



HAL
open science

Chroniques ferroviaires d'Alsace (1839-2011)

Nicolas Stoskopf

► **To cite this version:**

| Nicolas Stoskopf. Chroniques ferroviaires d'Alsace (1839-2011). 2012. hal-01271886

HAL Id: hal-01271886

<https://hal.science/hal-01271886>

Submitted on 9 Feb 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

CHRONIQUES FERROVIAIRES D'ALSACE

1839-2011

Nicolas Stoskopf

Université de Haute-Alsace, CRESAT (EA 3436)



Sommaire

Avertissement : p. 3

Avant-propos : p. 4

1839. Nicolas Koechlin et le Mulhouse-Thann : p. 5

1841. Nicolas Koechlin et le Strasbourg-Bâle, première grande ligne française et internationale : p. 11

1842. Quatre constructeurs ferroviaires en Alsace : p. 24

1846. L'échec de l'axe Rhin-Rhône : p. 29

1852. Un Paris-Strasbourg sans les Alsaciens : p. 34

1857. Premières locomotives à Graffenstaden : p. 38

1860. Les trains de bière : p. 41

1861. Le pont de Kehl : p. 44

1870. Le premier réseau alsacien : p. 47

1872. Naissance d'un géant de la construction des locomotives, la SACM : p. 50

1883. La gare de Strasbourg : p. 54

1887. Un voyage à Paris : p. 57

1891. Jean-Jacques Heilmann, pionnier de la grande vitesse ferroviaire : p. 59

1907. La gare de Colmar : p. 63

1918. Le réseau légué par les Allemands : p. 65

1932. Une gare française pour Mulhouse : p. 70

1933. Bugatti et De Dietrich, constructeurs d'autorails : p. 72

1939-1945. Le train, au cœur du drame alsacien : p. 75

1956. De la vapeur au diesel, destins croisés des usines alsaciennes de la SACM : p. 79

1969. L'Alsace dans la course à la grande vitesse : p. 81

1971. Un musée du chemin de fer à Mulhouse : p. 83

1997. Hubert Haenel et la régionalisation ferroviaire : p. 85

2007. Le TGV Est, une si longue attente : p. 90

2010. Mulhouse innove avec le tram-train : p. 93

2011. Le TGV Rhin-Rhône : p. 95

Épilogue : p. 99

Bibliographie : p. 100

Avertissement

Cette publication invite à un voyage dans l'histoire du chemin de fer en Alsace. Le parcours comprend vingt-cinq arrêts, qui sont autant de moments forts depuis l'ouverture de la première ligne, entre Mulhouse et Thann en 1839, jusqu'à l'inauguration du TGV Rhin-Rhône en décembre 2011.

À chacun de ces arrêts, une histoire raconte la construction d'une ligne, l'invention d'une machine, la contribution d'une entreprise, le passé d'un édifice remarquable, mais aussi les déceptions, les échecs et les drames... Chemin faisant, l'apport de l'Alsace à l'histoire du chemin de fer, à ses technologies, au patrimoine ferroviaire, est mis en valeur. Ainsi, se dessine une passion alsacienne pour le train.

La préparation de cette publication s'est insérée dans un programme de travail et de recherche du Pôle documentaire de la Fonderie (PdF), centré sur le chemin de fer, dans la perspective de l'inauguration du TGV Rhin-Rhône le 11 décembre 2011. Le PdF regroupe la Société industrielle de Mulhouse, les Archives et la Bibliothèque municipale de Mulhouse, et, pour l'Université de Haute-Alsace, le Service commun de documentation et le Centre de recherche sur les économies, les sociétés, les arts et les techniques (CRESAT). Il a pour but de valoriser les collections documentaires et iconographiques de ses partenaires. Son offre documentaire est présentée sur le site <http://www.pole-doc-fonderie.uha.fr/> On y trouvera notamment une riche iconographie ferroviaire illustrant plusieurs épisodes de ces chroniques ferroviaires.

Ces chroniques ferroviaires ont fait l'objet d'un ouvrage illustré paru sous le titre *Le train, une passion alsacienne, 1839-2012*, avant-propos de Philippe Richert, préface de Hubert Haenel, Strasbourg, Vent d'Est, 2012.

Si cette publication paraît bien documentée, c'est grâce aux conseils et aux indications de Jean-Marc Combe et de Georges Ribeill, deux grands spécialistes de l'histoire du chemin de fer, de Jean-Claude Bastian, Régis Bello, Jean-Luc Eichenlaub, Frédéric Guthmann, Michel Hau, Laurent Kammerer, Gérard Leser, Francis Lichtlé, Alain Masson, Éliane Michelon, Kamal Mouheb, Nathalie Mulot, Élisabeth Paillard, Françoise Pascal, Patrick Perrot, Laurence Romary, Pierre Vonau, Thierry Zettel. Que tous soient ici vivement remerciés.

Avant-propos

Et si c'était un moyen de transport ? Ce serait le train ! Non pas que l'automobile, l'avion ou même le bateau n'aient connu en Alsace quelques illustrations remarquables, bien connues parfois du grand public, comme les Mathis, Bugatti ou... Loeb pour l'automobile, mais elles sont isolées et ne forment pas un fil continu comme on peut le rencontrer avec le chemin de fer. Aux entrepreneurs pionniers qui construisent le premier réseau répondent comme en écho, cent-cinquante ans plus tard, des politiques qui s'engagent pour le TGV, le TER ou le tram-train ; aux premiers constructeurs, capables de fournir séance tenante le matériel nécessaire pour équiper le Mulhouse-Thann ou le Strasbourg-Bâle, succèdent, sans solution de continuité du XIX^e au XXI^e siècle, des inventeurs et des entreprises qui restent à la pointe de la technologie ; quant au patrimoine, des gares à la Cité du train de Mulhouse, il contribue à construire ce lien permanent entre passé et présent.

Cette prédilection pour le train s'explique aisément par l'histoire et la géographie. La révolution ferroviaire commence dans les années 1830 à un moment où l'Alsace figure dans le peloton de tête des régions industrialisées : malgré le manque de charbon et de matières premières, le développement de l'industrie textile à partir du XVIII^e siècle a entraîné celui de la chimie et des constructions mécaniques qui, combinées avec des activités plus traditionnelles, manufacturières et agro-alimentaires, construisent d'emblée un tissu productif très diversifié que l'on ne retrouve pas ailleurs en France, sauf dans le Nord. Les moyens de transport modernes répondent à une demande, permettant l'approvisionnement en matières premières ou l'expédition des marchandises, et offrent un débouché à l'industrie régionale. L'Alsace s'empare du chemin de fer dès la première heure pour ne plus le lâcher.

La géographie joue aussi son rôle. L'Alsace est au cœur du grand X rhénan décrit par Etienne Juillard¹ : au sud, elle s'ouvre sur les percées alpines, via Bâle et Zurich, et sur la vallée de la Saône et du Rhône, par le seuil de Bourgogne ; au nord, le Rhin la met en communication avec Rotterdam, à moins que l'on ne bifurque, à hauteur de Francfort, vers Hambourg et les ports de la Hanse. Ce faisceau de voies longitudinales est recoupé par des passages transversaux, notamment celui qui mène de Paris à Munich et à Vienne, via Strasbourg. Si les conflits franco-allemands ont contrarié à plusieurs reprises cette vocation de carrefour de l'Europe, celle-ci était clairement revendiquée au XIX^e siècle comme elle l'est également après la Seconde Guerre mondiale. Et, à l'époque des grands trains internationaux, les gares de Strasbourg et de Mulhouse voyaient se croiser l'Orient-Express et les Trans-Europe-Express reliant l'Italie et la Suisse à l'Allemagne ou au Benelux.

Il faut se garder néanmoins de tout déterminisme : le chemin de fer n'est pas un don de la nature ou des circonstances historiques. Il exige beaucoup d'énergie et d'efforts, des volontés opiniâtres, du talent, voire du génie. Quand la locomotive démarre, quand le train commence à rouler sur les rails, c'est au terme d'un processus qui a mobilisé en amont des acteurs multiples, qui a fait travailler des corps de métier très divers, qui a surmonté bien des obstacles de nature administrative, financière ou technique. C'est à ces grandes entreprises, menées en Alsace depuis la construction de la ligne Mulhouse-Thann, entre 1836 et 1839, jusqu'au TGV Rhin-Rhône, inauguré le 11 décembre 2011, que ce livre est consacré. C'est un parcours jalonné de lignes nouvelles, de gares, d'ouvrages d'art, de locomotives et de matériel roulant, autant d'histoires qui témoignent d'une passion alsacienne pour le train.

¹ Étienne Juillard, *L'Europe rhénane*, Paris, Armand Colin, 1968, p. 13-18.

1839

Nicolas Koechlin et le Mulhouse-Thann

L'histoire du chemin de fer en Alsace commence par un incident, le 25 mai 1836, à l'assemblée générale de la Société industrielle de Mulhouse : à peine Nicolas Cadiat en a-t-il terminé avec sa proposition de lancer des études préliminaires pour la construction d'une ligne Mulhouse-Thann, que Nicolas Koechlin répond sèchement en regrettant de ne pas avoir eu connaissance de ce projet. Il affirme être « préoccupé depuis longtemps lui aussi de l'utilité toute spéciale d'un chemin de fer de Mulhouse à Thann », avoir chargé les ingénieurs Mossère et Bazaine d'y réfléchir et entrepris les premières démarches auprès de l'administration². Sagement, la Société industrielle, qui a manifesté son intérêt pour les chemins de fer dès 1831 en finançant un voyage d'étude à Saint-Étienne de deux de ses membres, Émile Koechlin, neveu de Nicolas, et Jules-Albert Schlumberger³, renvoie la question à ses comités du commerce et de mécanique, mais un nouvel incident se produit le 30 août lorsque Jean Mantz, Jean Dollfus et Jean Schlumberger constatent le refus de Nicolas Koechlin de leur communiquer les plans et de s'adjoindre les services de la Société⁴. Non seulement ce dernier évince l'ingénieur des arts et métiers, Nicolas Cadiat (1805-1856), salarié depuis 1835 de son cousin André Koechlin, chez qui il est un spécialiste de la fabrication des machines à vapeur, mais il entend se passer du concours de la Société industrielle de Mulhouse, des compétences de ses membres et de leurs capitaux. Il ira seul.

Entrepreneur audacieux et homme de conviction

Quel est l'homme qui se lance avec une telle audace et un tel orgueil dans cette aventure ? Né à Mulhouse en 1781 dans une fratrie de vingt enfants, il est le petit-fils de Samuel Koechlin, fondateur en 1746 de la première manufacture d'indiennes de Mulhouse, et le fils de Jean Koechlin, lui-même fabricant. A vingt-et-un ans, il crée sa propre entreprise Nicolas Koechlin & Frères, à laquelle il associe son père et ses frères, notamment Daniel Koechlin-Schouch, chimiste et coloriste de génie. « Lors de sa plus grande extension, raconte Achille Penot, la maison Nicolas Koechlin & Frères possédait une fabrique d'impression et une filature à Mulhouse, un tissage et un blanchiment à Masevaux, un établissement d'impression et un tissage à Lörrach. Elle occupait plus de 5 000 ouvriers⁵ et de nombreux employés, commis ou voyageurs. Elle avait des succursales sous son nom à Paris, à Lyon, à Bordeaux, à Toulouse. On trouvait des dépôts tenus par ses propres agents à Naples, à Rome, à Milan, à Moscou, à Bruxelles, à New York, aux Antilles, à Mexico, à Rio de Janeiro, en Perse. Elle avait des dépôts réguliers et permanents de marchandises à Londres, à Cadix, à Gibraltar, à Alexandrie, à Bombay, à Calcutta, à Batavia, à Lima⁶. » Cette activité de patron du textile n'empêche pas Nicolas Koechlin de se lancer dans d'autres entreprises : il est, avec les Dollfus et les Merian,

² *Bulletin de la Société industrielle de Mulhouse (BSIM)*, n° 46, X, 1836, p. 13-14.

³ Cf. « Extrait du rapport de MM. Albert Schlumberger et Émile Koechlin, lu à la séance du 26 octobre 1831, sur un voyage entrepris au nom de la Société pour examiner le nouveau système de chaudières à vapeur de MM. Séguin & Cie à Saint-Étienne », *BSIM*, n° 22, V, 1831, p. 170-231.

⁴ Cité par William Grosseteste, *Chemin de fer de Mulhouse à Thann, Notes et documents présentés à la Société industrielle, le 25 septembre 1889*, *Bulletin spécial de la SIM*, Mulhouse, Vve Bader, 1889, p. 9.

⁵ Chiffre peut-être exagéré, bien que la maison exploitât encore de nombreux tissages à bras. Gros, Odier, Roman & Cie employent en 1840 plus de 4 000 ouvriers dans leurs divers établissements de Wesserling et Saint-Amarin, Dollfus-Mieg & Cie, 3 300 ouvriers à Mulhouse, Hartmann, 3 000 à Munster, etc. Cf. Statistique générale de la France, *Enquête industrielle de 1839-1845*, vol. 7, Paris, 1847, p. 136-145.

⁶ Achille Penot, *BSIM*, XXIV, 1852, p. 200-217.

le promoteur en 1826 d'une des premières opérations privées de modernisation urbaine en Europe, la construction du Nouveau Quartier, aux portes de la ville médiévale de Mulhouse. Dans son domaine de Hombourg, il expérimente la sériciculture et la fabrication de sucre de betterave. Il préside enfin la chambre de commerce de Mulhouse de 1828 à 1835 et manifeste à ce titre son intérêt pour le chemin de fer dès le début des années 1830 en réclamant d'inclure Mulhouse dans les projets ferroviaires nationaux⁷.

C'est aussi un homme de conviction : en 1809, il fait partie des fondateurs de la loge de La Parfaite Harmonie aux objectifs philanthropiques clairement affirmés. C'est à ce titre qu'il fonde en 1827 la première caisse d'épargne de Mulhouse⁸. Colonel de la garde nationale, il se met lors de l'invasion de 1814 au service de l'empereur, auquel il est présenté par le maréchal Lefèbvre et participe avec deux de ses frères comme officiers d'ordonnance à la campagne de France. En 1815, il lève un corps de partisans dans les Vosges qui harcèlent l'ennemi et retardent sa progression. Libéral, il est en relation avec la Charbonnerie sous la Restauration. S'il ne participe pas nommément à la fondation en 1826 de la Société industrielle de Mulhouse, il fait preuve à son égard d'une grande libéralité en lui faisant donation en 1829 de l'hôtel fermant la place triangulaire – un symbole maçonnique évident – du Nouveau Quartier qui devait accueillir également la Bourse et la chambre de commerce. Élu député le 3 juillet 1830, il accourt à Paris pour voter la déchéance de Charles X et investir Louis-Philippe, mais il glisse rapidement vers l'opposition dynastique, proche d'Odilon Barrot. Aux élections législatives de juillet 1831, il affronte son cousin germain, André Koechlin qui a abandonné pour la circonstance son fauteuil de maire de Mulhouse, et le bat, au scrutin censitaire, par 146 voix contre 95. Les cantonales de novembre 1833 offrent l'occasion d'un nouvel affrontement entre Nicolas, le libéral, et André, le conservateur, qui se solde par un verdict identique.

Construire des chemins de fer en France, une tâche impossible ?

Au retour de leur voyage à Saint-Étienne en 1831, où ils ont été envoyés par la Société industrielle, Émile Koechlin et Jules-Albert Schlumberger sont enthousiastes sur la locomotive tubulaire de Séguin et sur le chemin de fer construit entre Saint-Étienne et Lyon : « Il ne doit dès lors plus rester de doute sur la grande supériorité de ce nouveau moyen de transports, partout où il y a un mouvement de commerce un peu considérable⁹. »

Mais ils semblent découragés par les obstacles administratifs ! « On est affligé de voir combien nous sommes encore en arrière (pour le chemin de fer et les canaux par rapport à l'Angleterre et à l'Amérique). On dit que ce sont les grands capitaux qui manquent chez nous pour faire de si vastes entreprises. Non ; le mal pourrait bien se trouver ailleurs : c'est dans notre législation sur les entreprises d'utilité publique. On n'a qu'à entendre ceux qui se sont occupés de pareils objets ; tantôt le génie militaire, tantôt les ponts et chaussées ont des obstacles à opposer. C'est à n'en pas finir, jusqu'à ce qu'on ait passé par tous les bureaux, par toutes les administrations, par tous les tribunaux. L'entreprise qui pourrait déjà produire des résultats, après deux ou trois ans, est alors souvent à peine commencée. (...) Un projet une fois bien conçu, c'est presque toujours de la promptitude de son exécution que dépend sa réussite. Eh bien, il est pour ainsi dire matériellement impossible, avec la législation actuelle, qu'une entreprise de ce genre se termine promptement. On n'a qu'à jeter un coup d'œil sur les incroyables détails auxquels on est soumis par l'état actuel de la jurisprudence, pour se

⁷ Cf. *infra* p.

⁸ Cf. Marie-Claire Vitoux, *Paupérisme et assistance à Mulhouse au XIX^e siècle*, Strasbourg, Association des publications près les universités de Strasbourg, s.d., p. 155-156.

⁹ « Extrait du rapport de MM. Albert Schlumberger et Emile Koechlin... », *op. cit.*, p. 193.

convaincre qu'il faut bien du courage pour tenter une pareille entreprise et une persévérance plus qu'ordinaire pour en venir à bout¹⁰. » Suivent quatre pages d'un « amas fastidieux de mesures vexatoires¹¹.... »

Préparation en amont

Nicolas Koechlin a donc toutes les qualités pour construire la première ligne ferroviaire d'Alsace : entrepreneur d'envergure et homme public respecté, il est incontestablement une des figures majeures de la fabricantocratie mulhousienne sous la Monarchie censitaire. Son coup d'éclat de 1836 relève-t-il d'une sorte de bluff, comme on l'a prétendu ? Il n'aurait eu en réalité aucun projet à opposer à celui de Nicolas Cadiat, ce qui expliquerait également son refus de travailler avec les comités de la Société industrielle¹². En réalité la suite de l'histoire confirme la volonté de Nicolas Koechlin d'être le seul patron d'une entreprise ferroviaire auquel il consacre toute son énergie, ainsi que son refus de l'association des capitaux ou du partage des responsabilités. Il ressemble beaucoup sur ce plan à André Koechlin, qui dirige d'une main de fer l'entreprise de constructions mécaniques, André Koechlin & Cie, qu'il a fondée en 1826¹³. Mais par ailleurs, certains indices antérieurs au 25 mai 1836, ne trompent pas sur ses intentions.

