

EN RELIEF

RECHERCHE Économie et transports

Une école historique sur des rails d'excellence

L'historien Nicolas Stoskopf pousse à la valorisation des fonds mulhousiens et à la recherche en histoire économique.

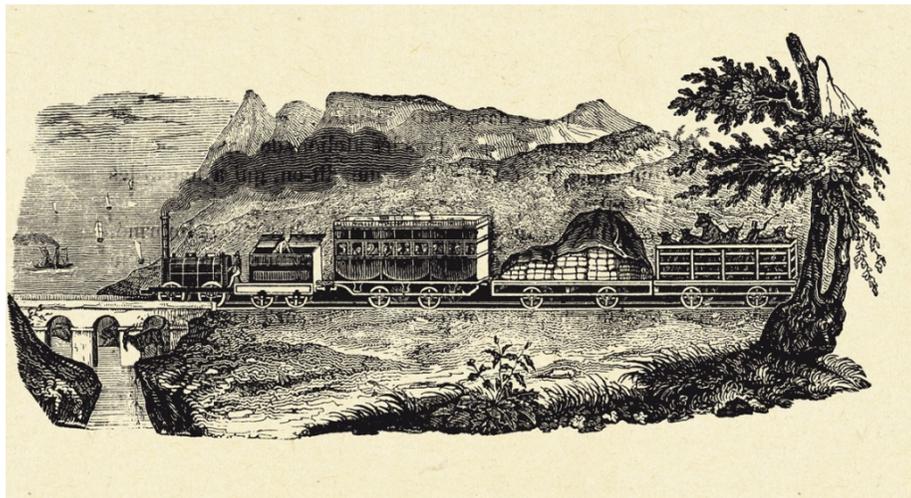
Un dense colloque annuel, des publications régulières, une implication dans le développement de la recherche à Mulhouse : en quelques années s'est constitué à l'Université de Haute-Alsace un pôle d'excellence en histoire économique. Entreprises, dynasties d'entrepreneurs, infrastructures, patrimoine, évolutions technologiques... Une quinzaine d'enseignants et de chercheurs du Centre de recherche sur les économies, les sociétés, les arts et les techniques (CRESAT), sous la direction de Nicolas Stoskopf, se vouent à ces sujets. La mise en service de la nouvelle

ligne à grande vitesse Rhin-Rhône a été le prétexte pour sortir des documents, dont beaucoup d'inédits, présentés à Mulhouse dans une exposition destinée au grand public.

De manière plus structurelle s'est constitué en septembre le « pôle documentaire de la Fonderie », réunissant l'UHA, la SIM, la ville de Mulhouse et sa communauté d'agglomération sous la forme d'un groupement d'intérêt scientifique.

De son côté, le CRESAT construit et ouvre au public trois grandes bases de données documentaires : l'Atlas historique de l'Alsace, sous la direction d'Odile Kammerer, Images de l'industrie, pilotée par Pierre Fluck, et Histoire des entreprises au XX^e siècle, alimentée par Nicolas Stoskopf. Toutes accessibles évidemment sur Internet.

A.L.



En 1839, une illustration de L'Industriel Alsacien pour l'ouverture de la nouvelle ligne Mulhouse-Thann, avec la mer pour toile de fond... L'image traduit merveilleusement, aux yeux de l'historien Nicolas Stoskopf, le rêve mulhousien.

RHIN-RHÔNE Un axe en débat depuis 1831

La mer pour horizon, un rêve mulhousien

Désir d'accéder aux mers, celle du Nord et la Méditerranée, concurrence avec l'axe Paris-Strasbourg, compétition avec la construction de canaux... Les débats sur la liaison Mulhouse-Dijon font rage depuis l'aube des chemins de fer en 1831.



Nicolas Stoskopf, historien de l'économie, ici avec des modèles Hornby années 50 de l'autorail De Dietrich.

PHOTO DNA - MICHEL FRISON

Relier efficacement Mulhouse à Dijon pour ancrer définitivement Mulhouse dans la diagonale majeure Londres-Venise est un sujet de préoccupation qui remonte aux balbutiements de l'ère ferroviaire.

C'est ce que rappelle, entre autres, l'historien de l'économie strasbourgeois Nicolas Stoskopf, directeur à Mulhouse du CRESAT, dans plusieurs articles inédits. Ces faits sont également illustrés dans deux expositions montées à Mulhouse à l'occasion de la mise en service du TGV Rhin-Rhône. Le chercheur, très familier des dynasties d'entrepreneurs alsaciens, remonte aux origines du développement du transport ferroviaire pour montrer à quel point les débats d'hier ressemblent à ceux d'aujourd'hui. Et ceci malgré la profonde transformation des technologies ferroviaires, qu'il s'agisse de la traction, de l'infrastructure ou de la sécurité.

