le train, l'exposition « Mulhouse, gare centrale », proposée par le Pôle documentaire de la Fonderie, a l'ambition de raconter un peu plus qu'une histoire, une authentique passion vécue entre Mulhouse et le train, nourrissant une culture vivante qui imprègne encore les acteurs d'aujourd'hui.

Le Pôle documentaire de la Fonderie regroupe la Ville de Mulhouse, Mulhouse Alsace Agglomération (M2A), la Société industrielle de Mulhouse (SIM) et l'Université de Haute-Alsace (UHA) dans le but de valoriser un patrimoine documentaire exceptionnel sur l'histoire industrielle et la culture scientifique et technique conservé aux Archives, à la Bibliothèque municipale et à la Bibliothèque de l'Université et de la Société industrielle de Mulhouse (BUSIM).

*Dans le dernier wagon du train,
une grosse femme et un jeune homme demeuraient face à face,
sans parler, et se regardant par moments.*

Guy de Maupassant, *Idylle*, 1884

LA CABINE DE CURIOSITÉ

LES TRÉSORS DES ARCHIVES MULHOUSIENNES

Par Florence Fleck, Bernadette Litschgi et Eliane Michelin

→ A l'occasion de l'interconnexion des deux réseaux ferroviaires à grande vitesse, le Pôle documentaire de la Fonderie a choisi de consacrer une exposition au développement du train en Alsace, en éclairant particulièrement le rôle de Mulhouse dans cette aventure.

De nombreux échanges ont eu lieu entre archivistes, bibliothécaires, conservateurs de Musées, chercheurs et collectionneurs pour finalement donner naissance à un projet commun comportant plusieurs déclinaisons. Une douzaine de panneaux retraçant les principales étapes de l'histoire du rail seront implantés dans quatre lieux de passage : la Gare, la Fonderie, la Bibliothèque Grand'rue, la Société industrielle de Mulhouse. Par ailleurs, ces deux derniers sites proposeront chacun une exposition de documents originaux d'une grande richesse : lithographies, plans, maquettes, archives, livres jusqu'à présent très rarement montrés au public. La Bibliothèque abordera le thème du voyage et du tourisme à travers des documents reflétant une vision nouvelle du paysage et une métamorphose profonde du mode de vie. Des guides illustrés, des récits pittoresques et affiches permettront de faire revivre la vogue extraordinaire du tourisme liée à l'arrivée du chemin de fer. Sous le titre *Architecture et techniques*, l'exposition de la Société industrielle de Mulhouse (SIM) montrera les différents visages de la gare de Mulhouse qui s'est façonnée au fil de l'histoire et de l'évolution des infrastructures. Certaines innovations techniques majeures seront évoquées à travers des maquettes et documents d'archives. Enfin, un volet inédit sera consacré aux ambulants, ces trains

postaux qui ont joué un rôle important dans l'histoire du transport.

Une exposition génère de nombreuses recherches et des trouvailles parfois étonnantes. Parmi l'importante masse documentaire de la BUSIM, des Archives et de la Bibliothèque, quelques « coups de cœur » ont émergé.

1 ~ Eliane Michelin

Les Archives de Mulhouse conservent un fonds d'archives déposé par le Musée Français du Chemin de Fer. Ce fonds est une mine d'informations sur l'histoire du chemin de fer français. Notre attention s'est portée sur une petite boîte en carton renfermant une collection de billets de trains régionaux, datant de 1942 à 1944, pendant l'occupation allemande. Les billets cartonnés sont de différentes couleurs selon les destinations : Colmar, Mulhouse, Thann et Kruth, Cernay (Senheim), Strasbourg, le Bade-Württemberg... Les billets présentés sont à destination de Mulhouse (Mülhausen). En haut du billet, se trouve la date d'émission et en bas, la marque du poinçon. Si modeste cette collection soit-elle, elle nous a interpellés car elle touche à la vie quotidienne des Alsaciens à cette époque. On se prend à observer ces billets, avec des noms de gares qui ne sont parfois plus desservies, à se demander qui étaient ces voyageurs, où allaient-ils, dans quel but et enfin, qui a rassemblé cette collection de billets... autant de questions sans réponses, mais qui font voyager dans le temps.