D'une part, les douze associés de Nicolas Koechlin & Frères ont décidé de se séparer à compter du 1^{er} janvier 1836¹⁴. A l'issue du partage, Nicolas, son frère Daniel et son neveu Carlos Forel forment une nouvelle société, Nicolas Koechlin & Frères, pour exploiter la filature de Mulhouse, dite de la Cour de Lorraine¹⁵, un établissement relativement modeste qui n'employait que 200 ouvriers¹⁶. Nicolas Koechlin était désormais disponible et trouvera dans les chemins de fer un « aliment convenable à son infatigable activité¹⁷ ». Plus probant encore, son rapprochement avec André Koechlin : il prend la forme d'un mariage, célébré le 4 mars 1836 à Mulhouse, entre Nicolas Ferdinand (1812-1875), fils de Nicolas, et Caroline Julie, fille d'André, âgée alors de seize ans. Le jeune homme se destinait à la diplomatie et venait d'être nommé secrétaire d'ambassade au Brésil lorsque son père le rappela à Mulhouse pour entrer dans l'usine de son futur beau-père. Il en est devenu l'associé le... 5 mai 1836¹⁸. On s'acheminait donc vers un ticket Koechlin-Koechlin solidement verrouillé. L'appel de Nicolas Cadiat à lancer une souscription pour mener les études préliminaires et à constituer une commission du chemin de fer ne pouvait qu'irriter un Nicolas Koechlin qui en faisait dès ce moment-là son affaire personnelle.

¹⁰ *Ibid.*, p. 221-222.

¹¹ *Ibid.*, p. 226.

¹² C'est l'interprétation de Stéphane Jonas, *Le Mulhouse industriel, Un siècle d'histoire urbaine, 1740-1848*, Paris, L'Harmattan, t. 1, p. 236.

¹³ Cf. Nicolas Stoskopf, in Marie-Claire Vitoux (dir.), *SACM, quelle belle histoire !*, Strasbourg, La Nuée Bleue, 2007, p. 20-23, 33-34, 37-38.

¹⁴ Acte du 30 décembre 1835, Archives départementales du Haut-Rhin (ADHR), 4 E 989, cité par Isabelle Guerquin, *Nicolas Koechlin ou le chemin d'une fortune*, mémoire de maîtrise, Strasbourg, 1985, p. 17 et suivantes.

¹⁵ Nicolas Koechlin & Frères est également actionnaire de la société en commandite par action qui exploite les établissements de Masevaux jusqu'en décembre 1839, puis créancière de la société qui lui succède alors, *ibid.*, p. 73-74.

¹⁶ D'après l'enquête, postérieure, de 1839-1845 publiée par la Statistique générale de la France, *op.cit.*, p. 136-137. A noter que la filature de la Cour de Lorraine est alors exploitée par la société Guth, Hirn & Jourdain à laquelle elle a été vendue en 1841.

¹⁷ Achille Penot, *op. cit.*, p. 212.

¹⁸ Acte de société, ADHR 4^E 1010-2, cité par Françoise Kuflik-Weill, *La Société André Koechlin & Cie, 1826-1872*, mémoire de maîtrise, université de Strasbourg, 1985, p. 38.

Mulhouse-Thann, une ligne expérimentale

Il le prouve en obtenant dès le 30 mai 1836 auprès de l'administration des ponts et chaussées l'autorisation permettant à Pierre-Dominique Bazaine (1809-1893) de se consacrer à la préparation du projet. Six mois sont nécessaires pour élaborer un avant-projet, six autres le sont encore pour obtenir le 17 juillet 1837 le vote d'une loi qui accorde à Nicolas Koechlin, et à lui seul la concession du Mulhouse-Thann. Le surlendemain, il crée à Paris une société en commandite par actions qui présente tous les caractères d'une société fictive¹⁹ : l'administrateur gérant, dont la responsabilité est illimitée mais qui renonce à toute espèce de traitement jusqu'à la fin des travaux, apporte 2,5 millions au fonds social représentant forfaitairement la valeur de la concession, le coût des terrains, de la construction et du matériel, les frais d'administration, bref, toutes les dépenses nécessaires jusqu'à la livraison de la ligne ; les cinq commanditaires ne sont, malgré leur qualité (Mathieu Dollfus, gendre de Nicolas Koechlin, Jean Risler, Gustave Lehr), que des comparses qui n'apportent ensemble que la moitié du « surplus (de 100 000 francs) destiné aux dépenses imprévues que l'organisation de l'affaire pourrait entraîner », soit 10 000 francs chacun, tandis que Nicolas Koechlin ajoute encore 50 000 francs pour détenir finalement 98 % des actions de la société. Celle-ci prend logiquement la raison sociale, Nicolas Koechlin & Cie, et la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann²⁰. Son siège social est à Paris, 13, rue du Sentier.

Pierre-Dominique Bazaine (1809-1893)

Entré à Polytechnique en 1827 et l'École des ponts et chaussées en 1829, Bazaine débute sa carrière d'ingénieur en 1832 à Altkirch. Il est, de 1837 à 1842 la cheville ouvrière de la construction du Mulhouse-Thann et, avec Paul-Romain Chaperon, du Strasbourg-Bâle. Il intervient par la suite dans le réseau du Nord, du Bourbonnais et construit les premiers tramways parisiens en 1853-1854. Professeur à l'École des ponts et chaussées pendant quinze ans, il en démissionne en 1873, à la suite de la condamnation de son frère, le maréchal Bazaine. Il dirige encore les travaux de l'isthme de Corinthe de 1885 à 1889²¹.

Un produit dérivé : l'album d'Engelmann Père & Fils

A l'occasion de l'inauguration de la ligne Mulhouse-Thann, la maison Engelmann Père & Fils publie un album de huit chromolithographies, dessinées par l'artiste suisse, Rudolf Huber. L'image s'inscrit dans un ovale de 9,5 cm sur 14,5 cm. L'album, dont la parution est annoncée par *L'Industriel alsacien* du 29 septembre 1839, est vendu au prix de trois francs.

Le démarrage de la construction est-il ensuite retardé par la bataille autour du Strasbourg-Bâle, aux enjeux bien plus importants que le Mulhouse-Thann ? C'est fort probable tant la chronologie parle là aussi d'elle-même²² : la concession de cette nouvelle ligne est accordée le

¹⁹ C'est probablement la raison pour laquelle Nicolas Koechlin ne recourt pas à une société anonyme qui, bien que sa création fût soumise à l'autorisation du Conseil d'État, était la norme pour les compagnies ferroviaires : 7 sur les 8 créées en France avant juillet 1837. D'après Georges Ribeill, *La Révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, Paris, Belin, 1993, p. 464-465.

²⁰ Copie de l'acte passé chez M^e Hailig, notaire à Paris, in William Grosseteste, *Chemin de fer de Mulhouse à Thann...*, *op. cit.*, p. 91-100.

²¹ William Grosseteste, *op. cit.*, p. 34-35 ; *Dictionnaire de biographie française*, t. 5, p. 1017-1018.

²² Il faut noter que l'industrie textile, notamment l'impression sur étoffes, traverse une crise sévère en 1837, mais Nicolas Koechlin n'est pas directement touché par cette conjoncture défavorable. Sur la crise de 1837, cf. Nicolas Stoskopf, « Industrialisation et crises au XIX^e siècle », *Saisons d'Alsace*, n° 123, 1994, p. 51-58.

6 mars 1838 si bien que les travaux du Mulhouse-Thann, dont les six premiers kilomètres seront communs avec la ligne de Strasbourg, peuvent démarrer le 1^{er} avril 1838. La ligne ne mesure que 20 km, mais elle nécessite la construction de 32 ouvrages d'art dont un viaduc de 23 arches pour franchir l'Ill. Les rails sont fournis par... Nicolas Cadiat, devenu entre-temps maître de forges à Ronchamp, les premières voitures par la Belgique et les locomotives sont commandées à plusieurs fabricants mis en concurrence : les régionaux Stehelin & Huber et André Koechlin, Schneider au Creusot, Sharp & Roberts à Manchester. Le personnel est envoyé pendant deux mois en formation en Belgique²³.

L'inauguration, prévue initialement à la fin juillet 1839, pour l'anniversaire des Trois Glorieuses, est repoussée au 1^{er} septembre pour des raisons purement administratives : Nicolas Koechlin n'est pas encore en possession de tous les titres légaux de propriété pour des parcelles situées dans l'emprise de la ligne. Certains propriétaires avaient d'ailleurs été renvoyés en correctionnelle pour avoir fait obstacle à des travaux reconnus d'utilité publique par la loi²⁴. Les premiers essais se déroulent le mardi 6 août à 4 h du matin pour éviter la foule des curieux : la locomotive « Napoléon », construite par André Koechlin, parti de Mulhouse, atteint Lutterbach en moins de 8 mn, à une vitesse de 48 km/h. *L'Industriel alsacien*, organe des milieux d'affaires mulhousien, 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 Dieux²⁵. » Le même jour, à 8 h du soir, la locomotive « Thann », construite par Stehelin & Huber, procède à ses premiers essais. A partir de ce mardi 6 août, date nécessairement mémorable, commente *L'Industriel alsacien*, puisque c'est historiquement le premier jour où des trains circulent en Alsace, les essais se poursuivent journalièrement. La ligne est réceptionnée officiellement par les Ponts et Chaussées le 16 août.

Le dimanche 1^{er} septembre, l'inauguration se déroule sous une pluie battante qui n'entame pas l'enthousiasme général. « Tous les hôtels étaient encombrés d'étrangers, notamment de Bâlois²⁶ ». A 8 h 30, le premier convoi, tiré par la « Napoléon » et composé d'une berline, d'une diligence et de deux chars-à-banc, part de Mulhouse, avec une centaine de personnes à bord, au son des canons, de la musique de la garde nationale et des vivats de la foule. Vingt-cinq minutes plus tard, il arrive en gare de Thann. Après les discours et les toasts, le train repart à midi et fait le trajet du retour, en légère descente, en 15 mn, à 80 km/h ! A 16 h, un banquet offert par Nicolas Koechlin réunit 400 personnes dans un atelier de forge touchant à la station.

Quand le contrôleur des contributions indirectes de Mulhouse se met à versifier

A Messieurs André, Nicolas,
Buvons, pleins de reconnaissance,
Et dans tout banquet, tout repas,
Des « Koechlin » chantons l'alliance :
L'un nous donne ces chars vainqueurs
Qui, sans chevaux, brûlent l'espace,

²³ D'après Max Koehnlein, « Aperçu historique du début du chemin de fer de Mulhouse à Thann », *BSIM*, n° 7, t. CV, 1939, p. 359.

²⁴ *Idem*, p. 360.

²⁵ *L'Industriel alsacien (IA)*, 11 août 1839.

²⁶ *Idem*, 4 septembre 1839.

Et l'autre ces rails conducteurs,
Où tout fend l'air, rien ne se lasse !
Mallet de Trumilly²⁷

Pendant les dix premiers mois, la ligne ne transporte que des voyageurs : la barre des 100 000 est franchie en mars 1840 et le mois d'avril, avec près de 30 000 clients, confirme à la fois l'engouement du public pour ce nouveau mode de transport et sa dimension essentiellement touristique. D'ailleurs, si quatre allers-retours sont prévus en semaine, un cinquième est assuré le dimanche. Lorsque le service des marchandises est ouvert en juillet, il connaît un faible développement et ses recettes ne représentent que 12 % du service des voyageurs en 1841-1842²⁸. Bien qu'on ait fait couler beaucoup d'encre, des années 1830 à nos jours, sur le coût des transports des matières premières pour l'industrie de Haute-Alsace et sur le caractère stratégique d'une ligne industrielle entre Mulhouse et Thann²⁹, celle-ci doit être prise pour ce qu'elle est, une expérience, un prototype, un banc d'essai pour préparer des projets d'une toute autre envergure. Depuis 1837, la priorité est déjà passée à la réalisation de la ligne Strasbourg-Bâle.

La circulation du train sur la ligne Mulhouse-Thann en 1839

« Le signal de départ était donné par le chef de station sur une grande cloche fixée au-dessus du trottoir couvert destiné aux voyageurs. Ceux-ci sortaient alors des salles d'attente de 1^{ère}, 2^e et 3^e classes et montaient dans les wagons ; le chef de train cornait ensuite et le mécanicien, après un coup de sifflet de sa machine, mettait le convoi en marche. Ce départ était signalé à la prochaine station par de petits drapeaux rouges, que les gardes-voie hissaient sur des mâts près de leurs guérites, distantes l'une de l'autre d'environ 1 000 m. Ce signal et deux coups de cornette étaient également l'avertissement de fermer les passages à niveau. Les arrêts accidentels, avec lesquels il fallait compter, étaient signalés par les plus proches gardes-voie par un drapeau jaune et noir, destiné à faire appel à une locomotive de secours. Un obstacle sur la voie nécessitant l'arrêt du train était signalé au mécanicien par un drapeau rouge et blanc et pendant la nuit par des lanternes rouges³⁰. »

²⁷ Cité par Max Koehnlein, *op.cit.*, p. 364.

²⁸ D'après Vauquesal Papin, *Un siècle de chemin de fer en Alsace et en Lorraine, 1839-1938*, Levallois-Perret, Editions Picador, 1980, p. 43-46.

²⁹ Contrairement à ce qu'affirme Stéphane Jonas, le Mulhouse-Thann ressemble davantage au Paris-Saint-Germain qu'au Stockton-Darlington ou au Saint-Etienne-Andrézieux, ce que d'ailleurs l'auteur reconnaît explicitement quelques pages suivantes... Cf. Stéphane Jonas, « La ligne Mulhouse-Thann : premier maillon de la chaîne d'un grand projet ferroviaire alsacien (1831-1839) », *Mulhouse et la conquête du rail, 1839-1989*, *BSIM* n° 814, 3/1989, p. 17 et 27-28.

³⁰ Max Koehnlein, *op. cit.*, p. 361-362.

1841

Nicolas Koechlin et le Strasbourg-Bâle, première grande ligne française et internationale

Avant même d'obtenir la concession du Mulhouse-Thann en juillet 1837, Nicolas Koechlin travaillait déjà au projet d'une ligne de Strasbourg à Bâle. Il n'est évidemment pas interdit de penser qu'il y songeait déjà un an plus tôt au moment de contrer les velléités d'un Nicolas Cadiat et qu'il envisageait même d'emblée son raccordement à un réseau beaucoup plus ambitieux. Ces années 1830 sont en effet marquées dans l'histoire ferroviaire française par un décalage bien compréhensible entre le caractère visionnaire des projets élaborés sur le papier et le pragmatisme qui préside à la construction des premiers tronçons³¹... On rêve grand, très grand, mais on ne peut encore faire que du petit, du très petit. Ainsi, dès 1830, un certain Samuel Blum, exploitant de la mine d'Épinac (Côte-d'Or), construit une ligne privée de la mine au canal de Bourgogne et demande deux ans plus tard la concession de deux lignes nationales, l'une du Havre à Marseille par Paris, l'autre de Strasbourg et Bâle à Nantes³² ! Nicolas Koechlin n'est pas étranger à ces visions d'avenir, portées notamment par les cercles saint-simoniens. Il aura le mérite de leur faire franchir une étape décisive en réalisant en un temps record une ligne de 140 km de long, soit plus du double de ce qui existait jusque-là en France, la première de surcroît à franchir une frontière. Mais la gloire sera conquise dans la douleur, au prix de soucis financiers aigus qui finiront par avoir raison de sa fortune et contribueront, selon les témoins, à abrégier sa vie.

Nicolas Koechlin engage sa responsabilité

Tout est d'abord allé très vite au cours de la phase administrative débouchant sur la concession et la création de la compagnie. Le projet concurrent d'une ligne badoise de Mannheim à Bâle par la rive droite du Rhin agit comme un accélérateur patriotique en faveur de la ligne alsacienne voulue par Nicolas Koechlin. Ses deux ingénieurs des Ponts et Chaussées, Pierre-Dominique Bazaine et Paul Romain Chaperon, autorisés en juillet 1837 par le préfet à se consacrer à l'étude de la ligne, réussissent à élaborer, pour le compte de la société Nicolas Koechlin & Cie, un avant-projet qui peut être présenté le 10 octobre au gouvernement. Le coût des travaux est estimé à 26 millions de francs, mais il n'est prévu à l'origine de ne poser qu'une seule voie et les délicates questions du franchissement des fortifications de Strasbourg et de la frontière helvétique sont laissées à ce stade en suspens.

Paul-Romain Chaperon (1808-1879)

Né à Libourne dans une famille de négociants en vins de Bordeaux, il sort de Polytechnique comme ingénieur des Ponts et Chaussées en 1829 et est affecté aux travaux du Rhin. Détaché en 1837 pour travailler au projet de la ligne Strasbourg-Bâle, il reste au service de la compagnie, en poste à Strasbourg, jusqu'en avril 1842. Il rejoint alors le service de l'État et construit le Paris-Lyon. A partir de 1854, il dirige pendant vingt ans la compagnie du PLM dont il devient également administrateur³³.

³¹ Cf. François Caron, *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, tome 1, Fayard, 1997, p. 83-94.

³² Georges Ribeill, *La Révolution ferroviaire...*, op. cit., p. 69-70.

³³ D'après Pierre-Dominique Bazaine, *Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, notes et documents*, Paris, Imprimerie nouvelle, 1892, p. 5.

La procédure d'enquête publique est rondement menée. Les commissions ad hoc se réunissent en décembre à Strasbourg et dans les trois sous-préfectures haut-rhinoises. A Strasbourg, son président, Frédéric de Turckheim, commence par rendre un vibrant hommage à « la pensée patriotique qui conçut le projet de doter l'Alsace de ce nouvel élément de richesse par le travail et la prospérité, les moyens de communication³⁴ ». Il assure que « ce chemin de fer appellera sur la rive gauche du Rhin une quantité prodigieuse de voyageurs qui circulent entre Rotterdam et la Suisse » et qu'il sera donc un moyen de rétablir le transit des marchandises « qui enrichit nos rivaux de la rive opposée depuis nos premières fautes en législation commerciale³⁵ ». Il ne manque pas non plus de le replacer dans le contexte plus large d'une liaison Le Havre-Strasbourg par Paris et Paris-Marseille par Lyon « avec embranchement de cette dernière ville sur Mulhouse ». Les questions à l'ordre du jour ne sont que de simples formalités : les plaintes de quelques défenseurs des intérêts agricoles pèsent peu et le choix du tracé se fait logiquement, non pas en faveur du trajet le plus court, à l'est de l'Ill, le long du canal du Rhône au Rhin, mais de la desserte des principales villes et bourgs de la plaine d'Alsace, quitte à devoir franchir successivement tous les affluents de l'Ill.