Nicolas Stoskopf montre très bien la rivalité ancienne entre les tracés nord Paris-Strasbourg et sud Mulhouse-Dijon. Très tôt, les Mulhousiens emmenés par les Koechlin militent pour que la priorité soit donnée au passage sud. Il présente à leurs yeux l'avantage d'ouvrir l'Alsace simultanément au sud vers la Méditerranée et au nord vers Paris et la Manche.

Le maillon central du grand X européen

« À Mulhouse, et s'agissant du ferroviaire, on a le sentiment que l'Histoire bégaye... Strasbourg-Bâle est une des premières lignes construites en France dans des délais records. Elle servira bien plus tard aux essais du TGV. Thann-Mulhouse, première ligne en Alsace, est, aujourd'hui, pionnière pour le tram-train », obser-

ve Nicolas Stoskopf.

Ces récurrences troublantes, l'historien en détecte bien d'autres dans l'actuel aboutissement (partiel) de la LGV Rhin-Rhône. Initialement, rappelle-t-il encore, le projet « KBC », Klifa-Bockel-Chevènement, était tracé en 1985 de Londres à Mulhouse, Zurich et Venise en empruntant la toute jeune LGV Sud-Est, inaugurée par François Mitterrand en 1981...

La grande ingéniosité du tronçon Mulhouse-Dijon, maillon central du « grand X », est de servir également l'autre diagonale, Francfort-Barcelone. Un service qui reste évidemment à prouver par l'existence d'un marché.

Une des années clé dans le débat est 1841. Le parti mulhousien réussit à faire inscrire dans la loi de programmation de 1842 la construction d'une liaison entre le Rhin et la Méditerranée. Mais après, c'est l'enlèvement...

« Nos connaissances ne permettent pas encore de faire la part

des choses et d'expliquer pourquoi et à quel moment la détermination d'André et Ferdinand Koechlin fléchit... », écrit Nicolas Stoskopf. Toujours est-il que l'occasion est manquée de prendre de vitesse la ligne Paris-Strasbourg « qui n'est pas moins enlignée dans les polémiques stériles ».

La liaison Rhin-Rhône devra attendre 1858 pour redevenir d'actualité. En dépit des impatiences manifestées par certains : « N'est-il pas déplacé de voir des compagnies de chemin de fer établir des correspondances par trains express jusqu'en Russie et s'entêter à ne pas relier Strasbourg et Lyon par un service passable », s'étonne en 1860 Gustave Seltz, fabricant de chanvre à Héricourt.

« Cent quarante ans plus tard, le différentiel entre Strasbourg-Lyon (4h38) et Paris-Marseille (3h03) s'est accentué », ironise Stoskopf. ■

ANTOINE LATHAM

INNOVATION Un TGV avant l'heure

La fusée de l'ingénieur Heilmann

Il y a 120 ans, l'ingénieur mulhousien Jean-Jacques Heilmann présentait un projet d'automotrice à grande vitesse « thermo-électrique ».

Il y a quelque délice à se plonger dans les anciens Bulletins de la Société industrielle de Mulhouse, comme l'a fait l'historien Nicolas Stoskopf. Le 28 janvier 1891, au cours d'une séance de l'illustre société, Jean-Jacques Heilmann (1853-1922), alors ingénieur en chef des services de la SACM à Belfort, expose son projet. « On sait quelle importance a pris à l'heure actuelle la question des trains à grande vitesse... », affirme l'imaginatif concepteur. Quelle étonnante anticipation de nos débats d'aujourd'hui!

Un profil en bec de canard pour l'aérodynamisme

Jean-Jacques Heilmann, héritier d'une dynastie inventive et rattaché aux Koechlin par sa grand-mère, a beaucoup réfléchi aux limites de la traction vapeur qui plafonne alors à 120-130 km/h. Son ambition est de porter cette vitesse à 200 km/h grâce à la

traction électrique alimentée par une génératrice à vapeur embarquée, système qu'il va protéger par un brevet. À l'époque, la motorisation électrique est déjà maîtrisée en ferroviaire, notamment par Siemens.

