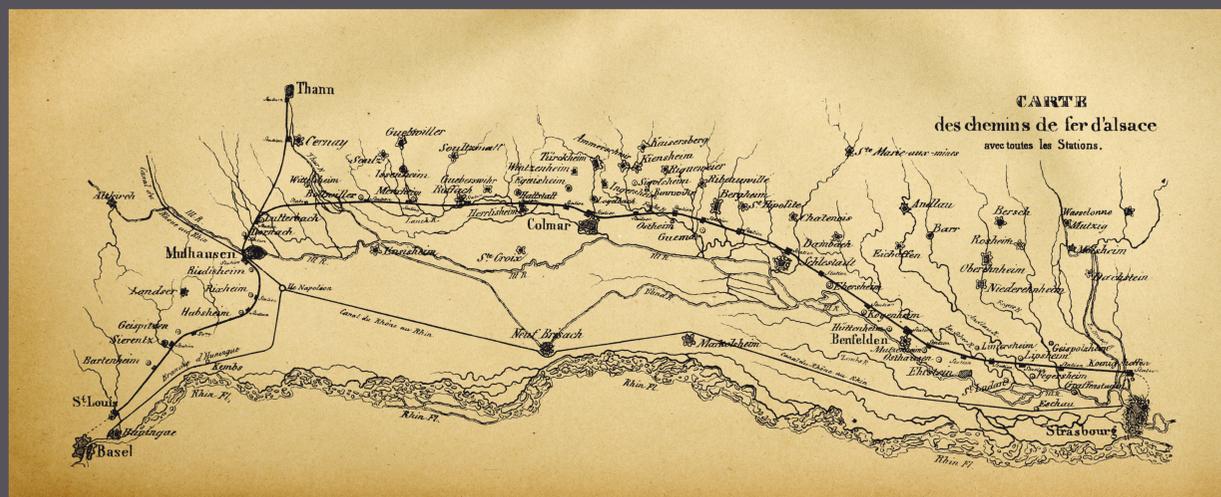


2. 1841: STRASBOURG-BÂLE, PREMIÈRE GRANDE LIGNE EN FRANCE

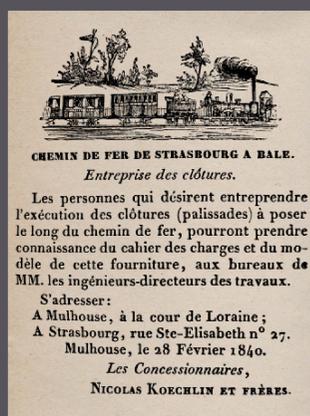
Trois ans, c'est également le temps nécessaire pour construire la première grande ligne en France. 170 ans plus tard, c'est toujours cette ligne qu'empruntent TGV et TER 200.



Le tracé retenu est un compromis entre le plus court, le long du canal du Rhône au Rhin, et la desserte des bourgs peuplés du piémont des Vosges (Dépliant des chemins de fer d'Alsace, lithographie Engelmann Père & Fils, BUSIM)

Mars 1838: Nicolas Koechlin s'engage à livrer une ligne entièrement équipée de 140 km (le double de ce qui existe alors en France) pour un prix ferme et définitif de 40 millions de francs.

Août 1841: la voie ferrée est ouverte à la circulation entre Saint-Louis et Koenigshoffen, en attendant de franchir la frontière à Bâle et les fortifications de Strasbourg.



Le cahier des charges, précis jusqu'au moindre détail, impose de nombreuses servitudes. (L'Industriel alsacien, 1.3.1840, BUSIM)

Réussite technique indéniable, c'est une redoutable épreuve financière pour Nicolas Koechlin: il doit acheter 12 000 parcelles à 5 000 propriétaires, construire 30 stations, etc. Il y sacrifie une partie de sa fortune. Prenant conscience de la difficulté de la tâche, l'État décide par la loi de 1842 de prendre désormais à sa charge la totalité des infrastructures ferroviaires (achat des terrains, terrassements, ouvrages d'art, gares).

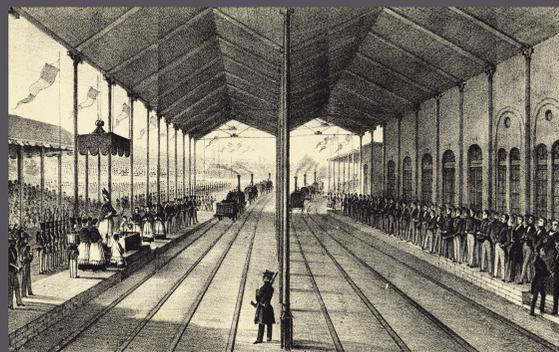
L'inauguration à Mulhouse

«La ville a pris dès le matin un air de fête et d'animation extraordinaire (...). La station centrale de Mulhouse, déjà si belle par ses vastes constructions, avait été ornée avec une richesse et une coquetterie du meilleur goût. Des mâts aux flammes tricolores; des festons d'étoffes aux couleurs de la ville, blanches et rouges; des faisceaux de drapeaux, des écussons, des fleurs, des arbustes donnaient à cette immense enceinte un aspect qui flattait les yeux. Mais ce qui surtout l'animaient et en rehaussait l'éclat, c'était ce grand nombre de dames élégantes qui couvraient l'estrade principale et ce grand concours de monde.»

(Inauguration du chemin de fer..., Mulhouse)

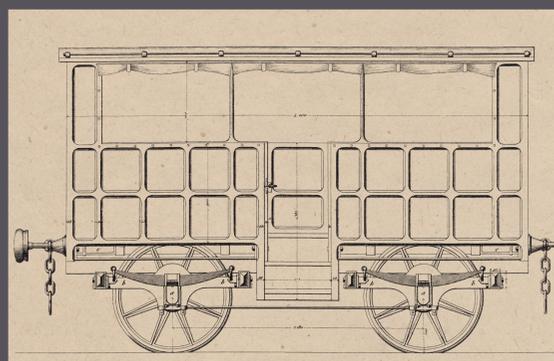
«À une extrémité de la station, les locomotives, étincelantes de propreté, pavoisées de drapeaux et de rubans et rangées en bataille, toutes en feu, chacune avec son équipage de machinistes et de chauffeurs.» Lorsqu'elles se mirent en mouvement, «au bruit des bouffées de chaleur qu'elles lâchaient au milieu du profond silence de la foule, nous croyions entendre le souffle d'une gigantesque créature contenant avec peine sa fougue orgueilleuse.»

(Michel Chevalier, Lettres sur l'inauguration du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, 1841, BUSIM)



Mgr Raess, évêque coadjuteur de Strasbourg, s'apprête à bénir les locomotives. (Dessin de Rodolphe Huber, lithographie Engelmann Père & Fils, Inauguration du chemin de fer..., Mulhouse, BUSIM)

Le succès est immédiat: près de 300 000 voyageurs empruntent la ligne d'août à décembre 1841. Pourtant le voyage dure encore 3 heures 30 minutes de Mulhouse à Strasbourg et le confort est rudimentaire dans les «chars-à-bancs» ouverts de 2^e classe et les «wagons» découverts de 3^e classe. Les 2/3 des voyageurs optent pour la 3^e classe, mais ils ne font en moyenne qu'un trajet de 33 km...



Char-à-bancs de 2^e classe pouvant contenir 30 voyageurs, construit par André Koechlin & Cie d'après un modèle belge (les wagons de 3^e classe ne sont pas couverts et leur banquette n'est pas rembourrée). (P.-D. Bazaine et Chapéron, Chemins de fer d'Alsace. Leur description complète. Atlas, Paris, 1845, BUSIM)