La surprise vient du dépôt d'un projet concurrent qui se prétend antérieur et donc prioritaire³⁶. En réalité, les commissions n'ayant pas été saisies régulièrement ne s'en occupent qu'incidemment. L'originalité du concept présenté et la qualité de ses promoteurs retiendra davantage notre attention. Il s'agit de Benoît Fourneyron, le génial inventeur de la turbine hydraulique, et d'Émile Koechlin, neveu de Nicolas, qui a travaillé jusqu'en 1835 à la mise au point des turbines dans les ateliers d'André Koechlin, avant de s'associer à son frère, Jean Koechlin-Dollfus, dans une affaire textile. Leur projet est si ambitieux et leurs besoins en capitaux, évalués (et probablement sous-évalués) à 80 millions de francs, sont tels qu'ils sont allés chercher, pour les accompagner dans cette aventure, une figure emblématique de la révolution industrielle en Europe, John Cockerill (1790-1840), industriel à Liège. L'idée consiste à pratiquer une prise d'eau dans le Rhin entre Bâle et Huningue, à amener les eaux par canal à Mulhouse et de là, jusqu'à Strasbourg, procurer à l'agriculture « un immense moyen d'irrigation » et doter « l'industrie alsacienne d'une force hydraulique considérable » d'environ 40 000 ch, répartie en une trentaine de chutes autour desquelles s'aggloméreraient les usines. Celles-ci y trouveraient non seulement l'énergie nécessaire, mais elles seraient reliées les unes aux autres par une double ligne de chemin de fer construite de chaque côté du canal. Les wagons y seraient remorqués par des câbles actionnés au moyen des turbines installées de place en place. « Le service hydraulique opérerait le trajet de Bâle à Strasbourg entre 4 h 3/4 et 5 h 1/4 ; il fonctionnerait en continu, avec des départs de 5 en 5 mn le jour et de 10 en 10 mn la nuit »... Ainsi, est envisagé, avant la lettre, un système assez comparable aux remontées mécaniques de nos stations de sport d'hiver, totalement compatible avec les exigences contemporaines du développement durable ! Benoît Fourneyron annonce en outre qu'en cas de nécessité, « par la vapeur et avec une locomotion nouvelle³⁷ » dont il est l'inventeur, probablement une turbine à vapeur, le trajet de Mulhouse à Strasbourg pourrait se faire en une heure sans arrêt, c'est-à-dire à une vitesse de 140 km/h ! Avec le canal usinier, le train hydraulique et la locomotive à turbine, on mesure les bifurcations majeures qu'auraient

³⁴ Document cité par P.-D. Bazaine, *op. cit.*, p. 15

³⁵ *Ibid.* Allusion aux obstacles au transit des marchandises remontant à la période de la Révolution, puis de la Restauration. Cf. Michel Hau, *L'Industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, Strasbourg, Association des publications près les universités de Strasbourg, 1987, p. 191-192.

³⁶ *Courrier du Bas-Rhin*, 17 janvier 1838, repris dans *IA*, 20 mars 1838.

³⁷ Projet présenté à l'Académie des sciences le 11 décembre 1837 (*IA*, 20 mars 1838).

pu emprunter dès 1837 l'aménagement du territoire alsacien et les transports terrestres du monde développé... Mais l'avenir était aux chemins de fer... « classiques ».

La loi, présentée aux députés en janvier conformément à un cahier des charges qui impose désormais la construction de deux voies, est votée à une très large majorité, mais la Chambre des pairs ajoute un amendement obligeant le concessionnaire, c'est-à-dire la société Nicolas Koechlin & Frères, à créer une société anonyme. Lors de la deuxième lecture devant la Chambre des députés, Odilon Barrot, ami politique de Nicolas Koechlin, cherche vainement à repousser l'amendement qui « enlève les garanties déterminantes de la concession et substituerait une responsabilité illusoire à une responsabilité personnelle nettement définie³⁸ ». La loi est finalement votée le 6 mars 1838.

Nicolas Koechlin l'applique, semble-t-il, à contrecœur : certes, la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle est bien constituée en société anonyme, autorisée le 14 mai, avec un capital de 42 millions de francs³⁹, mais elle est destinée à fonctionner jusqu'à la livraison de la ligne comme une société financière chargée de mobiliser les fonds et de les apporter à Nicolas Koechlin & Frères. En échange, les concessionnaires s'engagent à entreprendre à forfait, à leur entier risque et péril, pour la somme de 40 millions de francs, la construction de la ligne et à la livrer « clés en mains » à la compagnie, avec tout le matériel nécessaire à son exploitation⁴⁰. Autrement dit, comme pour le Mulhouse-Thann, Nicolas Koechlin tient à engager sa responsabilité personnelle dans ce projet et refuse les facilités de la responsabilité limitée qu'offre la formule de la société anonyme. D'ailleurs, il n'entre pas à son conseil d'administration, qui fixe son siège à Paris, rue Taitbout, et n'en fera jamais partie. Les statuts n'accordent enfin aucun pouvoir particulier aux gros actionnaires : la possession de soixante actions donne trois voix à l'assemblée générale, un maximum qui ne peut être dépassé⁴¹.

L'impasse financière...

La souscription est ouverte le 1^{er} mai et close le 9. 57,5 % des 84 000 actions sont placées dans le public, à Paris, Marseille, Milan, Fürth, etc. , mais les plus gros actionnaires sont des Mulhousiens (André Koechlin : 2 000 actions, Dollfus-Mieg & Cie : 1 000) et des banquiers strasbourgeois (Frères Ratisbonne : 2 038, Klose : 1 200, De Turckheim : 1 000). Rothschild ne prend que 47 actions... Le reste du capital est apporté dans un tour de table qui associe Nicolas Koechlin lui-même (15 443 actions, soit 18,4 % du capital), les administrateurs de la compagnie (1 800), un banquier strasbourgeois, Alfred Renouard de Bussierre (2 400) et des maisons parisiennes de haute banque, juives (Léopold Javal, banquier attiré de Nicolas Koechlin : 6 000 ; Fould : 4 000) ou protestantes (Mallet Frères : 3 000 ; André & Cottier : 3 000)⁴². Plus d'un quart des titres sont ainsi souscrits par des banquiers qui, n'étant pas présents au conseil d'administration, investissent moins pour leur propre compte que pour leur clientèle privée.

L'évolution des cours ne tarde pas à décevoir les attentes de ceux qui espéraient une plus-value immédiate en revendant rapidement leurs titres. L'action de 500 francs, après être montée à 515 francs le 30 mai, tombe dès le 20 juin en dessous du pair à 495 francs ; le 17

³⁸ *Le Moniteur universel*, 27 février 1838, cité par Alfred Picard, *Les Chemins de fer français : étude historique sur la constitution et le régime du réseau*, t. 1, Paris, P. Rothschild, 1887, p. 95-96.

³⁹ *Bulletin des lois*, partie supplémentaire, 1838, tome 1, p. 778-786.

⁴⁰ Contrat daté du 15 mai 1838, annexé au procès-verbal du conseil d'administration du même jour, Archives nationales du monde du travail (ANMT), 13 AQ 2.

⁴¹ Acte de société, 1 et 3 mai 1838, M^e Hailig, AN MC XXXV-1134.

⁴² Liste des souscripteurs, 1 au 8 mai 1838, *ibid.*

octobre, elle est à 330 francs⁴³. Certains milieux orchestrent alors une cabale pour pousser la société à la liquidation⁴⁴ : *L'Actionnaire* va même jusqu'à publier dans ses colonnes une fausse lettre de Nicolas Koechlin annonçant la dissolution de la compagnie. Un autre organe parisien, *L'Europe industrielle*, explique la manœuvre : « S'ils ont acheté bon nombre d'actions à 360, 350 francs, ils seraient enchantés que Nicolas Koechlin consentit à rembourser à 10 % de perte, c'est-à-dire à 450 francs, car il y aurait pour eux un bénéfice net et immédiat de 100 francs par action. Les actionnaires sérieux n'ont rien à craindre. » « L'agiotage veut faire la loi à Nicolas Koechlin », s'indigne de son côté *L'Industriel alsacien*.

On notera au passage avec intérêt que pour la presse, la compagnie s'identifie à Nicolas Koechlin et à personne d'autre... Celui-ci fait front, publie un démenti et répond longuement à ses détracteurs dans *Le Journal des débats* du 25 octobre. En fait, il est en butte à deux types de critiques successives et contradictoires : on commence par lui reprocher d'avoir surévalué le devis pour se réserver des profits considérables, puis dans un deuxième temps de ne pouvoir remplir ses obligations. Au-delà des manœuvres boursières, la situation est en effet sérieuse pour la compagnie : à l'automne 1838, seuls 250 francs ont été versés par action. Non seulement les actionnaires ne peuvent espérer aucun dividende avant la mise en exploitation, mais ils ont encore devant eux cinq échéances de 50 francs tous les six mois pour s'acquitter entièrement du prix de l'action auprès de la compagnie. Si le cours reste aussi déprimé, on peut craindre les pires difficultés pour opérer le recouvrement complet des 500 francs, ce qui compromettrait du même coup l'achèvement de la construction. Et, n'en déplaise à *L'Europe industrielle*, l'actionnaire sérieux a quelques soucis à se faire... Le titre ne se négocie pas en effet à son cours de Bourse, mais déduction faite des versements restant à effectuer⁴⁵ : à l'automne 1838, au cours de 330 francs, l'actionnaire initial, qui a déjà dépensé 250 francs et en doit encore l'équivalent, ne peut espérer obtenir d'une revente anticipée que... 80 francs. Entre liquider avec une lourde perte et garder pour continuer à payer, l'arbitrage est peu attractif... On comprend aussi que les acquéreurs ne se bousculent pas⁴⁶ !

Nicolas Koechlin n'a d'autres solutions que de pousser les feux en espérant que sa détermination fasse revenir la confiance : « Le jour viendra où on nous rendra pleine justice » écrit-il encore le 25 octobre. De fait, les premières acquisitions de terrains se font à l'amiable dans les bureaux de la Cour de Lorraine à Mulhouse et les travaux de terrassement peuvent démarrer à l'automne 1838 sur deux tronçons, Benfeld-Colmar et Mulhouse-Saint-Louis. Mais le morcellement de la propriété est tel en Alsace que la ligne traverse en moyenne 70 parcelles au kilomètre. Si l'on ajoute les « petits bouts » devenus inutilisables et les contraintes liées à la reconstitution des chemins, ce sont 12 000 parcelles, appartenant à plus de 5 000 propriétaires, qu'il faudra acquérir ! Certains font monter les enchères, si bien qu'on en vient à la procédure des jurys d'expropriation. Le premier d'entre eux, à Sélestat, ne se réunit que le 30 septembre 1839 dans une ambiance électrique. D'emblée, il faut faire appel à la force publique pour calmer les esprits et empêcher que propriétaires et représentants des concessionnaires n'en viennent aux mains. Le jury, composé de notables locaux, est entièrement acquis aux revendications des expropriés et va même au-delà de leurs

⁴³ Cours (hebdomadaires) relevés en dernière page de *IA*. Au plus bas, l'action est à 270 francs (mentionné sans précision de date par *IA*, 4 août 1839)

⁴⁴ Affaire relatée dans *IA*, 27 octobre et 3 novembre 1838.

⁴⁵ « En France, les versements à effectuer ne changent en rien le cours d'une action ou d'une obligation. Seulement (...), on a soin de les retrancher du cours de la négociation, et l'on obtient ainsi, abstraction faite des frais, le prix net du titre. » in Alphonse Courtois Fils, *Traité élémentaire des opérations de Bourse et de change*, Paris, Garnier Frères, 1882 (9^e édition), p. 64-65.

⁴⁶ D'autant plus que le titre se transmet comme une lettre de change avec endossements successifs, le souscripteur initial restant responsable en dernier ressort du versement du capital. D'après *IA*, 4 août 1839.

prétentions : alors que les transactions amiables enregistraient déjà un doublement du prix des terres, il pousse les estimations d'indemnité jusqu'à six fois la valeur vénale⁴⁷ ! Nicolas Koechlin se pourvoit en cassation, obtient satisfaction, mais le nouveau jury, réuni en octobre 1840, fait encore davantage de surenchère. Un deuxième pourvoi en cassation sera cette fois rejeté. Si d'autres jurys se sont montrés plus raisonnables, Nicolas Koechlin doit déboursier au total 5,5 millions pour acheter 400 ha seulement, dont 256 sont nécessaires à l'emprise du chemin de fer, 17 aux chemins ruraux et 127 sont susceptibles d'être revendus. C'est 57 % de plus que les estimations initiales⁴⁸.

Ce n'est pas tout : la conjoncture générale est désastreuse. Alors que 1838 a marqué le « véritable démarrage du premier « boom ferroviaire » français⁴⁹ », celui-ci est stoppé très brutalement dès la fin de l'année : des trois principales compagnies concédées en 1838, le Paris à la mer renonce en août 1839, le puissant Paris-Orléans, au capital de 160 millions de francs, est autorisé à interrompre provisoirement ses travaux à Juvisy, à 19 km de Paris⁵⁰, seul le Strasbourg-Bâle continue, mais il va mal, très mal. Pour les actionnaires, la poursuite des travaux signifie en effet qu'il faut continuer à payer : l'appel de fonds de septembre 1839, qui porte les versements par action à 350 francs et leur cumul théorique à 29,4 millions de francs, se passe mal si bien que 40 000 francs doivent être dépensés en frais de poursuite contre des actionnaires récalcitrants. Au pire, comme le prévoient les statuts de la compagnie, les titres des actionnaires défaillants sont mis en vente, mais il faut encore trouver des acquéreurs prêts à prendre la relève et à s'engager pour les derniers versements. Est-ce à la suite de ce type de transactions forcées ou simplement par des achats réguliers en Bourse pour soutenir les cours que Nicolas Koechlin se retrouve au printemps 1840 avec 34 000 titres sur les bras, c'est-à-dire 40,5 % du capital, soit 2,2 fois sa mise initiale⁵¹ ? Comme les actionnaires sont chargés d'apporter les fonds dont le concessionnaire a besoin pour payer les travaux, que celui-ci a probablement utilisé une partie des sommes perçues pour se substituer aux actionnaires découragés et qu'il reste plus de 12 millions à obtenir de ces mêmes actionnaires dont le concessionnaire représente à lui seul 40 %, l'impasse est totale ! Il faut donc se résoudre à se tourner vers l'État, démarche d'autant plus légitime que le Paris-Orléans a fait de même en lui demandant de garantir l'intérêt perçu par les actionnaires, ce qu'il obtiendra en juillet 1840. Mais on devine ce que la démarche pouvait avoir d'humiliant pour un Nicolas Koechlin, si attaché au principe de responsabilité individuelle.

Le projet de loi soumis à la Chambre des députés prévoit l'entrée de l'État dans le capital de la compagnie à hauteur des 3/10^e manquants et sa représentation au conseil d'administration. Mais la Commission des chemins de fer, suivie finalement par le gouvernement, propose plutôt un prêt du même montant, à savoir 12,6 millions de francs, permettant de dispenser les actionnaires de leurs trois derniers versements, et leur accorde en sus une priorité dans la distribution des intérêts, l'État ne venant au paiement de ses intérêts qu'après une rémunération des actionnaires à hauteur de 4 % de leur mise de fonds. Quant au concessionnaire, encensé publiquement pour son courage et son énergie, il bénéficie de conditions certes avantageuses, mais qui ne le tirent pas d'affaire pour autant : il doit justifier de 18 millions de dépenses (18/40^e), et non pas de 29,4 millions, la somme reçue en principe par la compagnie de ses actionnaires, pour percevoir le premier 1/12^e (1 050 000 francs) du prêt de l'État ; mais chaque nouveau versement sera ensuite subordonnée à une dépense

⁴⁷ Ce ne sera plus possible à partir de la loi du 3 mars 1841 qui précise que l'indemnité allouée par le jury d'expropriation ne peut en aucun cas être inférieure aux offres de l'administration, ni supérieure à la demande de la partie intéressée. D'après Vauquesal-Papin, *op. cit.*, p. 74.

⁴⁸ P.-D. Bazaine, *op. cit.*, p. 61.

⁴⁹ François Caron, *op. cit.*, p. 142.

⁵⁰ Georges Ribeill, *op. cit.*, p. 26-27.

⁵¹ IA, 14 juin 1840.

équivalente de la compagnie, alias Nicolas Koechlin, sur ses propres fonds⁵². Le mécanisme devrait permettre à ce dernier de vendre progressivement ses titres pour faire face à ses obligations, c'est-à-dire le versement de la différence entre 18 et 29,4 millions, soit 11,4 millions qui représenteraient à cette date la somme due par Nicolas Koechlin, actionnaire, à lui-même comme concessionnaire, autrement dit son engagement financier personnel dans l'affaire sous forme d'une lourde dette.

La loi est votée le 15 juillet 1840, mais il faut attendre une assemblée générale des actionnaires en août et une ordonnance royale en octobre pour qu'elle soit mise à exécution : les actions sont alors échangées contre des titres de 350 francs entièrement libérés. Au premier jour de leur cotation, le 5 novembre, le cours est à 235 francs⁵³.

Une ligne de défense derrière le Rhin ?

Dans un contexte de poussée de fièvre nationaliste de chaque côté du Rhin et de forte tension internationale en cet été 1840, *L'Industriel alsacien* du 15 juillet 1840 se berce d'illusions sur les capacités défensives de la future voie ferrée : « Nous croyons incontestable qu'une pareille ligne serait une arme de guerre non moins puissante pour protéger cette partie de nos frontières du Rhin, que le fut autrefois la ligne de forteresses que Louis XIV construisit le long de ce fleuve. On sent en effet que le passage du Rhin deviendra presque impossible devant un corps d'observation qui, à cheval sur le chemin de fer, pourra au premier signal se transporter en une heure, deux heures, quatre heures au plus, pour toute la distance de Strasbourg à Bâle, sur le point où l'ennemi aurait tenté le passage et effectué son mouvement vers les Vosges. »

... Et le plébiscite du public

Ces épisodes se déroulent au moment même où sont mises en service les premières sections de la voie. Le 2 août 1840, le tronçon entre Benfeld et Sélestat offre un spectacle assez cocasse : douze chevaux, marchant à côté des rails, tirent un convoi de onze wagons avec baldaquins ornés de drapeaux et de feuillages dans lesquels ont pris place cent-cinquante personnes ; les 12 km sont couverts en une heure et demie aux acclamations de la foule qui est désormais prête à s'enthousiasmer. « Que sera-ce donc, quand ces braves campagnards verront (...) ces chevaux-monstres, comme on les appelle, autrement dit des locomotives, fuyant rapides comme l'air et vomissant leurs tourbillon de vapeur et de fumée⁵⁴ ? » Le 25 septembre, le préfet du Bas-Rhin et le procureur général accompagnent MM. Koechlin, Bazaine et Chaperon dans un char-à-bancs tiré par la locomotive « Manchester » de Sharp & Roberts qui effectue pour la première fois le trajet Colmar-Benfeld et retour à une moyenne de 50 km/h. Après réception par les ingénieurs de l'État, cette première section, à voie encore unique, peut être inaugurée officiellement le 18 octobre et mise le lendemain en exploitation : 414 voyageurs l'empruntent en moyenne par jour jusqu'à la fin de l'année. Elle est suivie quelques jours plus tard, le 25 octobre, par la section Mulhouse-Saint-Louis. Benfeld-Koenigshoffen, qui permet d'arriver aux portes de Strasbourg, est ouverte au trafic le 1^{er} mai 1841, sans cérémonie, mais dans l'enthousiasme général.