Heilmann conçoit pour son véhicule générateur la locomotive thermo-électrique, un élément de tête profilé en bec de canard pour offrir un meilleur aérodynamisme qui justifie aussi de protéger par des panneaux laté-

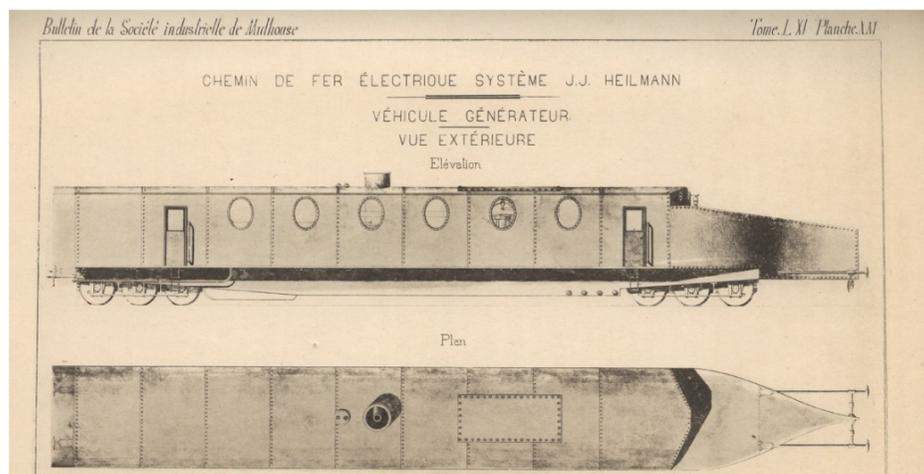
raux les intercurrences : « Le train de Jean-Jacques Heilmann a incontestablement des allures de TGV », note Nicolas Stoskopf. À nos yeux contemporains la poésie en plus, peut-être, avec ses hublots ovales.

Dès 1892, un premier prototype est réalisé. La Compagnie de l'Ouest s'y intéresse et fait réaliser les premiers essais de la « Fusée électrique », décevante en termes de vitesse qui ne dépasse pas les 108 km/h. Une version

plus puissante se révèle trop lourde et coûteuse à construire. Les experts estiment qu'équipée d'un moteur diesel inventé par Rudolf Diesel en 1893, l'invention de Jean-Jacques Heilmann aurait pu connaître un autre sort.

Esprit très fécond à une époque qui accueillait avec enthousiasme l'innovation, Jean-Jacques Heilmann multiplia les inventions en matière de transport. ■

A.L.



Il y a 120 ans, une étrange silhouette dans le Bulletin de la Société industrielle de Mulhouse. (c)

À LIRE

HISTOIRE D'où vient la « TGV-mania » ?

VINGT-QUATRE AUTEURS et quelque 280 pages : les actes des Journées d'histoire industrielle de novembre 2009 viennent d'être publiés sous le titre « Transports, territoires et société » sous la direction de Pierre Lamard et Nicolas Stoskopf.

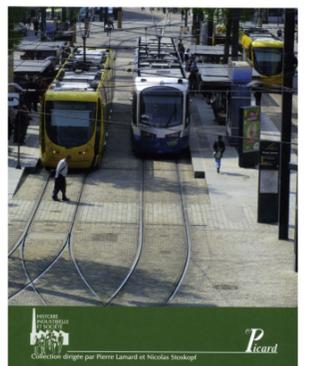
Ce fort volume diffuse quelques contributions stimulantes. À l'exemple de la contribution de Georges Ribeill qui compare la « railway-mania » du XIX^e siècle à la « TGV-mania » contemporaine.

Analysant l'abondant discours ponctuant les inaugurations et les cérémonies de trente de TGV, l'auteur le souligne : « Les résonances sont frappantes avec le discours utopique et idéologique des saint-simoniens promoteurs de la première révolution ferroviaire, celui de l'ingénieur des mines Michel Chevalier notamment, prédisant la pacification – voire l'intégration – des pays et continents grâce aux chemins de fer ».

« Conscience de la solidarité européenne »

L'un des pères du TGV français, le directeur général adjoint de la SNCF Jean Dupuy, n'hésite

TRANSPORTS, TERRITOIRES ET SOCIÉTÉ



pas à faire part de son espoir, par l'avènement de ce système ferroviaire, « de faire naître enfin dans les peuples cette conscience de la solidarité européenne que l'on s'efforce, en vain, semble-t-il, de créer depuis trente ans ».

De son côté, Arnaud Passalacqua souligne cette sensation étrange de déjà-vu, d'une « histoire qui bégaye » dans cette répétition, à un siècle de distance de mots similaires, des mêmes espoirs, de craintes identiques.

A.L.

► Transports, territoires et société, collectif, Éditions A. et J. Picard, 30 euros.