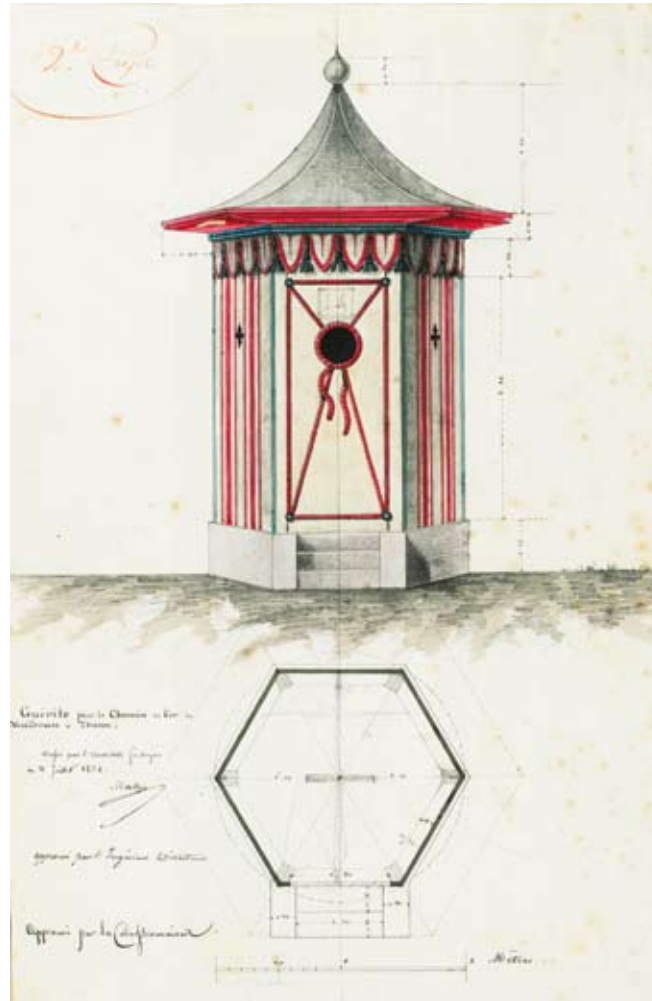
1 - Collection de billets de trains régionaux datant de 1942 à 1944 (Archives municipales de Mulhouse)

2 ~ Florence Fleck

Les collections de la BUSIM sont riches en documents sur l'histoire des chemins de fer. Un fonds spécifique est dédié à cette thématique, mais on peut également trouver de nombreux documents sur le sujet au gré des recherches dans les fonds Alsatiques, Brochures ou Grands Formats.

Lors de la préparation de l'exposition Mulhouse Gare centrale, un document a rapidement capté notre attention : il s'agit de six volumes de planches, donnés par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Pierre-Dominique Bazaine à la bibliothèque de la Société Industrielle de Mulhouse en 1889. Ces volumes retracent le travail effectué par Bazaine pour la construction des lignes Mulhouse-Thann puis Strasbourg-Bâle.

Burettes d'huile, marteaux, clôtures, wagons, ponts tournants, viaducs, stations, locaux techniques, latrines, grues, ateliers, plans et tracés de la ligne... Tout, jusqu'au détail des pignons de la maison du portier a été soigneusement pensé, dessiné. Ces planches, certes techniques mais aussi esthétiques, permettent de faire revivre dans son intégralité la ligne Strasbourg-Bâle de 1841.



2 - Guérite de garde-voie, placée tous les kilomètres entre Mulhouse et Thann (Album de plans du chemin de fer, don de M. Bazaine, vol. 5, BUSIM)

3 ~ Bernadette Litschgi

Le cabinet des estampes s'est avéré une source importante sur le sujet ferroviaire. J'y ai notamment découvert une lithographie de Daumier qui s'intitule *Un premier voyage en chemin de fer*. On y voit quatre personnages voyageant dans un compartiment. Alors que les passagers assis près de la fenêtre sont assoupis et indifférents au paysage, les deux autres semblent transis de peur. Leurs yeux sont exorbités, leurs membres crispés comme s'ils traversaient une épreuve. Cette caricature parue en 1848 dans le journal satirique *Le Charivari* rappelle que si le train a soulevé l'enthousiasme, il a aussi suscité peurs et inquiétudes, tout progrès s'accompagnant de risques et de craintes. Témoin de son époque, Daumier a tourné en dérision le développement des transports collectifs et l'accélération incessante du rythme de la vie. Il a illustré ce thème avec beaucoup de talent et de mordant à travers les séries *Omnibus* (1839), *Les Chemins de fer* (1843) et *Le Train de plaisir*. Daumier a su transcrire certains aspects de la comédie humaine qui restent toujours d'actualité !

3 - Lithographie d'Honoré Daumier parue en 1848 dans le journal satirique *Le Charivari* (Cabinet des estampes de la Bibliothèque municipale de Mulhouse)



Mulhouse, Gare Centrale
conçue par le Pôle documentaire de la Fonderie
a lieu **du 22 novembre au 14 janvier 2012**

Voyage et tourisme
Bibliothèque, 19 Grand'rue, à Mulhouse
tél. 03 69 77 67 17

Architecture et techniques
SIM, 10 rue de la Bourse, à Mulhouse,
tél. 03 89 66 93 39