⁵² D'après P.-D. Bazaine, *op. cit.*, p. 135-138 ; *IA*, 12 avril, 17 mai, 14 et 21 juin.

⁵³ *IA*, 8 novembre 1840

⁵⁴ *IA*, 9 août 1840, qui reprend un article du *Courrier du Bas-Rhin*, 7 août 1840.

L'entrepreneur et les spéculateurs

Le contraste est saisissant entre la réussite de l'entrepreneur, Nicolas Koechlin, et ses difficultés boursières. *L'Industriel alsacien* du 18 octobre 1840 s'en indigna : « Il serait bien à désirer, pour l'honneur et la prospérité de la France, en arrière de toutes les nations dans l'établissement des chemins de fer, que l'exemple donné dans le Haut-Rhin trouvât des imitateurs ; et qu'au lieu de spéculer, ou plutôt de *tripoter* à la Bourse, les hommes de cœur et de tête missent sérieusement la main à l'œuvre, afin de réparer le temps perdu. »

Reste alors Colmar-Mulhouse, section la plus difficile par l'importance des remblais nécessaires et des ouvrages d'art. Les intempéries de l'hiver retardent encore les travaux qui, commencés aux deux extrémités, avancent à la rencontre l'un de l'autre : lorsque les derniers rails sont posés, Bazaine parcourt la section sur une locomotive partie de Mulhouse entre deux haies d'ouvriers qui l'acclament en brandissant leurs outils. Le 29 juillet 1841, un premier train relie Mulhouse à Strasbourg : parti à 6 h du matin avec à son bord Nicolas Koechlin et ses invités, il arrive à Koenigshoffen en 2 h 27. Après un déjeuner à la Maison rouge, le convoi repart à 14 h 30, s'attarde à Colmar et arrive à Mulhouse à 18 h. La mise en service est prévue pour le 22 août, mais l'impatience du public est telle qu'on organise à partir du 15 août un service provisoire de deux trains quotidiens dans chaque sens entre Colmar et Mulhouse. Le premier train qui part de Strasbourg est formé de 14 voitures tirées par deux locomotives. 5 000 voyageurs participent à cette journée inaugurale⁵⁵. En exploitation commerciale, il faudra 4 h 30 pour parcourir le trajet de Koenigshoffen à Saint-Louis, un peu moins à la descente dans l'autre sens⁵⁶.

Comme se plaît à le souligner Pierre-Dominique Bazaine, la construction de cette ligne, avec trois ans d'avance sur le cahier des charges, était un véritable exploit à mettre au crédit de Nicolas Koechlin, de ses ingénieurs et de ses ouvriers, mais aussi de l'administration de l'époque. Il aura fallu en moyenne neuf mois pour préparer les projets définitifs des différentes sections, six mois pour leur instruction par les services de l'État et vingt-et-un mois pour leur exécution, soit un total de trente-six mois. Nicolas Koechlin méritait les honneurs véritablement princiers qui lui furent rendus lors de l'inauguration officielle de l'ensemble de la voie les 19 et 20 septembre 1841 : on lui dressa un arc de triomphe sur lequel le gaz faisait scintiller des lettres de feu « La Ville de Strasbourg à Nicolas Koechlin⁵⁷ ».

L'inauguration à Mulhouse, vue par Michel Chevalier

Michel Chevalier (1806-1879), polytechnicien, grande figure du mouvement saint-simonien, est depuis 1840 professeur d'économie politique au Collège de France. Dans ses *Lettres sur l'inauguration du chemin de fer de Strasbourg à Bâle*, il manifeste son enthousiasme pour le développement des voies de communication.

« Au milieu de la station, sur un des débarcadères, s'élevait un dais réservé à Monseigneur. A droite et à gauche se tenait le clergé et le chœur, la musique du régiment de dragons de Huningue et celle de la garde nationale. (...) A 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. (...). L'enceinte était parée de verdure et garnie de grands mâts du haut desquels se balançaient de grandes flammes

⁵⁵ P. D. Bazaine, *op. cit.*, p. 107-114.

⁵⁶ *IA*, 1^{er} août 1841.

⁵⁷ Récit et discours dans *IA*, 12, 19 et 26 septembre, repris par de nombreuses publications.

tricolores. (...) C'était un prélat catholique qui officiait et les protestants formaient la majorité de l'assistance et parmi l'élite les quatre cinquièmes. Il est vrai aussi que le prélat (...) est vénéré en Alsace pour sa charité et ses lumières ; et aussi la cérémonie elle-même, cette main tendue à l'industrie, ce mariage de la croix et de la machine à vapeur (...), c'était prix pour une avance faite au siècle... »

Lorsque les locomotives se mettent en mouvement, il semblait que « ces magnifiques machines fussent des êtres animés (...). Au bruit des bouffées de vapeur 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. Quand elles passaient devant la compagnie de la garde nationale (...), celle-ci leur portait les armes et l'on eût dit qu'elles se redressaient ; puis, lorsqu'elles arrivaient au pied du dais épiscopal, ralentissant leur marche, elles paraissaient véritablement se courber avec respect. Ce n'est pas mon impression personnelle que je vous rapporte ici ; c'est celle des dix mille personnes qui étaient réunies à la cérémonie. (...). Quand on a assisté à un pareil spectacle, on comprend comment ont dû naître les légendes, et comment tant de miracles sont accrédités dans l'opinion populaire ; on en sort plein d'indulgence pour la crédulité de nos ancêtres⁵⁸. »

En septembre 1841, les travaux ne sont pas terminés. Il reste à finir la pose de la deuxième voie, à achever la construction de quelques « stations », c'est-à-dire des gares et de leurs bâtiments annexes, à franchir la frontière suisse et à pénétrer enfin dans Strasbourg. La dernière gare, celle de Colmar, sera inaugurée en avril 1842, les derniers kilomètres de voies seront posés en mai, mais il faudra attendre juin 1844 pour que la ligne atteigne la station provisoire de Bâle, juillet 1846 enfin pour franchir les fortifications de Strasbourg et atteindre un débarcadère encore provisoire au Marais-Vert⁵⁹.

Il n'empêche que la mise en exploitation est dès 1841 un réel succès dont une part du mérite revient à ceux qui en ont la responsabilité, Bazaine et Chaperon d'abord, puis leurs successeurs à partir d'avril 1842, Stucklé, démissionnaire en 1844, et Camille Polonceau, seul maître à bord jusqu'en 1848. Tout est à inventer, la maintenance du matériel, la circulation, la surveillance des voies, la billetterie, etc. Ce sont ces ingénieurs qui décident notamment de faire circuler les trains à droite en Alsace, « comme extension de l'usage français sur les voies publiques », alors qu'on préférera se conformer aux usages anglais sur les autres grandes lignes inaugurées par la suite⁶⁰... L'Alsace se distingue déjà du reste de la France marquée par l'influence dans les premières compagnies des hommes d'affaires et des constructeurs anglais.

Une révélation pour le préfet du Bas-Rhin, Louis Sers

« Quand j'ai vu le flot des voyageurs se précipiter sur cette voie à peine ouverte, animer la ville de Strasbourg, activer les rapports avec toutes les parties de l'Alsace méridionale, quand j'ai vu la satisfaction des classes moyennes proclamer un bien-être nouveau, tandis que les recettes du Trésor s'amélioraient dans une proportion inusitée, je me suis dit qu'il était

⁵⁸ Michel Chevalier, *Lettres sur l'inauguration du chemin de fer de Strasbourg à Bâle*, Paris, Librairie Charles Gosselin, 1841, p. 34-35 et 44-45.

⁵⁹ Assemblées générales de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, 1845 et 1846, ANMT 65 AQ E 688.

⁶⁰ P.-D. Bazaine, *op. cit.*, p. 80.

impossible de ne pas hâter le moment où de tels bienfaits se répandraient sur la surface du pays et l'obstacle de la dépense s'est abaissé ou plutôt a disparu à mes yeux⁶¹. »

Le casse-tête de la billetterie

A l'origine, les billets étaient extraits de registres à souche pré-imprimés, avec destination et prix, sur lesquels le receveur devait encore inscrire la date et l'heure du départ. Mais lorsque la ligne fut ouverte en entier, ce système devint impraticable : pour les trente stations, les trois classes et les deux tarifs, le receveur avait à choisir entre 180 registres à souche ! On adopta dans un premier temps un système provisoire : trois registres en fonction de la classe sur lesquels on inscrivait à la main la destination, le prix et la date. Mais la procédure était longue, source d'erreurs multiples et échappait à tout contrôle de l'administration.

Pour résoudre ce problème, Bazaine invente un système, sans équivalent ailleurs en France, qui est mis en service au début de 1842 à la gare de Mulhouse : le receveur avait devant lui un casier contenant des billets pré-imprimés pour toutes les destinations, les trois classes (en jaune, blanc et vert) et les deux tarifs, soit six cases par destination, chacune d'elle avec l'indication du prix à percevoir. Un tampon permettait d'indiquer le jour du départ et la lettre du convoi qui remplaçait l'horaire précis. « Lors donc que vingt, trente voyageurs se présentent à la fois pour prendre des billets, la simple application du timbre sur les cartes demandées suffit pour valider leur remise » s'émerveille *L'Industriel alsacien*⁶² ; « le receveur les distribue et en perçoit le prix sans avoir un seul mot, un seul chiffre à écrire. » Quant à la comptabilité, il suffisait de relever dans chaque case le dernier numéro de billet vendu et de le comparer à celui de la veille pour connaître le chiffre d'affaires quotidien.

Surveillance et entretien de la voie

« La surveillance de la voie était confiée à un certain nombre de gardes constamment en faction sur le chemin de fer. Leurs principales fonctions consistaient à vérifier le bon état de la voie, à ouvrir et fermer en temps opportun les barrières des passages à niveau et transmettre les demandes de secours pour les convois en détresse.

Autant que possible, après chaque passage de convois, les gardes parcouraient leur canton afin de reconnaître qu'aucun dérangement, ni accident n'avaient eu lieu sur la voie. Pendant ces tournées, ils enfonçaient les coins et les chevilles que la sécheresse et les trépidations des traverses au passage des trains avaient fait sortir. Ils ramassaient le coke abandonné sur la voie par les locomotives, fermaient les barrières des chemins d'exploitation que les cultivateurs avaient pu laisser ouvertes et nettoyaient les passages à niveau.

Au moment de l'arrivée des convois, le garde se rendait au poste qui lui était assigné, ordinairement à proximité d'une station ou d'un chemin important. C'est sur ce point qu'on plaçait la guérite dans laquelle il prenait ses repas et se mettait à l'abri pendant les fortes ondées.

L'approche des convois lui était signalée par deux coups de cornet (c'est sur les chemins de fer d'Alsace que le cornet a été pour la première fois employé à donner des signaux) prolongés que faisait entendre le garde précédent au moment où il apercevait la locomotive.

⁶¹ Louis Sers, rapport au conseil général du Bas-Rhin, 6-11 décembre 1841, cité par Louis-Maurice Jouffroy, *La Ligne de Paris à la frontière d'Allemagne (1825-1852)*, Paris, J. Barreau & Cie, t. 1, p. 222-223.

⁶² *IA*, 27 mars 1842, cité par P.-D. Bazaine, *op. cit.*, p. 127-128.

Il fermait alors la barrière voisine et se plaçait à côté de sa guérite, prêt à signaler à son tour le convoi par deux coups de cornet au moment où il l'apercevait et à indiquer au machiniste, par un mouvement du bras, qu'il avait visité la voie et qu'aucun obstacle ne nécessitait de précautions particulières.

Dès que le convoi était passé, il ouvrait la barrière du chemin à côté duquel il se trouvait placé et il recommençait sa tournée, jetant un coup d'œil de temps en temps sur la ligne pour apercevoir tout d'abord les signaux de détresse qu'il aurait à transmettre.

Ces signaux se faisaient au moyen d'un drapeau jaune et noir que le garde agitait qu'il appuyait d'un ou de plusieurs coups de cornet, suivant que le convoi en détresse avait besoin de la locomotive de secours ou du wagon d'appareux. Pendant la nuit, le drapeau était remplacé par une lanterne rouge.

La surveillance des passages à niveau et la transmission des signaux étaient assurés par le rapprochement des gardes-voies. La distance qui les séparait n'était pas supérieure à 1 500 m ; sur quelques points, ils étaient beaucoup plus rapprochés. On peut évaluer à 1 000 m la distance moyenne qui existait entre les guérites⁶³. »

Les clients se pressent aux guichets : 294 149 voyageurs empruntent la ligne du 15 août au 31 décembre 1841, soit une moyenne de 2 142 par jour⁶⁴. 667 employés sont alors au service de la compagnie⁶⁵. En année pleine, on dénombre, dans les années 1840, 700 000 voyageurs environ, qui ne parcourent en moyenne que 33 km chacun. Le service d'omnibus, destiné aux relations de proximité, est en effet nettement privilégié par les premiers usagers. C'est pourquoi, les deux tiers des voyageurs préfèrent payer le tarif minimum, quitte à être exposés aux intempéries dans des wagons de troisième classe ouverts à tous vents, car ils effectuent des petits trajets jusqu'au bourg ou à la ville voisine. En 1846, la Compagnie prétend innover en introduisant les wagons « debouts-couverts », partant du principe qu'ils ne peuvent être « plus nuisibles au bien-être des classes robustes de l'Alsace qu'il ne l'est de l'autre côté du Rhin aux populations allemandes ». Or, dans le grand-duché de Bade et sur les prolongements de la rive droite, ce mode de véhicule, même à découvert, est généralement adopté, sans inconvénient, par les gouvernements eux-mêmes qui sont chargés de l'exploitation⁶⁶. » Quant aux classes « moins robustes », et moins assimilables aux rustres d'outre-Rhin, elles peuvent emprunter des chars-à-bancs de 2^e classe, couverts, avec des bancs rembourrés, mais simplement protégés par des rideaux, ou des « diligences » plus confortables de 1^{ère} classe. C'est le Gouvernement provisoire de la République qui supprimera par décret en mars 1848 la 3^e classe et, par là-même, les wagons « debouts-couverts », à l'allemande...

Statistiques sur les voyageurs (avant 1848)	1 ^{ère} classe	2 ^e classe	3 ^e classe
En % des voyageurs	6	29	65
Parcours moyen (en km)	59	39	29

⁶³ P.-D. Bazaine, *op. cit.*, p. 123-124.

⁶⁴ D'après les données de P.-D. Bazaine, *op. cit.*, p. 122-134.

⁶⁵ Conseil d'administration du 23 novembre 1841, ANMT 13 AQ 2.

⁶⁶ Assemblée générale, 8 avril 1847, 65 AQ E 688.

Tarif kilométrique (en centimes)	10	7,5	5
-------------------------------------	----	-----	---

Comme pour le Mulhouse-Thann, le transport de marchandises, qui démarre en 1843, reste secondaire : son chiffre d'affaires, pour 71 000 tonnes, n'est que le cinquième du trafic des voyageurs en 1844. Et l'argument économique du transit international et du transport de houille ne se vérifie nullement puisqu'ils comptent chacun pour moins de 10 %. La concurrence avec le canal reste très forte : les recettes de ce dernier sont entamées de moitié à partir de 1848 – mais quelle est la part de la crise ? – puis reviennent à leur niveau initial en 1851 après le décret du 23 mai 1850 abaissant des 4/5^e les droits de navigation sur la portion du canal entre Huningue et Strasbourg pour soutenir la batellerie contre le chemin de fer⁶⁷. Les protestations énergiques de la compagnie auprès des pouvoirs publics n'y changent rien⁶⁸. C'est donc le transport des voyageurs qui assure la – modeste – rentabilité de la ligne : Bazaine chiffre le produit net du km à 6 200 francs, solde entre une recette de 16 800 francs et une dépense d'exploitation de 10 600 francs. Mais ce bénéfice ne permet de rémunérer le capital investi (314 000 francs/Ékm) qu'à un peu moins de 2 %... En 1850, la recette kilométrique du Strasbourg-Bâle est inférieure de moitié à la moyenne des autres compagnies françaises⁶⁹. Comme le souligne Georges Ribeill, « le Strasbourg-Bâle paie très chèrement son statut de ligne frontalière et non pas de grande artère jacobine⁷⁰ ! »

Un goût d'amertume

Le triomphe de Nicolas Koechlin en septembre 1841 a dû avoir un goût amer. En février, il avait renoncé à son mandat de député, en raison de la maladie de son frère et associé, Édouard, qui meurt à Montpellier le 18 juillet quelques jours avant l'ouverture de la ligne. C'est son vieux rival politique, fournisseur de locomotives et cousin germain, André Koechlin, qui lui succède à la Chambre et... le bat aux élections de juillet 1842 par 184 voix contre 166⁷¹...

Ses ennuis financiers personnels prennent un tour aigu. Ils ne proviennent ni d'un dépassement du devis initial, ce qui est en soi remarquable, ni de retards de paiement de la compagnie : 32 millions ont déjà été versés à Nicolas Koechlin en juillet 1840, les 8 millions complémentaires le sont avant mars 1842⁷². Mais Nicolas Koechlin, actionnaire, est le financeur de Nicolas Koechlin, concessionnaire. Ou, si l'on préfère, les sommes perçues sont utilisées, non pour les travaux, mais pour effectuer les versements qui s'imposent aux actionnaires, du moins jusqu'à l'été 1840. Or l'évolution à la baisse du cours de l'action – qui termine l'année 1841 à 217,50 francs – l'empêche de vendre ne serait-ce qu'une partie de ses 34 000 titres. Il emprunte successivement 1 million de francs à Théodore Humann, receveur général du Bas-Rhin, en décembre 1841, et 500 000 francs aux frères Ratisbonne, banquiers à Strasbourg, contre une hypothèque de plusieurs de ses propriétés⁷³. Si l'on en croit Bazaine,

⁶⁷ Cf. Ernest Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables de la France*, Paris, Chaix, 1855, p. 532-535 (référence aimablement signalée par Georges Ribeill, comme les deux suivantes).

⁶⁸ Assemblée générale du 31 mars 1851, ANMT 13 AQ 2.

⁶⁹ *Journal des chemins de fer*, 1851, p. 176.

⁷⁰ Courrier de Georges Ribeill, 6 juillet 2011.

⁷¹ IA, 7 février et 1^{er} août 1841, 17 juillet 1842.

⁷² Assemblée générale du 13 août 1840, ANMT 13 AQ 2 ; du 30 mars 1842, ANMT 65 AQ E 688.

⁷³ Michel Hau, « Le difficile financement du Strasbourg-Bâle », in Dominique Barjot et Michèle Merger, *Les Entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, PUPS, 1998, p. 396.

