

MULHOUSE GARE CENTRALE

Exposition du 22.11.2011 au 14.01.2012

Naissance du projet

Le développement de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône constitue un événement important pour la région et pour Mulhouse, qui dès l'origine du chemin de fer, a été à la pointe des innovations.

Pour cette occasion, le Pôle documentaire de la Fonderie (PdF), groupement d'intérêt scientifique émanant de l'Université de Haute-Alsace, de la Société industrielle de Mulhouse, de la Ville de Mulhouse et de Mulhouse Alsace Agglomération a voulu retracer le passé ferroviaire de Mulhouse à travers une exposition patrimoniale.

Sous le commissariat de Nicolas Stoskopf et avec le soutien financier de Mulhouse Alsace Agglomération, l'exposition Mulhouse gare centrale est déclinée à travers plusieurs modalités :

Une exposition constituée de 12 panneaux thématiques, installés en gare de Mulhouse Gare et sur le Campus de la Fonderie. Les documents présentés proviennent des Archives, de la Bibliothèque, de la BUSIM, de la Cité du train, de Soléa. La réalisation graphique a été confiée à une étudiante du Quai, Coraline Golinelli.

Deux expositions réalisées à partir des ressources du PdF et d'établissements associés (Cité du train, Musée historique de Mulhouse, Musée des amis de Thann, Bibliothèque de Colmar).

A la Bibliothèque, le thème du Voyage et du tourisme est abordé à travers des documents précieux tels les chromolithographies d'Engelmann pour l'Inauguration de la ligne Mulhouse Thann en 1839, le Panorama des Vosges et du chemin de fer de Strasbourg à Bâle (Théodore Muller, 1841). A côté de gravures de Maugendre et de Daumier, se trouvent aussi des œuvres contemporaines du graveur Francis Hungler ou du photographe suisse Rolf Bürgin.

Sous le titre Architecture et technique, l'exposition de la SIM présente les différents visages de la gare de Mulhouse qui s'est façonnée au fil de l'histoire. Des documents d'archives et des maquettes illustrent l'industrie ferroviaire alors très en pointe dans la région mulhousienne.

Avec La Poste, un volet inédit est aussi consacré aux ambulants, ces trains postaux qui ont joué un rôle important dans l'histoire du transport.

Un film, réalisé par Jean-Christophe Dreyer (UHA), restitué en 3D la locomotive L'Espérance construite à Mulhouse en 1842 par Jean-Jacques Meyer.



MULHOUSE GARE CENTRALE

Exposition du 22.11.2011 au 14.01.2012

Guide de visite

À l'occasion de l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, le Pôle documentaire de la Fonderie (PdF) retrace le développement du train en Alsace et plus particulièrement à Mulhouse à partir de ressources provenant de la Bibliothèque municipale, des Archives de Mulhouse, de la BUSIM et d'autres établissements associés.

Deux parcours thématiques sont proposés : Voyage et tourisme à la Bibliothèque municipale, Architecture et technique à la Société industrielle de Mulhouse.

Ils s'appuient tous les deux sur un tronc commun composé de douze panneaux illustrés et d'un film en 3D.

Mulhouse et le chemin de fer en douze panneaux

Ces panneaux racontent par le texte et par l'image douze histoires, celles des liens privilégiés entretenus entre Mulhouse et le chemin de fer de 1839 jusqu'à nos jours (ces panneaux sont également exposés en gare de Mulhouse, en partenariat avec Gares et Connexions, et sur le campus Fonderie) :

1. 1839 : le train part de Mulhouse
 2. 1841 : Strasbourg-Bâle, première grande ligne en France
 3. Les premières gares de Mulhouse
 4. Mulhouse, capitale de l'industrie de la locomotive
 5. A la découverte des paysages, des voyages et du tourisme
 6. Le rail et l'industrie mulhousienne
 7. Mulhouse-Mülhausen
 8. Trois génies mulhousiens de la vapeur
 9. Une gare française pour Mulhouse
 10. De l'omnibus au TER
 11. Le retour à l'esprit pionnier : du tram au tram-train
 12. La longue marche du TGV
-