Nicolas Koechlin n'aurait perçu « en net » que 28,1 millions, de la Compagnie et du prêt de l'État, et il lui manquerait 6 millions pour remplir ses engagements⁷⁴. « Après avoir épuisé tous les gages que sa maison et ses propriétés personnelles pouvaient lui offrir, il ne lui restait plus qu'à s'adresser au gouvernement », confirme *L'Industriel alsacien* en mai 1842⁷⁵. L'État lui refuse un prêt personnel, mais la Chambre examine avec une certaine faveur en commission un projet de loi autorisant la compagnie à lancer un emprunt de 6 millions de francs en échange de l'annulation d'un peu plus de 17 000 actions. A une faible majorité, le projet de loi est finalement rejeté le 1^{er} juin. Quelques jours plus tard, le 11 juin 1842, est adoptée définitivement la grande loi ferroviaire créant le réseau en étoile autour de Paris, mettant à la charge de l'État l'ensemble des frais d'infrastructure, achats des terrains, terrassements, ouvrages d'art et gares, et ne laissant à la charge des compagnies privées que les superstructures, voie ferrée, signalisation, matériel roulant. Sous ce régime, font observer certains députés, le Strasbourg-Bâle aurait coûté à l'État 21 millions. Le 30 juin, l'action crève le plancher des 200 francs, à 196,25 francs.

Nicolas Koechlin en est réduit à liquider une partie de sa fortune. En septembre, il emprunte à nouveau un million de francs à son banquier personnel, Javal & Cie à Paris, contre de nouvelles hypothèques, et il vend successivement d'octobre à décembre l'usine mulhousienne de la Cour de Lorraine, sept maisons du Nouveau Quartier et son domaine de Wittelsheim pour un montant total d'environ 650 000 francs⁷⁶. Parallèlement, les relations se tendent avec la compagnie à propos de certaines dépenses, notamment celles de l'entrée dans Strasbourg, dont les deux parties se rejettent la responsabilité. Pourtant Nicolas Koechlin s'engage encore à forfait en juillet 1843 à prolonger la ligne jusqu'à Bâle pour 1,1 million de francs : dernier baroud d'honneur accompli à nouveau avec panache qui donne au Strasbourg-Bâle sa véritable dimension internationale.

Derrière ce succès incontestable, se cache néanmoins une énigme, celle des finalités poursuivies par Nicolas Koechlin et de sa démarche : entièrement absorbé par la construction, il se désintéresse dès le départ de l'exploitation. Le contrat du 15 mai 1840 prévoit expressément que la mise en exploitation d'un tronçon entraîne sa prise en charge par la compagnie : il est donc écrit que le Strasbourg-Bâle échappera à son créateur... à moins que celui-ci ne prenne le contrôle de la compagnie. Or, ce n'est pas le cas, malgré sa position d'actionnaire majoritaire. Pire, ses représentants au conseil d'administration, Jean Risler, Jules Lehr, Mathieu Dollfus, s'effacent les uns après les autres, si bien que les intérêts alsaciens ne sont plus représentés au conseil à partir de 1845. Il est clair que les autres grands promoteurs du chemin de fer en France, les Pereire, Rothschild, Bartholony, Talabot, etc., n'ont pas procédé de la même façon, s'assurant avant tout le contrôle des compagnies ferroviaires. Avec Nicolas Koechlin, tout se passe comme si la passion dévorante du bâtisseur l'emportait sur tout le reste. Ou du moins, est-elle suffisamment forte pour résister contre vents et marées, en l'occurrence l'effondrement continu des actions. La ténacité de Nicolas Koechlin est à cet égard remarquable, comme le soulignait déjà la presse de l'époque, mais il paie très cher d'avoir tenu ses engagements et d'avoir réussi dans son entreprise.

⁷⁴ P.-D. Bazaine, *op. cit.*, p. 140. Il est néanmoins assez surprenant que le montant total de travaux se soit limité à 34 millions, soit 6 millions de moins que le devis... Pour toutes les autres compagnies contemporaines, les devis initiaux ont été largement dépassés.

⁷⁵ *IA*, 29 mai 1842.

⁷⁶ Michel Hau, « Le difficile financement... », *op. cit.*, p. 396-397.

1842

Quatre constructeurs ferroviaires en Alsace

Lorsque Nicolas Koechlin entreprend en 1836 la construction de la ligne Mulhouse-Thann, il n'a, comme industriel du textile, aucune expérience ferroviaire, et il ne peut pas davantage compter sur les contributions de ses confrères de Mulhouse ou d'Alsace. Mais lorsque les lignes alsaciennes sont mises en exploitation entre septembre 1839 et septembre 1841, trois locomotives sur quatre du Mulhouse-Thann ont été fabriquées en Alsace et dix-huit sur vingt-et-un du Strasbourg-Bâle. En 1842, on dénombre quatre constructeurs de matériel ferroviaire en Alsace, dont trois se sont illustrés dans la construction des locomotives. Formidable réponse en un temps record à un défi industriel et technologique d'envergure ! Que ces premières locomotives soient toutes dérivées du modèle *Patentee*, à trois essieux dont un derrière le foyer, mis au point par Robert Stephenson en 1833, n'enlève pas grand-chose à la performance⁷⁷ : assimiler la technologie anglaise, créer un outil industriel, livrer un produit fiable... Seuls huit constructeurs français ont réussi à le faire au début des années 1840⁷⁸, dont trois en Alsace.

Aux origines de la locomotive alsacienne, Stehelin & Huber

Les premiers à se mettre sur les rangs sont les Stehelin, des maîtres de forges issus du patriciat bâlois⁷⁹. Henri Stehelin (1774-1842) a commencé par rassembler à partir de 1795 des forges et des mines dans les vallées de Saint-Amarin et Masevaux. Avec son neveu Henri Huber (1806-1848) et son cousin Charles Stehelin (1805-1848), ils fondent en décembre 1830 la société Stehelin & Huber qui concentre ses activités sur l'exploitation de la fonderie de Bitschwiller-lès-Thann, complétée depuis 1827 par un atelier de constructions mécaniques. L'embauche d'un ingénieur mécanicien anglais, David Lloyd⁸⁰, permet de diversifier rapidement la gamme des fabrications, roues hydrauliques d'abord, puis machines à vapeur et chaudières. Henri Stehelin se retire en 1832 tandis qu'Édouard (1809-1904), ingénieur des mines, frère de Charles, entre dans la société en mai 1837. La société dispose alors des capacités et du savoir-faire nécessaire pour franchir un pas décisif.

C'est dans le courant de l'année 1838 que sont fabriquées à Bitschwiller les premières locomotives alsaciennes, commandées par les compagnies du Paris-Saint-Germain et du Paris-Versailles (rive droite) des frères Pereire. En juin, il est encore trop tôt pour présenter un modèle achevé à l'Exposition des produits de l'industrie alsacienne de Mulhouse, mais les premiers tours de roues sont effectués les 6 et 7 septembre dans l'enceinte même de l'usine de Bitschwiller sur un tronçon de 100 m de long. La locomotive « Alsace » fait ses premiers essais extérieurs sur le Paris-Saint-Germain en octobre et, le 25, Charles Stehelin a l'honneur

⁷⁷ Jacques Payen (avec la col. de Bernard Escudié et Jean-Marc Combe), *La machine locomotive en France des origines au milieu du XIXe siècle*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1988.

⁷⁸ François Cavé à Paris, Schneider au Creusot, Bennett & Cie à La Ciotat, Pauwels à La Chapelle-Saint-Denis et la Compagnie des mines d'Anzin. D'après le rapport de M. Calla, *Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale*, n° CCCCLXII, décembre 1842, p. 467-484. A noter que l'auteur ne mentionne déjà plus Stehelin & Huber qui ne fabrique plus de locomotives à l'époque du rapport, mais cite les expériences de Jean-Jacques Meyer.

⁷⁹ Cf. Ivan et André Kaemmerlen, « Stehelin et Huber de Bitschwiller : pionniers de la construction de la locomotive à vapeur en Alsace », *Mulhouse et la conquête du rail, 1839-1989*, BSIM n° 814, 3/1989, p. 41-49.

⁸⁰ Né en 1797, il est établi à Bitschwiller au plus tard en 1830, date de la naissance de son premier enfant. Il s'installe à Zurich en 1839. D'après Ivan et André Kaemmerlen, *op. cit.*, note 8, p. 42.

de conduire le duc d'Orléans de Paris à Saint-Cloud. A l'Exposition de l'industrie française de 1839 à Paris, Stehelin & Huber est récompensée par une médaille d'or. L'entreprise fournit en même temps, à l'été 1839, une des quatre machines inaugurales du Mulhouse-Thann, « Thann », un prototype équipé de deux essieux moteurs, et deux locomotives pour le Strasbourg-Bâle, qui donne néanmoins la préférence à André Koechlin & Cie pour la plupart de ses machines. Ainsi, c'est finalement la compagnie du Paris-Orléans qui passe la commande la plus importante, six locomotives, livrées entre septembre 1840 et janvier 1841.

Par la suite, on ne trouve plus trace de locomotives Stehelin & Huber. David Lloyd a quitté l'entreprise en 1839, Bitschwiller n'est toujours pas raccordé à la voie ferrée, qui ne dépasse pas Thann, et la concurrence anglaise, depuis l'abaissement des droits de douane en mars 1837 de 30 à 15 %, décourage l'industrie nationale : une locomotive anglaise livrée en France vaut environ 44 000 francs contre 50 000 francs pour une machine française⁸¹. Charles Stehelin dénonce vivement ce régime dans un mémoire daté de 1840. Enfin, et c'est peut-être la raison principale d'un échec industriel, les machines Stehelin & Huber s'avèrent peu fiables et doivent subir des réparations lourdes : en 1844, elles ont parcouru en moyenne 20 000 km sur les lignes alsaciennes contre 50 à 70 000 km pour leurs concurrentes de même génération, Sharp, Roberts ou Koechlin⁸².

L'entreprise de Bitschwiller n'abandonne pas pour autant le matériel ferroviaire : après avoir fabriqué une grande partie de l'équipement fixe des lignes alsaciennes⁸³, elle décroche en septembre 1843 un important contrat signé avec la Compagnie du chemin de fer de Milan à Venise, comprenant la fourniture clés en main d'un atelier complet de réparation (forge, fonderie, chaudronnerie, menuiserie, ajustage et montage), de plaques tournantes et de grues hydrauliques, de roues de wagon et... de dix locomotives dont la fabrication semble avoir été sous-traitée au fabricant mulhousien Jean-Jacques Meyer à la recherche, au même moment, de débouchés⁸⁴. Sous les raisons sociales successives de Charles & Edouard Stehelin (1843-1849), Stehelin & Cie (1850-1872), Société des ateliers de constructions de Bitschwiller (1872-1900), etc., elle reste présente sur ces marchés, sans toutefois reprendre la fabrication des locomotives qu'elle a initiée en Alsace.

Les difficultés d'une industrie naissante, vues par Charles Stehelin

« Un petit nombre de maisons de construction ont monté des ateliers spéciaux pour la fabrication (des locomotives) ; une fois organisés à grand frais, ces industriels ont eu de nouvelles entraves à combattre : secondées par la diminution des droits, les compagnies de chemins de fer n'ont consenti à donner en France de commandes qu'à des conditions excessivement rigoureuses et à des prix qui mettaient leur revient (sic) à un bon tiers au-dessous des machines anglaises, en alléguant « qu'on faisait un apprentissage, et que naturellement les premières machines françaises ne devaient point valoir les machines anglaises, ni celles qu'on ferait par la suite chez nous, une fois habitué à ce genre de travaux ».

En vue de ce nouvel obstacle, et malgré la persuasion d'une perte certaine qu'on faisait pour le début, nous y avons consenti, et il y a bientôt deux ans qu'on a livré les premières

⁸¹ Maurice Lévy-Leboyer, *Les Banques européennes et l'industrialisation internationale dans la première moitié du XIX^e siècle*, Paris, 1964, p. 382-383.

⁸² D'après le compte-rendu daté du 10 mars 1844, reproduit par Jacques Payen, *La Machine locomotive...*, op. cit., p. 211-212.

⁸³ D'après M. V. Grosseteste, *Chemin de fer de Mulhouse à Thann*, op. cit., p. 149.

⁸⁴ D'après les sources consultées par Ivan et André Kaemmerlen, op. cit., p. 48. Voir également Maurice Lévy-Leboyer, op. cit., p. 396, note 90.

machines de ce genre ; et en admettant qu'elles n'égalent point en tout les meilleures machines qu'on a tirées en *dernier lieu* d'Angleterre, on ne peut contester qu'elles donnaient du moins un bien beau résultat pour le début d'une industrie naissante. (...) Ainsi la preuve du pouvoir faire est là, mais il manque la possibilité sous le rapport du prix qu'on offre ; aussi ne voyons-nous point de nouveaux ateliers pour ce genre de constructions en France. Le nombre de ceux qui existent est très restreint et de beaucoup insuffisant pour les besoins que la France aura en ce genre de moteurs, si les grands projets de chemins de fer s'exécutent. (...) Le seul moyen serait de remettre les droits à l'ancien taux de 30 %⁸⁵. »

André Koechlin, la dimension industrielle

Le relais a été pris entre-temps par André Koechlin & Cie dont la première locomotive, la « Napoléon » est postérieure de quelques mois seulement à l'« Alsace » de Stehelin & Huber. André Koechlin (1789-1875) était certainement le mieux placé pour se positionner sur ce nouveau marché. Il n'était en rien un technicien, mais son expérience et son passé d'industriel lui mettaient en mains les outils nécessaires pour réussir dans ce domaine. Lorsqu'il conçoit son projet d'établissement de constructions mécaniques, qui débouche sur la création de la société André Koechlin & Cie en juillet 1826⁸⁶, il a déjà dirigé une des plus importantes entreprises mulhousienne, Dollfus-Mieg & Cie, et dispose de capitaux. Il s'adresse à ce qu'on fait de mieux dans le domaine des technologies mécaniques d'avant-garde, la maison Sharp, Roberts & Co, de Manchester, à qui il confie la construction de son usine. L'un de ses associés, Richard Roberts, ne vient-il pas de prendre en 1825 un brevet pour la *self-acting-mule* ou renvideur automatique qui clôt le cycle historique de la mécanisation de la filature du coton ? Le matériel nécessaire est acheminé d'Angleterre dans des caisses et lorsque l'usine commence à fonctionner en mai 1828, avec des techniciens et des ouvriers anglais dans son effectif, c'est pour livrer des machines textiles, notamment des métiers à tisser, de « système Roberts » ou de « système anglais ». André Koechlin se maintient à l'avant-garde en 1834 au moment de se lancer dans la fabrication des machines à vapeur : il prend pour la France et à son nom un brevet lui permettant de construire des machines *compound* à deux cylindres selon le système Roentgen-Wolff⁸⁷.

André Koechlin en famille

Petit-fils de Samuel Koechlin, cofondateur de la première manufacture d'indiennes à Mulhouse en 1746, André, né le 3 août 1789, est l'un des treize enfants du médecin Jean-Jacques Koechlin et de son épouse Anne-Catherine Dollfus qui divorcent en 1803. A dix-neuf ans, il entre chez Dollfus-Mieg & Cie, maison fondée par son oncle, Daniel Dollfus, en 1800, et épouse la fille de ce dernier, Ursule, sa propre cousine germaine dont il a cinq enfants. A la mort de son beau-père en 1818, il devient le patron de DMC, mais s'efface dès 1821 devant ses beaux-frères parmi lesquels, Jean Dollfus (1808-1888). Son unique fils, André, polytechnicien, meurt à vingt-trois ans en 1837. L'une de ses filles, Caroline Julie épouse en mars 1836 Nicolas Ferdinand Koechlin (1812-1875), fils de Nicolas Koechlin, promoteur des lignes alsaciennes et cousin germain d'André.

⁸⁵ Charles Stehelin, *Mémoire sur l'état actuel en France de l'industrie des moteurs à la vapeur, et moyens de la faire prospérer et d'éviter sa chute, adressé au gouvernement et aux chambres*, publié par *L'Industriel alsacien*, 17 et 24 mai 1840, p. 181.

⁸⁶ Sur l'histoire de la société André Koechlin & Cie, voir Nicolas Stoskopf, in Marie-Claire Vitoux (dir.), *SACM. Quelle belle histoire !*, Strasbourg, La Nuée Bleue, p. 18-39.

⁸⁷ Cf. Jean-Marc Combe, « L'Alsace et la machine à vapeur 1831-1955 ; les apports de la SACM dans la construction des locomotives à vapeur », *Mulhouse et la conquête...*, *BSIM*, n° 814, 3/1989, p. 55-58.

Pourtant, il tarde à entrer sur le marché de la locomotive : le départ de Nicolas Cadiat dès la fin de 1836 a-t-il désorganisé pendant un temps l'atelier des machines à vapeur ? Le nouveau régime douanier depuis mars 1837 a-t-il découragé les initiatives ? C'est possible, mais deux autres facteurs jouent finalement en sens inverse : la crise de l'industrie cotonnière en 1837, qui donne un coup d'arrêt à l'expansion de la branche, oblige à la diversification des productions ; par ailleurs la concession du Strasbourg-Bâle en mars 1838 offre des perspectives bien plus intéressantes que le Mulhouse-Thann. Édouard Koechlin, chargé par son frère Nicolas du matériel roulant, envisage dans un premier temps la commande de 16 machines pour les deux lignes alsaciennes, nombre porté rapidement à 21, puis à 29 : André Koechlin, fort de ses relations familiales avec les concessionnaires, se taille la part du lion en fournissant finalement 20 des 29 locomotives en service sur les lignes alsaciennes en 1845⁸⁸.

Comme au temps de ses débuts dans la construction mécanique, il se contente de copier une locomotive anglaise Sharp & Roberts avec son châssis caractéristique, courbé au niveau de l'essieu moteur. La « Napoléon » n'est que la deuxième locomotive alsacienne, mais, lors de l'inauguration de la ligne Mulhouse-Thann, elle vole la vedette à la « Thann », de Stehelin & Huber, en partant de la station provisoire de Mulhouse tandis que sa rivale fait le trajet en sens inverse. Il est vrai que cette dernière était tombée en panne au cours des essais, à la suite de l'éclatement d'un tube de vapeur et avait dû être remorquée par la « Napoléon »⁸⁹.

De ses nouveaux ateliers de montage des locomotives, raccordés à la voie ferrée, André Koechlin réussit par la suite à sortir une locomotive par mois pendant un an et demi, véritable prouesse industrielle dans la France de 1840-1841⁹⁰. Dans les années ultérieures, la production devient plus irrégulière. Ainsi, en raison d'une crise industrielle, aucune locomotive n'est fabriquée dans les usines françaises en 1843, a fortiori chez André Koechlin & Cie qui se débarrasse alors des deux tiers de ses ouvriers, avec un effectif passant de 640 à 217⁹¹. La grande loi ferroviaire de 1842 et le relèvement des droits de douane à 22,5 % en 1844⁹² créent les conditions d'une reprise vigoureuse. Elle se traduit de façon remarquable dans les courbes de production : André Koechlin & Cie livre 3 locomotives en 1844, 8 en 1845, 13 en 1846 et 29 en 1847, avant qu'une nouvelle crise n'interrompe cette belle série⁹³. Celle-ci intervient au moment même où l'usine commence seulement à s'émanciper de l'emprise des technologies anglaises. Jusque-là en effet, les constructeurs français d'une façon générale courent derrière leurs homologues anglais, peinent à assimiler les derniers perfectionnements et à introduire les nouveaux modèles, *long boiler* (1841) ou Crampton (1843)⁹⁴.

Jean-Jacques Meyer, l'innovateur

C'est pourtant sur le terrain de l'innovation technologique qu'André Koechlin est confronté à un troisième constructeur installé lui aussi à Mulhouse, Jean-Jacques Meyer (1804-1877). Lorsque les ingénieurs Bazaine et Chaperon proposent de lui commander deux locomotives, il

⁸⁸ Qui côtoient 1 Schneider, 3 Stehelin & Huber, 2 J.-J. Meyer et 3 Sharp & Roberts, d'après E. De Billy, « Machines locomotives en fonction sur les chemins de fer de Strasbourg à Bâle et de Mulhouse à Thann, pendant le cours de l'année 1845, *BSIM* XIX, 1845, p. 191.

⁸⁹ Incident relaté par *IA*, 18 août 1839.

⁹⁰ Cf. Jacques Payen, *La Machine locomotive...*, *op. cit.*, p. 112.

⁹¹ Hermann Schäffer, *Die Maschinenfabrik André Koechlin, Mülhausen/Elsass, und ihre Arbeiter. Ein Beitrag zur Technik-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, mémoire dactyl., Freiburg, 1985, p. 128 et 313.

⁹² Michel Hau, *L'Industrialisation de l'Alsace...*, *op. cit.*, p. 229.

⁹³ François Crouzet, « Essor, déclin et renaissance de l'industrie française des locomotives, 1838-1914 », *Revue d'histoire économique et sociale*, n° 55, 1977, p. 202.

⁹⁴ Jean-Marc Combe, « L'Alsace et la machine... », *op. cit.*, p. 63.

a déjà une certaine réputation comme constructeur de machines à vapeur fixes, acquise depuis son installation en 1834, et de matériel ferroviaire (aiguillages, plaques tournantes) qui équipent la ligne Strasbourg-Bâle⁹⁵. Il a en effet obtenu un brevet, daté du 20 octobre 1841, pour un procédé de détente variable permettant de moduler l'admission de la vapeur dans le cylindre en fonction de la course du piston et donc d'économiser du combustible. Il ne restait plus qu'à l'appliquer à une locomotive, chose faite avec la mise en service de « L'Espérance » le 6 juillet 1842. Immédiatement, le ministre des Travaux publics charge une commission d'évaluer la portée de l'innovation apportée par Jean-Jacques Meyer. Son verdict est éloquent : « L'Espérance » consomme en marche 40 % de charbon en moins que « La Comète », construite par André Koechlin, 33 % si on tient compte de l'allumage initial et des arrêts. Bazaine ajoute que la machine se faisait remarquer par le « fini de son exécution » et que « la supériorité sur les machines anglaises et françaises construites à ce jour, produisit une grande sensation⁹⁶ ». A bon droit, Jean-Jacques Meyer nomme son deuxième modèle « Le Succès ».

Les déboires sont néanmoins tout proches. Le premier est technologique : en avril 1843, la coulisse, mise au point par Robert Stephenson, qui règle la détente de façon beaucoup plus pratique, est adaptée sur une machine du Paris-Orléans et fait ainsi son entrée en France⁹⁷. Si cette bataille technique est perdue par les constructeurs français, elle leur a mis néanmoins le pied à l'étrier de la recherche d'innovations : ainsi, André Koechlin a déposé également son brevet de distribution variable en... mars 1843 et il construit en 1844 un nouveau modèle, « Le Véloce », une machine *long boiler* équipée d'un procédé original dont les *Annales des mines* se font l'écho⁹⁸. Quant à Jean-Jacques Meyer, il n'est finalement pas privé du succès attendu : entre 1842 et 1847, ses ateliers mulhousiens fabriquent environ 115 machines, soit une moyenne de deux par mois, dont 33 sont livrées à l'étranger, en Autriche, Hongrie, Bavière, etc.

Le second est financier : la société Jean-Jacques Meyer & Cie, une société en commandite par actions, difficilement constituée en février 1839 et sous-capitalisée⁹⁹, est contrainte à la cessation d'activité à la suite de la banqueroute en août 1844 de son principal bailleur de fonds, le banquier mulhousien Werthemann Père & Fils. Jean-Jacques Meyer riposte aussitôt en annonçant la transformation de sa commandite en société anonyme dont la raison sociale, L'Expansion, a de quoi encourager les actionnaires hésitants. Mais la procédure légale est longue : formée en janvier 1845, la société n'est autorisée par le gouvernement qu'en avril 1846¹⁰⁰. C'est le moment où Jean-Jacques Meyer quitte Mulhouse et s'installe à Paris avec son fils Adolphe : tous les deux continuent à prendre des brevets, mais ils sous-traitent la fabrication de leurs modèles à Fives-Lille-Cail¹⁰¹. Privée de son patron et de son ingénieur-vedette, L'Expansion ne survit que quelques années. La société est liquidée en mai 1850, laissant place nette à André Koechlin & Cie qui rachète d'ailleurs ses immeubles¹⁰².

⁹⁵ *Histoire documentaire de l'industrie de Mulhouse*, op. cit., p. 676-677, 884-885.

⁹⁶ P.-D. Bazaine, *Chemin de fer de Strasbourg à Bâle...*, op. cit., p. 100-101.

⁹⁷ J.-M. Combe, « L'Alsace et la machine... », op. cit., p. 61.

⁹⁸ E. de Billy, « Rapport sur un nouveau système de détente variable appliquée aux locomotives par MM. André Koechlin & Cie », *Annales des Mines*, 4^e série, VII, 1845-1, p. 261-312 et planche VI.

⁹⁹ Elle démarre avec un capital de 400 000 francs (260 000 francs sous forme d'apports en nature par Jean-Jacques Meyer, 140 000 francs par souscription d'actions), alors que le capital initialement prévu était d'1 million de francs (*Industriel alsacien*, 9 mars 1839). Elle tourne en mai 1842 avec 2,4 millions de francs de prêts et son capital atteint péniblement 600 000 francs en 1844. D'après M. Lévy-Leboyer, op. cit., p. 460, note 71.

¹⁰⁰ M. Lévy-Leboyer, op. cit., p. 669, note 27.

¹⁰¹ J.-M. Combe, loc. cit., p. 62. A noter que l'association entre Fives-Lille et J.-F. Cail remonte à 1861 (François Crouzet, loc. cit., p. 137-139).

¹⁰² *Histoire documentaire...*, op. cit., p. 695.

De Dietrich, le démarrage d'une tradition ferroviaire

Il faut aller tout à fait au Nord de l'Alsace pour trouver avec De Dietrich un quatrième constructeur de matériel ferroviaire et revenir au tout début de l'aventure, en 1836, pour retrouver l'ingénieur Nicolas Cadiat. Rapidement découragé par l'accueil fait à Mulhouse à ses propositions et à ses talents, il signe dès le 7 décembre 1836, un important contrat avec l'entreprise De Dietrich qui est encore dirigée à cette époque par Amélie de Beckheim (1776-1855) et ses deux fils Albert (1802-1888) et Eugène (1803-1868). Non seulement, il lui est promis une rémunération de 6 000 francs par an (contre 8 000 pour Amélie et 4 000 pour chacun de ses deux fils), mais il est admis comme associé des fils de Dietrich dans une nouvelle société, conclue pour cinq ans chargée de développer l'atelier de constructions mécaniques de Reichshoffen : s'il n'apporte qu'1/9^e du capital, il a droit à 1/3^e du bénéfice et n'est responsable des pertes qu'à concurrence de son apport¹⁰³. C'est dire le prix attaché par l'entreprise à la matière grise, en l'occurrence celle d'un ingénieur susceptible de diversifier sa gamme de fabrications. Dans un premier temps, De Dietrich fabrique des roues de wagon parmi d'autres biens d'équipement, puis se spécialise progressivement à partir des années 1840 : l'usine de Mouterhouse (Moselle), acquise en 1844, devient un leader en France pour la fabrication de bandages de roues et d'essieux qui sert de banc d'essai à l'expérimentation des techniques nouvelles ; quant à l'atelier de Reichshoffen, il monte également des wagons en combinant travail du métal et production d'une scierie, puis il livre toutes sortes d'équipements ferroviaires fixes : ponts métalliques, grues, plaques tournantes, barrières de passage à niveau, réservoirs d'eau, signaux, aiguillages...

Qu'au début du XXI^e siècle, Alstom soit l'héritier direct d'André Koechlin, comme fabricant des motrices du TGV à Belfort, et de De Dietrich, comme exploitant du site de Reichshoffen où sont toujours fabriquées des voitures de TER, donne un relief particulier à ces initiatives entrepreneuriales du tout début de l'aventure ferroviaire.

¹⁰³ D'après Michel Hau, *La maison De Dietrich de 1684 à nos jours*, Strasbourg, Oberlin, 1998, p. 79.

1846

L'échec de l'axe Rhin-Rhône

Mulhouse, porte d'entrée en Alsace du trafic en provenance du Havre et de Paris, de Marseille et de Lyon, c'est l'ambition des promoteurs d'une ligne Dijon-Mulhouse, préfiguration lointaine d'un axe rapide Rhin-Rhône que Mulhouse attendra longtemps... Cette ambition, exprimée dès 1833, prend forme en 1838 comme alternative à la ligne directe Paris-Strasbourg, mais elle n'aboutit pas, faute de combattants au moment de constituer une compagnie. Entre-temps, les déboires de Nicolas Koechlin ont peut-être pesé sur les velléités ferroviaires de ses confrères, les industriels mulhousiens.

Dijon-Mulhouse contre Paris-Strasbourg

La rivalité ferroviaire entre Strasbourg et Mulhouse ne pouvait guère commencer plus tôt, dès le vote de la loi du 7 juillet 1833 débloquent des crédits pour permettre à l'administration d'entreprendre des études sur la réalisation de chemins de fer. Le 25 juillet 1833, la chambre de commerce de Mulhouse, présidée alors par Nicolas Koechlin, adresse une pétition au ministre du Commerce et des Travaux publics lui enjoignant d'ajouter au programme d'étude une ligne de Dijon à Strasbourg par Mulhouse avec embranchement vers Bâle : « 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 plus direct de Paris sur Strasbourg qui ne se rattacherait pas en même temps à celui communiquant avec le Midi, à beaucoup près, le plus important pour nos contrées¹⁰⁴. » L'alternative entre le choix d'une ligne directe Paris-Strasbourg et indirecte, via Dijon et Mulhouse, est ainsi clairement posée.

D'emblée, la ligne directe souffre d'un sérieux handicap, celui de la construction du canal de la Marne au Rhin. Pourquoi doubler le canal par la voie ferrée au moment où les deux modes de transport paraissent concurrents et où chacun a ses partisans ? De prioritaire qu'elle était à l'origine aux yeux du gouvernement, la ligne Paris-Strasbourg passe progressivement au second plan, abandonnant la vedette au Paris-Lyon, et, malgré les protestations de la chambre de commerce de Strasbourg en 1837 et 1838, « rentre alors dans une sorte d'obscurité¹⁰⁵ ».

C'est le moment que choisissent les Mulhousiens, et pas n'importe lesquels, pour avancer leurs pions en profitant des tergiversations de l'administration. Les porteurs de projet sont de nouveau des Koechlin, décidément très intéressés par le chemin de fer. Mais il s'agit cette fois d'André et de Ferdinand Koechlin (1786-1854). On connaît le premier, maire de Mulhouse et patron de l'établissement de constructions mécaniques, André Koechlin & Cie. Le second est son cousin, mais aussi frère de Nicolas, gérant avec son frère Daniel de la manufacture de toiles peintes, Frères Koechlin, et... président de la chambre de commerce de Mulhouse de 1838 à 1841, puis de 1845 à 1849. Tous les deux sont intéressés dans les houillères de Ronchamp qui alimentent (en partie) les machines à vapeur de Mulhouse en combustible.

Ils décident d'entreprendre à leur frais les premières études et en chargent deux ingénieurs des Ponts et Chaussées, Le Grom et Frécot¹⁰⁶. Ils s'intéressent surtout au trajet par la Haute-

¹⁰⁴ Citée par Léon-Maurice Jouffroy, *op. cit.*, p. 126.

¹⁰⁵ *Id.*, p. 148

¹⁰⁶ *L'Industriel alsacien (IA)*, 6 octobre 1838.

Saône, desservant Ronchamp, alors que les milieux d'affaires bisontins militent pour la vallée du Doubs et chargent de leur côté l'ingénieur Parandier d'étudier un tracé alternatif. Ces initiatives trouvent évidemment un écho favorable en Bourgogne : Dijon serait un carrefour majeur au centre d'un réseau français où se croiseraient deux grands axes, Le Havre-Paris-Marseille d'une part, Dijon-Mulhouse-Strasbourg d'autre part ; ainsi ferait-on communiquer l'Océan, la Méditerranée, l'Allemagne et la Suisse, et la France attirerait sur son territoire le transit de la Méditerranée vers l'Allemagne et la Suisse¹⁰⁷.

Après une éclipse en 1839 liée à la crise, le projet est relancé en 1840. *L'Industriel alsacien* explique que Strasbourg est de toute façon une impasse et que la ligne Nancy-Strasbourg sera concurrencée par une ligne Metz-Sarrebruck-Mannheim qui privera Strasbourg de son rôle d'entrepôt¹⁰⁸. Ces idées font leur chemin, profitant d'une certaine apathie des partisans de la ligne directe, si bien que la balance penche nettement en faveur d'une liaison par la Bourgogne : elle est appuyée par le ministre des Travaux publics, Jean-Baptiste Teste, par le *Journal des débats*, organe du gouvernement, qui voit dans la ligne Strasbourg-Bâle en voie d'achèvement le premier maillon du « lien intime (de l'Alsace) avec les trois grandes métropoles commerciales du royaume : Lyon, Marseille, Paris¹⁰⁹ », et même par le Comité des fortifications qui craint que la ligne directe ne tombe trop vite aux mains de l'ennemi en cas d'invasion, isolant le corps d'armée opérant sur le Rhin, alors que la ligne Dijon-Mulhouse permettrait au contraire d'acheminer facilement des renforts. A son tour, la chambre de commerce du Havre, imprudemment sollicitée par son homologue strasbourgeoise qui a sans doute oublié les relations commerciales privilégiées entre Mulhouse et Le Havre, exécute le tracé direct qui ne serait « profitable qu'au pays qu'il parcourt » alors que, par Dijon, « il se relie avec celui de Marseille, dessert toutes les populations françaises entre l'Océan et la Méditerranée ; il assure la prépondérance au commerce français dans toute la Suisse et crée une concurrence redoutable aux ports hollandais et belges dans une bonne partie de l'Allemagne méridionale¹¹⁰ ». C'est dans ce contexte très favorable, au lendemain de l'inauguration du Strasbourg-Bâle, que Ferdinand et André Koechlin présentent leur projet en octobre 1841 devant la Société industrielle de Mulhouse. Ils reçoivent l'appui d'une autorité nationale en matière ferroviaire, le saint-simonien Michel Chevalier.

L'appui de Michel Chevalier

« L'Alsace voudrait donner la main à la France (...). Elle réclame un chemin de fer qui la rattache à la grande ligne projetée de Paris à la Méditerranée par Dijon et Lyon. Ce chemin de fer de Mulhouse à Dijon, long de 210 km, permettrait aux hommes et aux choses de l'Alsace de s'épancher rapidement dans la vallée du Rhône, du côté de la Méditerranée, vers la mer et le soleil, et il ouvrirait aux Alsaciens le cœur du royaume. (...) Le rail-way de Mulhouse à Dijon, soudé à celui de M. Koechlin, compléterait une voie de fer entre Paris et Strasbourg, voie un peu tortueuse, mais dont en attendant il serait opportun de se contenter¹¹¹. »

Du côté des provinces de l'Est, la Champagne, la Lorraine et... le Bas-Rhin, « Le réveil », explique Louis-Maurice Jouffroy, « allait être brutal et la froide Lorraine allait montrer à son

¹⁰⁷ Sur l'activité du Comité de chemin de fer de Bourgogne, voir L.-M. Jouffroy, *op. cit.*, t.1, p. 177-178.

¹⁰⁸ *IA*, 22 novembre 1840.

¹⁰⁹ *Journal des débats*, 4 février 1841, cité par L.-M. Jouffroy, *op.cit.*, t. 1, p. 181.

¹¹⁰ Lettre de la chambre de commerce du Havre à la chambre de commerce de Strasbourg, 3 décembre 1841, cité par *id.*, t. 1, p. 186.

¹¹¹ Michel Chevalier, *Lettres sur l'inauguration...*, *op. cit.*, p. 14-15.

tour de quelle énergie elle était capable, elle aussi d'armer ses revendications. » Pourtant, ajoute-t-il, « comme toujours, ce fut de Strasbourg que partit le mouvement¹¹² » en janvier 1841, sous l'impulsion de Frédéric de Turckheim, conseiller général du Bas-Rhin. Se plaçant au niveau des hautes considérations sur les liaisons entre le Rhin, l'Océan et la Méditerranée, il se demande où se fera la jonction entre les réseaux français et allemands, la communication entre Seine, Rhin et Danube, où se traversera le Rhin : à Mannheim, Strasbourg ou Bâle ? Et il s'en remet pour prendre la décision qui s'impose à la sagesse du gouvernement...

Langue de bois ministérielle...

Interpellé, lors de l'inauguration de la ligne Strasbourg-Bâle par le maire de Strasbourg et par le préfet, le ministre des Travaux publics, Jean-Baptiste Teste répond par une de ces phrases intemporelles qu'on dirait sorties d'un manuel pour visites ministérielles en province : « « L'Alsace est un beau, un excellent pays ; quoi que l'on fasse, on ne peut faire assez pour elle¹¹³. »

L'année 1841 est ainsi fertile en débats, en prises de position, en polémiques. La campagne en faveur de la ligne directe est suffisamment bien conduite pour fléchir le gouvernement et l'amener à la programmer dans la loi ferroviaire de 1842 qui prévoit le réseau en étoile autour de Paris, avec une exception notable à cette centralisation, la construction d'une liaison entre le Rhin et la Méditerranée. Les deux lignes ne sont plus concurrentes, elles sont complémentaires. La bataille se termine par un match nul, profitable *a priori* à chacun des partenaires et sans doute à l'Alsace dans son ensemble.