La locomotive « L'Espérance » (1842) en 3D

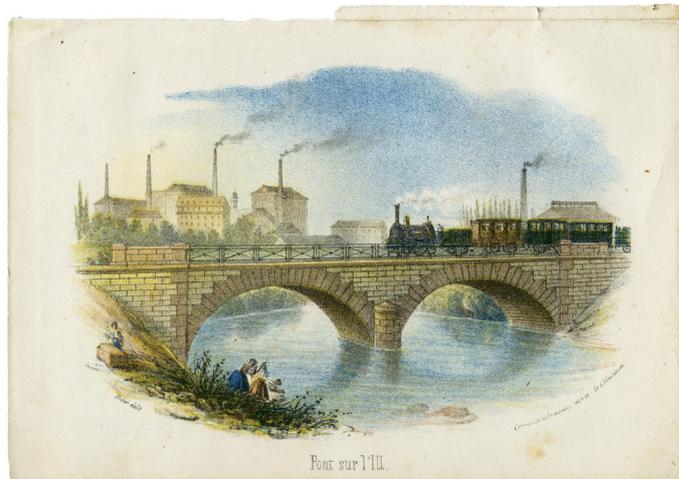
«L'Espérance» est une locomotive construite en 1842 par Jean-Jacques Meyer, industriel à Mulhouse. Lors de sa mise en service, elle fit sensation «par sa supériorité sur les machines françaises et anglaises construites à ce jour». Elle consommait en effet 40 % de combustible de moins que les locomotives concurrentes.

A partir d'un plan conservé à la BUSIM, Jean-Christophe Dreyer reconstitue cette locomotive en 3D et en couleur.

Voyage et tourisme, à la Bibliothèque municipale

Le début de l'aventure ferroviaire et la naissance des guides

Créée sous l'impulsion des industriels pour transporter des marchandises, le chemin de fer est rapidement utilisé pour aller à la



découverte des sites pittoresques. De fait, les lignes ferroviaires deviennent des itinéraires touristiques majeurs qui inspirent un foisonnement de collections et guides destinés aux voyageurs. C'est le début du véritable âge d'or des guides qui se développent au fil de l'histoire et des nouvelles pratiques sociales. Parmi le large éventail d'ouvrages réunis, on trouve plus particulièrement :

des guides publiés à l'ouverture d'une ligne : ces premières publications promotionnelles sont illustrées de lithographies représentant les curiosités de la région desservie par la ligne : églises, châteaux, paysages, vues de chemin de fer et de ses ouvrages d'art (gares, ponts, viaducs...)

des guides appartenant à des collections : ils émanent d'éditeurs parisiens spécialisés dans le tourisme (Hachette, Conty, etc...) et d'éditeurs locaux (Veuve Levrault, Fietta, Librairie Istra, Braun...).

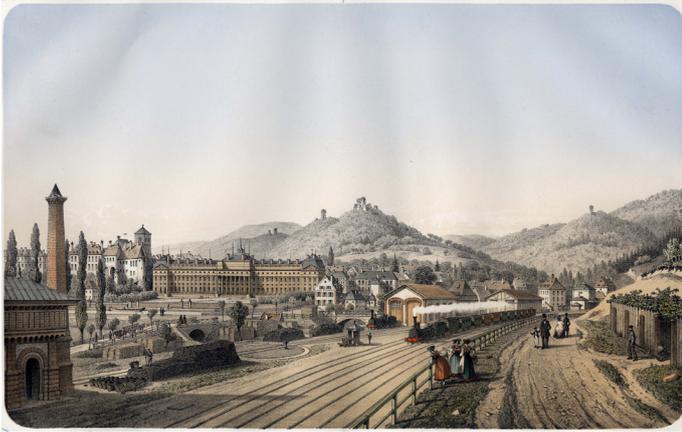
Il est clair que le développement du réseau ferroviaire va aussi se répercuter sur la perception du paysage et sa représentation.

Paysage en mouvement

Dès l'ouverture des premières lignes, des artistes ont manifesté leur intérêt pour ce nouveau mode de transport. Parmi les œuvres conservées au Cabinet des estampes de la Bibliothèque de Mulhouse, plusieurs gravures attestent de cette attention :

les Vues de la ligne Mulhouse-Thann : dessinées par Rudolf Hubert et lithographiées par Engelmann & Frères, elles sont publiées en 1839 à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer. Elles traduisent la rencontre entre des paysages au caractère bucolique et les débuts de l'industrialisation.

Le Panorama du chemin de fer et des Vosges entre Strasbourg et Bâle : dessiné par le lithographe Théodore Muller, il est édité vers 1841 par Emile Simon. Les quatorze planches reconstituent le paysage des 140 kilomètres entre Strasbourg et Bâle, saisissant le mouvement du voyage et la métamorphose du regard.



La vogue du tourisme

Le train a largement contribué au développement de loisirs. Ainsi en Alsace, il a favorisé l'essor des excursions vosgiennes, l'émergence de certains sites touristiques et, la mode du thermalisme. A travers les guides, on perçoit l'élargissement de l'offre touristique et le développement des infrastructures. Des correspondances nouvelles sont proposées - par malle-poste puis par autocar - les hôteliers et restaurateurs mettent en place de nouveaux services relayés par des réclames insérées dans la presse. L'affiche devient un mode d'expression très utilisé par les compagnies ferroviaires qui confient leur promotion à des artistes de renom tels Hugo Alési (Paysages vosgiens), Hansi (Colmar, Ribeauvillé) et Charles-Jean Hallo (Environs de Gerardmer).