Rhin-Rhône dans l'angle mort

La suite de l'histoire ne confirme pas l'impression d'un jugement de Salomon laissée par la loi de 1842. Loin d'être un point de départ, elle marque le début d'un enlisement fatal. Nos connaissances ne permettent pas encore de faire la part des choses et d'expliquer pourquoi, comment et à quel moment la détermination d'André et Ferdinand Koechlin fléchit. Les déboires de Nicolas Koechlin ont-ils durablement vacciné sa famille et ses confrères mulhousiens, étrangement peu présents dans les grandes affaires ferroviaires à venir ? Quelle est la part des arbitrages personnels d'un Ferdinand Koechlin, qui cède à Jean Zuber, la présidence de la chambre de commerce de 1841 à 1845, pour la reprendre jusqu'en 1849, et d'un André Koechlin, dont l'entreprise traverse une nouvelle crise conjoncturelle en 1843 ? Ou des polémiques sur le tracé, qui aboutissent à la défaite des Koechlin sur la Haute-Saône, mais qui rebondissent entre vallées du Doubs et de l'Ognon ? Quoi qu'il en soit, l'occasion est manquée de prendre de vitesse la ligne directe Paris-Strasbourg qui n'est pas moins enlisée dans les polémiques stériles¹¹⁴.

La loi de concession, qui opte finalement pour la vallée de l'Ognon, est votée le 21 juin 1846 dans un contexte conjoncturel très défavorable à la formation d'une compagnie ferroviaire. Dès le 25 avril, le *Journal des chemins de fer* avait lucidement analysé la situation : « Il n'y a pas urgence de le concéder maintenant et de jeter quelques cinquante milliers d'actions de plus sur la place qui est déjà très chargée et très lourde » ; le même journal estime le 20 juin que les compagnies existantes sont en attente du versement d'un total de 910 millions de la

¹¹² *Id.*, t. 1, p. 196.

¹¹³ 17 septembre 1841, in *Courrier du Bas-Rhin*, 19 septembre 1841.

¹¹⁴ Cf. *infra*, p.

part de leurs actionnaires¹¹⁵ ! De fait, le délai de six mois passe sans qu'aucune compagnie ne présente sa candidature à l'adjudication. Le projet est ajourné *sine die*.

Il refait surface en 1852. Un comité du chemin de fer de la Méditerranée au Rhin se forme encore à Mulhouse en mars : présidé par Emile Dollfus, il regroupe les grands noms de l'industrie mulhousienne (Jules-Albert Schlumberger, président de la chambre de commerce depuis 1849, Jean Dollfus, Charles Mieg, Emile et Ferdinand Koechlin, que l'on retrouve ici) et haut-rhinoise (les Boigeol, Japy, Jourdain, Roman, Schlumberger, Viellard, etc.), mais ne parvient pas à ses fins¹¹⁶. Il est évincé par les intérêts francs-comtois, qui ont, semble-t-il, une longueur d'avance. Dans un premier temps en effet, la section Besançon-Dijon est concédée en février 1852 à une compagnie, menée par le banquier bisontin, Adolphe Veil-Picard, qui obtient en 1853 le prolongement de sa ligne jusqu'à Belfort par la vallée du Doubs. Mulhouse, et les partisans de la vallée de l'Ognon, reçoivent un lot de consolation par la concession en août 1853 à la Compagnie du Paris-Strasbourg de la ligne Paris-Mulhouse.

Il faut attendre 1858 pour que ces diverses lignes soient mises en service et qu'une liaison ferroviaire Rhin-Rhône devienne possible. Mais elle est très loin de répondre aux ambitions initiales. Entre-temps en effet, à la suite des fusions opérées en 1854, elle est partagée entre les deux puissantes compagnies de l'Est et du PLM. Au lieu d'être l'axe structurant envisagé, elle se situe dans un angle mort par rapport à leurs directions stratégiques. Dès lors, les intérêts régionaux n'ont plus que leurs larmes pour pleurer et les pétitions pour exprimer leur mécontentement. « N'est-il pas déplacé de voir des compagnies de chemin de fer établir des correspondances par train express jusqu'en Russie et s'entêter à ne pas relier Strasbourg et Lyon par un service passable ? », s'indigne en 1860, Gustave Seltz, fabricant de chanvre à Héricourt¹¹⁷. Il faut compter à cette époque 17 h 15 pour faire ce trajet avec changements à Mulhouse, Belfort et Dijon, soit une vitesse moyenne de 29 km/h contre 54 km/h de Paris à Marseille que l'on parcourt en 16 h. Les chambres de commerce de Lyon, Besançon, Mulhouse et Strasbourg multiplient les pétitions. « Que conclure de ces lenteurs vraiment inouïes ? » peut-on lire dans *L'Industriel alsacien* du 8 avril 1866, « c'est que la ligne de Lyon à Strasbourg est traitée comme une voie tout à fait secondaire, lorsqu'en réalité elle est la grande artère qui relie l'Allemagne, la Suisse, l'Alsace, la Franche-Comté avec le midi de l'Europe, le bassin de la Méditerranée, l'Égypte et toute l'Asie avec l'Extrême Orient. »

... et autre refrain.

Jules-Albert Schlumberger, président de la chambre de commerce de Mulhouse, pour appuyer une nouvelle pétition, utilise en 1866 un argument qui a de beaux jours devant lui : « Il est hors de doute que si cette grande ligne se trouvait dans le réseau dont Paris est le centre, on aurait fait droit depuis longtemps à des demandes tant de fois renouvelées¹¹⁸. »

L'administration a beau jeu d'opposer l'argument du trafic réel : on ne compterait en moyenne qu'un voyageur tous les deux jours de Lyon à Strasbourg et deux et demi par jour entre Lyon et Mulhouse... Ce à quoi les Mulhousiens rétorquent que la médiocrité du service n'attire guère la clientèle qui préfère gagner du temps en faisant un détour « considérable », pour le plus grand profit des compagnies d'ailleurs, « dont l'intérêt est de maintenir un statu quo si profitable à leurs recettes »...

¹¹⁵ Références et informations aimablement communiquées par Georges Ribeill.

¹¹⁶ Appel à souscription, 17 mars 1852, Chemin de fer de Dijon à Mulhouse, BUSIM.

¹¹⁷ Lettre au préfet du Haut-Rhin, 9 juin 1860, Archives départementales du Haut-Rhin (ADHR), 5 S 18.

¹¹⁸ Pétition du 12 août 1866, *ibid*.

Cent-quarante ans plus tard, et plus de soixante-dix ans après la création de la SNCF, exploitant unique du réseau national, l'argumentaire n'a pas pris une ride. Le différentiel entre Strasbourg-Lyon (4 h 38) et Paris-Marseille (3 h 03) s'est accentué, à ne considérer que les horaires officiels. Dans la pratique, les usagers savent qu'il faut encore compter avec de fréquents retards dont les passagers du Strasbourg-Port-Bou ont fait l'expérience paroxystique les 26 et 27 décembre 2010 : 22 h 26 de Strasbourg à Lyon ! Le TGV Rhin-Rhône devrait enfin permettre de réaliser le vœu exprimé par Michel Chevalier en 1841, « permettre aux hommes et aux choses de l'Alsace de s'épancher rapidement dans la vallée du Rhône, du côté de la Méditerranée, vers la mer et le soleil » !

1852

Un Paris-Strasbourg sans les Alsaciens

Prioritaire dans les discussions parlementaires de 1833 et de 1837-1838, la ligne Paris-Strasbourg passe ensuite peu à peu au second plan. Il faut une mobilisation de tous les acteurs pour qu'elle figure en bonne place dans la loi de programmation ferroviaire de 1842. Dix ans seront encore nécessaires pour que le train de Paris arrive à Strasbourg, près de onze ans après celui de Mulhouse. La comparaison n'est pas fortuite : à l'engagement financier d'un Nicolas Koechlin répond l'absence singulière des intérêts alsaciens dans la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg.

Une ligne d'intérêt national

Mannheim, Strasbourg ou Bâle ? En posant le problème (de la traversée du Rhin) en ces termes et en s'en remettant à la décision du gouvernement, Frédéric de Turckheim entendait se placer au niveau de l'intérêt national avec lequel coïncidait nécessairement celui de Strasbourg¹¹⁹. Veut-on, rajoute le préfet Sers, que Strasbourg soit « une impasse, une ville de garnison dépouillée de son avenir commercial au profit de Bâle plus encore que de Mulhouse qui éprouverait elle-même la juste punition de son exclusivisme à l'égard du chef-lieu du département du Bas-Rhin¹²⁰ » ? Conseil général, préfet, chambre de commerce, municipalités se mêlent à la campagne. En novembre 1841, le conseil municipal de Strasbourg vote un crédit d'un million, suivi quelques mois plus tard par plusieurs communes bas-rhinoises qui répondent à l'appel du préfet¹²¹.

A Paris, le *National* et le *Constitutionnel* prennent fait et cause pour le Paris-Strasbourg et polémique avec le *Journal des débats* et le *Courrier français* qui lui préfèrent le tracé par Dijon et Mulhouse. Progressivement, les arguments militaires prennent le dessus sur d'autres considérations après la publication en 1842 d'un ouvrage du baron de Bourgoing, ambassadeur à la cour de Bavière, consacrés au progrès des chemins de fer en Allemagne et à leur redoutable valeur stratégique... Le rapporteur du projet de loi ferroviaire de 1842, Dufaure, insiste à son tour sur « le grand intérêt public de sûreté du territoire, d'unité nationale, de communications extérieures » qui commande la réalisation de la ligne¹²². A la Chambre des députés, « la ligne de l'Est fait l'objet de très longs développements qui tiennent la majeure partie des débats. Elle y apparaît principalement sous un aspect stratégique, comme ligne nécessaire à l'armement du pays¹²³. » Pour exemple, le baron de Schauenbourg, député du Bas-Rhin, récuse l'idée que le chemin de fer pourrait servir à l'ennemi¹²⁴ et lui oppose plutôt celle de disposer de « grands moyens qui aient le caractère national et qui nous permettent d'aller le plus vite possible au devant de l'ennemi et de l'attendre sur le champ de bataille¹²⁵ ». Finalement, la loi du 11 juin 1842 classe la ligne de la frontière d'Allemagne parmi les objectifs prioritaires et lui accorde une allocation de 11,5 millions pour commencer les travaux entre Hommarting (Meurthe) et Strasbourg.

¹¹⁹ Voir *supra*, p.

¹²⁰ Cité par L.-M. Jouffroy, *op. cit.*, t. I, p. 197.

¹²¹ *Id.*, p. 201 et 227.

¹²² *Id.*, p. 241.

¹²³ *Id.*, p. 249.

¹²⁴ Voir *supra*, p.

¹²⁵ *Id.*, p. 253.

Dix ans de procédures et de travaux

Ceux-ci démarrent très rapidement : les ingénieurs des Ponts et Chaussées Charles-Etienne Collignon et Jean-Baptiste Schwilgué fils sont chargés, le premier, des travaux dans la Meurthe jusqu'à Lutzelbourg, le second, dans le Bas-Rhin. Il est prévu de commencer la construction à partir de Strasbourg pour exploiter d'abord la ligne dans un but local. Le duc d'Orléans est pressenti pour venir poser la première pierre du pont sur la Souffel, à Mundolsheim, quand son décès accidentel le 13 juillet met un terme aux solennités... Les adjudications sont lancées, mais ce bel élan est interrompu dès septembre par le ministère de la Guerre qui remet en cause le tracé sur la rive gauche de la Zorn jusqu'à Brumath et exige que la ligne ferroviaire soit protégée par le canal de la Marne au Rhin. Deux ans et demi sont perdus en controverse stériles pour revenir au tracé initial. Entre-temps, le parlement a réduit les allocations annuelles de crédit et le problème d'une gare commune à Strasbourg entre le Strasbourg-Bâle et le Paris-Strasbourg n'était toujours pas réglé. Quant au tracé définitif de la ligne entre Paris et l'Alsace, il n'est fixé par la loi du 2 août 1844 qu'au terme de « discussions extrêmement confuses, ardentes et complexes¹²⁶ ». Les travaux d'infrastructure peuvent alors démarrer sur l'ensemble du trajet. En Alsace, ils sont relancés en 1845.

La loi du 19 juillet 1845 fixe les conditions d'adjudication et le cahier des charges qui s'imposera à la compagnie concessionnaire. Pas moins de dix compagnies¹²⁷ se mettent sur les rangs avant de fusionner sous l'égide de la maison Rothschild. Il est frappant de constater combien les intérêts alsaciens tiennent au cours de cette première étape une place marginale et se dispersent alors que les Lorrains se regroupent dans une Compagnie de l'Est, déjà solidement étayée par la présence de poids lourds de la finance (Seillière, Galliera) et de l'industrie (Wendel, Dubochet). Cette impression est confirmée par les souscriptions au capital (125 millions de francs en 250 000 actions) de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, constituée définitivement en décembre 1845 : les principaux actionnaires sont les Fould, originaires de Nancy (15 000 actions), Rothschild (14 000), les Anglais Morrison et Easthope (8 333 chacun), le duc de Galliera (8 000) ; les Alsaciens ne sont représentés que par quelques industriels mulhousiens, Dollfus (sans autre précision, 2 000), Mathieu Dollfus (1 000) et André Koechlin (1 000). Les milieux d'affaires bas-rhinois brillent par leur absence. Au conseil d'administration, seul Mathieu Dollfus représente l'Alsace. Conséquence logique, l'industrie alsacienne est relativement peu sollicitée pour la fourniture du matériel : Vve Dietrich & Fils doit livrer des traverses et 5 500 tonnes de coussinets pour les voies (sur 27 500 tonnes), la société L'Expansion, de Mulhouse, 35 locomotives (sur 78), et l'Usine de Graffenstaden, 35 tenders.

On ne s'étonnera pas non plus que la priorité d'avancement de la construction bascule de Strasbourg à Paris. Après l'interruption des travaux provoquée par la crise politico-financière de 1848, la section entre Paris et Epernay est ouverte à la circulation au cours de l'été 1849. La ligne progresse ensuite vers l'est et atteint Vitry-le-François en septembre 1850 et Bar-le-Duc le 28 mai 1851. Le même jour, la section entre Strasbourg et Sarrebourg est également ouverte pour être exploitée à bail par la Compagnie du Strasbourg-Bâle. Ce n'est que le 13 juillet 1852, que la ligne est parcourue sur toute son étendue en présence du ministre des Travaux publics : parti de Paris à 6 h 20, son train arrive à Strasbourg le soir à 19 h 35. Le lendemain est consacré au retour... Le voyage nous paraît encore bien long, mais il est quatre fois plus rapide qu'en diligence, trois fois plus qu'en malle-poste, ultime perfectionnement de

¹²⁶ *Id.*, t. II, p. 66.

¹²⁷ Les développements qui suivent sont empruntés à L.-M. Jouffroy, *op. cit.*, t. III, p. 13 et suivantes.

la traction équine¹²⁸. Le 18, c'est au tour de Louis-Napoléon Bonaparte de venir à Strasbourg pour une inauguration solennelle.

L'inauguration du Paris-Strasbourg, vue par Amélie Weiler

Amélie Weiler, alors âgée de trente ans, raconte dans son journal intime ce qu'elle a vu, mais aussi ce qu'elle a entendu dire ou lu dans la presse locale¹²⁹ :

« Mardi 20 juillet : Dimanche, le président est venu inaugurer le chemin de fer. Pour le voir passer, j'étais allée chez les Pfeiffer en grande toilette. J'avais mis beaucoup de soin à arranger mes boucles et à y bien placer mon chapeau rose, qui joue un rôle des plus importants cet été. La cérémonie au débarcadère dura trois quarts d'heure. Cent et un coups de canon annoncèrent l'arrivée du président. On dit que la cérémonie fut des plus imposantes. La loge du président, ainsi que l'autel, étaient tendus de velours rouge et or et de damas blanc. Les quatre locomotives, ornées et parées, s'avancèrent pour recevoir la bénédiction de l'évêque. Au moment où le président quittait le débarcadère, un ballon s'éleva dans les airs : il s'en échappa une pluie de bouquets et de bonbons. Les fleurs dans les mains des dames et jetées par elles jouèrent un grand rôle de jour-là : le président en fut inondé. Les cuirassiers en tête, le cortège arriva. L'uniforme de général de la garde nationale est remplacé maintenant par un costume plus riche, de sénateur ou de consul peut-être¹³⁰. Son chapeau orné de plumes blanches au bord et la riche selle brodée d'or de son cheval me plurent infiniment mieux que lui. C'est toujours le même air sournois, la manière gauche et peu bienveillante de saluer et, on dirait, l'attitude embarrassée de sa personne. Le changement de sa fortune lui a donné, dirait-on, un peu plus d'embonpoint et de fraîcheur. C'était magnifique à voir que cette élégante suite du président, ces ministres, ces sénateurs en voiture, tous en uniformes brodés d'or avec leurs cordons et leurs croix. Le ciel s'assombrit, la pluie laissa tout juste au président le temps d'entrer à la préfecture, puis tomba par torrents. Malgré l'eau du ciel, on brûla le feu d'artifice sur les remparts et l'on illumina la cathédrale.

Le lendemain, je sortis de bonne heure. Le théâtre, l'hôtel de ville, la Ville de Paris, le Broglie étaient magnifiquement décorés. Jamais, ni pour Charles X ni pour Louis-Philippe, on n'a fait un tel étalage de luxe et de décors. Il est vrai que tout ne se rapportait pas uniquement au président, mais en grande part à l'inauguration du chemin de fer. Le Broglie, où trônait la statue de la ville de Strasbourg, avait une ceinture de drapeaux, de chiffres, d'aigles et d'écussons. Rien ne me fit pitié comme le cortège des paysannes que la pluie mit en déconfiture ; de deux cents chariots, nous n'en vîmes passer que quarante, les parapluies étendus entre leurs arbres, leurs fleurs, leurs festons et leurs guirlandes. Tous portaient l'inscription de « Vive Napoléon » et les uns même cette devise : « Dévoués jusqu'à la mort » ou à peu près. L'illumination, le soir du lundi, fut bien jolie, surtout dans le quartier du Broglie : le théâtre présentait un aspect magique comme un décor d'un palais de fée. Des feux de Bengale rouges venaient de minute en minute envelopper d'une teinte rougeâtre les édifices, les arbres et la foule. La Ville de Paris était superbe avec ses croisées ornées de croix surmontées d'une couronne composée de lampions de toutes les couleurs et qui faisaient l'effet d'or et de pierres précieuses, diamants. Les équipages faisaient file devant le péristyle du théâtre. Ces brillantes et fraîches toilettes des

¹²⁸ *Id.*, t. I, p. 28.

¹²⁹ Journal partiellement publié par Nicolas Stoskopf : Amélie Weiler, *Journal d'une jeune fille mal dans son siècle, 1840-1859*, Strasbourg, La Nuée Bleue, p. 326.