Le train, source d'inspiration

Le train est aussi un important vecteur de rêve et d'imagination c'est pourquoi le lien s'est naturellement créé avec des plasticiens d'aujourd'hui comme :

Francis Hungler, artiste formé à l'Ecole des Beaux Arts de Mulhouse dont la Bibliothèque conserve une centaine d'estampes parmi lesquelles Gare de Mulhouse et TGV. L'univers ferroviaire est perçu de façon insolite, à travers sa complexité et son mouvement.

Rolf Bürgin, artiste bâlois dont les œuvres explorent le mouvement et la vitesse. Ses photographies TGV Mulhouse-Paris exposées pour la première fois visent à révéler certains aspects invisibles du paysage et à creuser la notion de réminiscence.

La série lithographique des Chemins de fer de l'Est de François-Adolphe Maugendre : elle paraît après la mise en service de la ligne Paris-Strasbourg et illustre l'idée du «spectacle ferroviaire». Le train constitue l'élément fondamental du paysage : il est tantôt admiré, tantôt guetté au détour d'une vallée, ou suggéré par la fumée.

Entre appréhension et enthousiasme

Les premiers voyages en chemin de fer sont accompagnés de sentiments mêlés. D'un côté, le train est glorifié comme instrument du progrès et, de l'autre, il est redouté comme inhumain et dangereux. A l'image de Zola dans *La Bête humaine* ou de Vigny dans son poème *La Maison du Berger*, les artistes ont réagi à la nouveauté et transcrit leurs impressions et critiques. Parmi eux :

Honoré Daumier, caricaturiste de renom, auteur notamment de plusieurs séries parues dans le très populaire journal satirique illustré *Le Charivari*. Il représente les transports en commun à travers leurs aspects négatifs : danger, inconfort, brassage social, accélération du mode de vie...

Gustave Doré et Amédée de Noé dit Cham dont les albums lithographiques *Des agréments d'un voyage d'agrément*, *Impressions de voyages lithographiques* donnent à voir une parodie spirituelle du tourisme, à travers les mésaventures de personnages souvent fantasques et vaniteux.

Pellerin, contribue avec ses images d'Epinal à faire entrer le train dans la sphère familiale à travers des jeux, des planches et des vignettes.

Architecture et technique, à la Société industrielle de Mulhouse

Les transformations de la gare de Mulhouse

Mulhouse a vu se succéder deux gares provisoires, puis deux gares «définitives» sans compter les transformations successives des bâtiments, les projets avortés, les stations du matériel et les gares de marchandises. Sans entrer dans le détail érudit de ces évolutions, l'exposition est l'occasion de montrer des documents jusque-là inédits :

Les planches réalisées sous la direction de l'ingénieur Pierre-Dominique Bazaine, chargé de la construction des lignes Mulhouse-Thann (1839) et Strasbourg-Bâle (1841), permettent de reconstituer le paysage ferroviaire initial de Mulhouse, aujourd'hui entièrement disparu, et de comprendre comment étaient organisés à l'origine l'accueil des voyageurs, la circulation des trains et l'entretien des locomotives. Des cartes de la ligne Strasbourg-Bâle complètent cette présentation.

Cartes postales et photos montrent l'évolution de la gare depuis 1841 et son inadaptation aux besoins. Deux grands dessins donnent la possibilité de comparer le projet allemand de reconstruction de 1917, non réalisé compte-tenu des circonstances, et celui des architectes Schulé, Doll et Gélis qui aboutit en 1932.

Mulhouse, capitale de l'industrie de la locomotive

Deux grandes maquettes, «La Napoléon», première locomotive construite en 1839 par André Koechlin, et «La Rampe», conçue par l'ingénieur Edouard Beugnot et fabriquée en 1859 par André Koechlin & Cie, sont les pièces maîtresses de cette partie, mais il ne faut pas négliger quelques documents rares :

L'unique représentation (par Engelmann) de la locomotive «Thann» construite en 1839 par Stehelin & Huber, industriel à Bitschwiller-lès-Thann, et concurrente de «La Napoléon».

L'unique représentation de la locomotive «L'Espérance», construite en 1842 à Mulhouse par Jean-Jacques Meyer (reconstituée en 3D, voir ci-dessus).

Deux tableaux récapitulatifs des locomotives construites par André Koechlin & Cie.

Bernadette Litschgi