¹³⁰ Amélie Weiler fait allusion ici et dans les lignes suivantes à un précédent voyage officiel du prince-président à Strasbourg en août 1850. *Ibid.*, p. 277-283.

danseuses faisaient venir les larmes aux yeux et nous étions tentées, Julie Braun avec laquelle je me trouvais et moi, d'aller prendre part à ce bal pour lequel l'administration du chemin de fer avait fait les plus somptueux préparatifs. Des officiers supérieurs, en grand uniforme avec leurs panaches, se faisaient conduire avec leurs dames en coucou tant toutes les voitures étaient prises. »

1857

Premières locomotives à Graffenstaden

Après l'abandon des Stehelin et le départ de Jean-Jacques Meyer, André Koechlin ne reste le seul fabricant de locomotives en Alsace que quelques années, jusqu'en 1857 où émerge un nouveau concurrent, l'Usine de Graffenstaden. Sous cette raison sociale depuis 1846, la société anonyme constituée en novembre 1839 par un groupe de financiers strasbourgeois pour prendre la succession des fabricants de balances, Frédéric Rollé et Jean-Baptiste Schwilgué, exploitait dans ce village à 8 km au sud de Strasbourg un établissement de constructions mécaniques. On y fabrique successivement des balances, des presses et des crics, des roues hydrauliques et des machines à vapeur, des machines-outils à partir de 1842, du matériel ferroviaire enfin à partir de 1844 : en commençant par les roues de wagons, l'entreprise assure bientôt la fabrication de toute la gamme du matériel roulant (wagons, voitures, tenders) et fixe (plaques tournantes, grues hydrauliques, etc.), jusqu'à ce jour du 16 mars 1857 où est livrée la première locomotive¹³¹. Cette genèse peut être attribuée à trois hommes qui ont imprimé leur marque à Graffenstaden, Alfred Renouard de Bussierre, Jacques-Frédéric Messmer et Charles Brauer.

Le patron, le manager et le technicien

Alfred Renouard de Bussierre (1804-1887) est très différent de ces industriels de Mulhouse dont l'histoire se confond avec celle de leur usine. C'est d'abord un financier, héritier par sa mère de la dynastie bancaire des Franck et gérant, à la suite de son père, de la maison de banque « Renouard de Bussierre, successeur de P.J. Franck » ; c'est un investisseur présent dans de nombreuses affaires de banque, de transport fluvial, de chemin de fer, d'industrie textile et finalement de constructions mécaniques ; à ce titre, c'est un président de sociétés anonymes à une époque où ce statut est encore rare et soumis à de nombreuses restrictions : il préside des conseils, mais n'est pas directeur général des usines qu'il administre, laissant cette tâche à des ingénieurs-managers recrutés à cet effet. En revanche, comme beaucoup de ses confrères à l'époque, il est fortement engagé dans la vie publique : député gouvernemental de 1845 à 1848, il le redevient en 1852 après avoir soutenu le coup d'État de Louis-Napoléon Bonaparte et le reste jusqu'en 1870. Il préside le tribunal de commerce (1850-1854), dirige la Monnaie de Strasbourg à partir de 1834, puis la Monnaie de Paris (1861-1880) ; il siège au Consistoire supérieur de la Confession d'Augsbourg¹³². A Graffenstaden, son rôle est double : intéressé lui-même par le développement du chemin de fer, comme en témoignent une importante prise de participation dans le capital du Strasbourg-Bâle en 1838 et diverses publications personnelles au début des années 1840, il oriente l'entreprise vers les fabrications ferroviaires ; d'autre part, il sauve l'entreprise de la disparition en 1847 : actionnaire, mais aussi principal créancier de la société qui est acculée à la faillite en décembre, il obtient un concordat, indemnise les autres créanciers et prend en avril 1848 le contrôle de la société dont il détient 80 % du capital, le reste se partageant entre ses proches. Au début des années 1850, il est administrateur de la Compagnie des chemins de fer de l'Est et entre en 1863 au

¹³¹ D'après François Bernard, *L'Alsacienne de constructions mécaniques des origines à 1965*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2000, p. 25-30 et 44-49. L'auteur s'appuie lui-même sur l'article pionnier de Fernand L'Huillier, « L'usine de Graffenstaden, près Strasbourg, exemple d'une adaptation et d'une expansion au XIX^e siècle », *Le Fer à travers les âges, Hommes et Techniques*, Nancy, 1956, p. 395-410.

¹³² M.-C. Eicher, « Une dynastie de banquiers au XIX^e siècle : les Renouard de Bussierre », in Michel Hau (dir.), *Familles industrielles d'Alsace*, Strasbourg, Oberlin, 1989 ; Nicolas Stoskopf, *Les Patrons...*, *op. cit.*, p. 51-55.

conseil du Crédit mobilier, la banque d'affaires des Pereire, par ailleurs grands promoteurs de compagnies ferroviaires dans toute l'Europe.

Jacques-Frédéric Messmer (1809-1881) est un homme de la première heure à Graffenstaden, chargé dès l'origine de la direction technique de l'usine par Rollé et Schwilgué soucieux de trouver un successeur compétent : fils du machiniste du théâtre de la Cour à Karlsruhe, élève puis enseignant au Polytechnicum de Karlsruhe, il s'était lancé dans la fabrication d'appareils de mathématiques et de physique destinés à l'enseignement. Il est recruté lors d'un voyage d'études, s'installe en Alsace et... épouse en 1845 la fille de Jean-Baptiste Schwilgué, devenu entre-temps célèbre par la fabrication de la nouvelle horloge astronomique de la cathédrale de Strasbourg. Bien au-delà de son profil de spécialiste en mécanique de précision, il fait aussi valoir son passé de pédagogue et s'impose en véritable manager à Graffenstaden dont il fait passer l'effectif de 80 salariés en 1840 à 1 100 en 1855 : il recrute à cet effet des techniciens sortis des Arts et Métiers de Châlons-sur-Marne, forme des apprentis et finit par créer en 1850 une école professionnelle intra-muros susceptible d'accueillir une centaine d'élèves¹³³.

Charles Brauer (1824-1901) est un pur produit de cette politique de formation : entré comme apprenti à quinze ans en 1839, il devient contremaître puis est envoyé à Paris en 1846-1847 pour compléter sa formation chez Jean-François Cail, l'un des plus importants constructeurs de locomotives. Il devient le gendre de Messmer en septembre 1849 et accède au poste de sous-directeur de l'usine en 1853¹³⁴.

Un succès rapide sur le marché des locomotives

C'est semble-t-il pour briser l'oligopole des fabricants français de locomotive que la compagnie du Nord passe commande en 1855 à Graffenstaden d'une première série de dix locomotives de type Engerth. Elles sont fabriquées à partir de plans fournis par la compagnie, voire par Schneider & Cie, dont Graffenstaden serait en quelque sorte le sous-traitant. Le succès est immédiat : Saint-Rambert-Grenoble commande vingt machines, l'Est, dix. Qui plus est, dès 1858, l'entreprise est sollicitée par la Grande compagnie des chemins de fer russes, pour dix locomotives et, en décembre, elle partage avec Schneider & Cie un important contrat d'un montant de 12 millions de francs pour la livraison de locomotives et de tenders aux compagnies espagnoles contrôlées par les frères Pereire : 72 locomotives sont ainsi expédiées en Espagne entre 1859 et 1864. Avant 1870, les Chemin de fer romains, le grand-duché de Bade, la Belgique figurent également parmi les clients étrangers de Graffenstaden qui consacre un quart de sa production à l'exportation. Pourtant, l'usine est pénalisée par sa situation à l'écart de la voie ferrée : les locomotives doivent être chargées sur de lourds attelages tirés par vingt à vingt-huit chevaux, transférées sur des barges du canal du Rhône au Rhin avant de retrouver le rail à Strasbourg....

Au total, 669 locomotives sortent de Graffenstaden avant sa fusion en 1872 avec la maison mulhousienne André Koechlin & Cie pour former la SACM.

Richard Hartmann (1809-1878), fabricant de locomotives à Chemnitz (Saxe)

Fils d'un cordonnier de Barr, Richard Hartmann appartient également au cercle assez fermé des pionniers de la fabrication des locomotives. Après un apprentissage de taillandier et un tour d'Allemagne comme compagnon, il se fixe en 1832 à Chemnitz où il travaille dans une

¹³³ Jean-Claude Fritsch, « Biographie de Jacques Frédéric Messmer », *Annuaire de la Société d'histoire des quatre cantons*, 1983, p. 111-112 ; Nicolas Stoskopf, *NDBA*, p. 2617-2618.

¹³⁴ François Bernard, *L'Alsacienne...*, *op.cit.*, p. 49 et 413-414.

usine de machines textiles. Il quitte son patron en 1837 pour se mettre à son compte avec trois ouvriers et fabriquer des machines à filer. A partir de 1840, il produit également des machines à vapeur, puis des locomotives en 1848. Il livre sa trois centième locomotive en décembre 1866. Quand il prend sa retraite en 1870, il emploie 3 000 ouvriers¹³⁵.

¹³⁵ D'après Marcel Krieg, *NDBA*, p. 1425.

1860

Les trains de bière

La révolution industrielle est en Alsace bien antérieure à la construction des premiers chemins de fer. Celle-ci, démarrant aux alentours de 1840, coïncide même avec le ralentissement de la croissance des deux secteurs moteurs de la première industrialisation, le textile cotonnier et les constructions mécaniques¹³⁶. Il faut se rendre à l'évidence : la formidable croissance industrielle de la première moitié du XIX^e siècle s'est contentée pour l'essentiel des conditions ancestrales du roulage pour acheminer le coton, débarqué au Havre, les fers et la houille, et pour expédier les produits fabriqués. Les canaux – du Rhône au Rhin en 1834 et de la Marne au Rhin en 1854 – et le chemin de fer permettent ensuite d'abaisser le coût du transport, mais l'effet bénéfique est relativement tardif, il ne change plus la donne sauf dans un cas, la brasserie. En permettant l'expédition de bière par trains entiers, le chemin de fer est non seulement le vecteur d'une révolution industrielle dans ce secteur, mais aussi de la fortune d'un nouveau concept, la bière d'Alsace.

La brasserie, de l'artisanat à l'industrie

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la bière voyage peu et ne s'exporte pas. Si la brasserie alsacienne bénéficie déjà d'une solide renommée, elle le doit à la diaspora des brasseurs qui cherchent fortune en exerçant leur art sous d'autres cieux : il y a les Damm à Barcelone, les Velten à Marseille, les Graff à Rennes, les Heïd à Pau, et beaucoup d'autres. La fabrication de bière est longtemps restée une activité artisanale, voire domestique, dont le produit est destiné à une clientèle locale, celle d'abord qui boit la bière sur place, dans la salle de la brasserie ou dans les débits de boisson situés à proximité immédiate. Les établissements sont donc dispersés sur tout le territoire : on en compte encore 287 dans l'Alsace de 1866, dont 60 à Strasbourg où le processus de concentration a déjà commencé¹³⁷ ; il n'en restera plus que six intra muros en 1893¹³⁸. En une quinzaine d'années, de 1845 à 1860 environ, les conditions d'exercice de la profession sont complètement bouleversées, sous l'effet de trois éléments conjugués portant sur la stabilisation de la bière, sa conservation et son expédition. En un mot, la bière se crée un marché.

C'est le brasseur strasbourgeois Louis Schutzenberger (1802-1887) qui montre la voie en creusant en 1844 la première cave de garde à Schiltigheim dans l'épaisse couche de loess, qui domine la basse vallée de l'Ill et du Rhin, et en introduisant en 1847 la méthode munichoise de fermentation basse : pratiquée à une température comprise entre 7° et 12°, elle permet de brasser de la bière toute l'année et de fabriquer un produit stable, standard et de qualité constante ; elle convient pour une production de masse, mais nécessite des investissements importants. Dès lors l'avenir appartient aux brasseurs, les Schutzenberger, Hatt ou Gruber, etc. qui ont les moyens de transférer leur établissement hors-les-murs et de s'implanter dans les faubourgs, à Schiltigheim, Cronembourg ou Koenigshoffen où ils peuvent s'équiper de machines à vapeur et de caves immenses. On dénombre déjà, en 1867, 46 caves, d'une capacité de 100 000 hl de bière de conserve, complétées par 148 glaciers contenant 40 000

¹³⁶ Michel Hau, *L'Industrialisation de l'Alsace...*, op. cit., p. 41 et 45.

¹³⁷ Cf. Nicolas Stoskopf et Jean-Philippe Droux, « Les brasseries en 1866 », in Odile Kammerer (dir.), *Atlas historique d'Alsace*, en ligne.

¹³⁸ Cf. le relevé effectué par Auguste Seyboth, « Brasseries et brasseurs de Strasbourg du XIII^e siècle à nos jours », *Bulletin de la Société des sciences, arts et agriculture du Bas-Rhin*, 4, 1898.

m³ de glace¹³⁹. Du coup, la production de la brasserie strasbourgeoise quadruple de 1850 à 1866, passant de 100 000 à 400 000 hl. Cette formidable expansion n'est possible que grâce à des débouchés nouveaux.

La bière d'Alsace à la conquête du marché parisien

Dans un premier temps, l'ouverture de la ligne Paris-Strasbourg en 1852 n'apporte pas grand-chose aux brasseurs. Le cahier des charges impose à la compagnie ferroviaire un délai de transport de 24 h par fraction indivisible de 125 km, non compris les jours de remise, de départ et d'arrivée, soit une semaine au total entre Strasbourg et Paris. Certes, elle n'en use pas, mais tient à conserver ces prescriptions comme un droit pour parer tout incident. Or les brasseurs, qui tentent les premiers essais à partir de 1855, hésitent à prendre le risque d'immobiliser leurs futs sur une durée aussi longue, surtout à la belle saison : la bière, dont la fermentation est inachevée, ne supporte ni des trépidations prolongées, ni les amplitudes de température. La solution vient de la compagnie lorsqu'elle propose aux brasseurs strasbourgeois de regrouper leurs envois sur un seul jour de la semaine et de leur réserver un train entier pour leurs expéditions : le premier train de bière est organisé dans les premiers mois de 1860 ; il est presque immédiatement nécessaire d'en organiser un deuxième, puis un troisième ; en 1865, il devient quotidien à l'exception du dimanche. Par dérogation, un quai de la gare de Strasbourg est ouvert à partir de 3 h du matin où le chargement s'effectue jusqu'à 8 h. Le train part à 8 h 35, arrive à Paris le lendemain à 3 h 30, après un trajet de... 19 h 55. « A l'arrivée, une vitesse exceptionnelle est également imprimée au déchargement et au camionnage, et, huit à neuf heures après l'arrivée d'un train, il ne reste rien en gare d'un arrivage de 1 800 à 2 000 hl¹⁴⁰. » Qui plus est, la compagnie organise le rapatriement des tonneaux vides. Il est vrai que ce trafic régulier lui procure à lui seul 800 000 francs de recettes.

Selon Ferdinand Reiber, dans ses *Études gambrinales*, 1860 est le point de départ de la prospérité de la brasserie strasbourgeoise, et avec elle, de l'essor de la malterie et de la tonnellerie : de 79 000 hl expédiés en 1860, on passe à 300 000 hl à la veille de la guerre¹⁴¹. 1870, marque un coup d'arrêt, mais la reprise est rapide dans les années 1870 jusqu'au moment où, en 1882, la France double les droits d'entrée sur les bières étrangères. L'exportation s'effondre alors et le marché régional, en pleine expansion, prend le relais¹⁴².

L'âge d'or de l'exportation ne dure donc qu'une vingtaine d'années. Cela suffit pour transformer le métier et inciter les brasseurs à miser sur le chemin de fer. David Guber (1825-1880) est le premier à obtenir en 1869 un embranchement ferroviaire reliant sa brasserie de Koenigshoffen au réseau. Il est aussi le premier à s'équiper en wagons spécialisés pour le transport de bière qui lui sont d'abord livrés, en 1872, par le fabricant allemand Rathgerber, puis par De Dietrich. En 1879, il exploite 46 wagons portant sa marque. Il crée à Paris, en province et à l'étranger des « tavernes alsaciennes » confiées en franchise à des gérants indépendants et fait breveter une installation de comptoir de débit de bière¹⁴³.

¹³⁹ Ferdinand Reiber, *Études gambrinales*, Strasbourg, 1882, p. 58.

¹⁴⁰ « Du transport de la bière sur le chemin de fer de l'Est », *Bulletin de la Société d'encouragement à l'industrie nationale*, t. LXIV, 1865, p. 491.

¹⁴¹ Ferdinand Reiber, *op. cit.*, p. 59.

¹⁴² La consommation en Alsace-Lorraine passe d'environ 700 000 hl en 1885 à 1,8 millions d'hl en 1907.

D'après Jean-Georges Trouillet et Francis Albert, *Chemins de fer et brasseries en Alsace-Lorraine et au Grand-duché de Luxembourg*, chez l'auteur, 2008, p. 11.

¹⁴³ Felix Ribeyre, « La maison Gruber et Reeb de Koenigshoffen », *Annales de l'exposition du Havre*, Le Havre, 1868.

Le wagon à bière, une spécialité De Dietrich

Inventé à Munich en 1867, le wagon à bière doit pouvoir maintenir une température constante à moins de 10°. Il emporte donc de la glace, est isolé et peint en blanc pour réfléchir le soleil. La maison De Dietrich entame cette fabrication en 1878 et livre 129 wagons aux brasseries alsaciennes de 1878 à 1890. La glace, chargée par une trappe sur le toit, remplit un réservoir vertical qui traverse le wagon de part en part, tandis que les futs sont disposés de chaque côté¹⁴⁴.

Les brasseurs de Schiltigheim ne sont pas en reste : Louis Schutzenberger et Philippe-Jacques Hatt, accompagnés du tanneur Alfred Herrenschmidt déposent en février 1869 la demande d'un embranchement ferroviaire de 1,89 km réalisé à leurs frais. Celui-ci est en partie réalisé avant la guerre, puis complété par des voies de desserte usinière. La traction est hippomobile avant que ne soit introduite la locomotive à vapeur en 1873.

Ainsi à Koenigshoffen, à Schiltigheim, mais aussi à Cronenbourg, la proximité de la voie ferrée est une opportunité dont savent se saisir les brasseurs de la périphérie strasbourgeoise à un moment décisif d'évolution de leur métier : ce pari sur le chemin de fer est à l'origine de leur fortune.

¹⁴⁴ Jean-Georges Trouillet et Francis Albert, *op. cit.*, p. 16-19 et 26-27.

1861

Le pont de Kehl

La construction du pont de Kehl est une prouesse technique, à mettre au crédit des ingénieurs et des entreprises de travaux publics qui ont réalisé là une première, des fondations par caissons à air comprimé¹⁴⁵. Il faut bien reconnaître que les Alsaciens n'y sont cette fois pas pour grand-chose, à l'exception sans doute des ouvriers, dont on reparlera. Quoi qu'il en soit, c'est un jalon capital dans l'histoire des chemins de fer en Alsace.

Le franchissement du Rhin est le prolongement logique de la ligne Paris-Strasbourg, le maillon indispensable d'une future ligne Paris-Vienne, mais il supposait la construction d'un pont « en dur » pour remplacer le pont de bateaux qui assurait jusque-là la liaison entre Strasbourg et Kehl. La Compagnie de l'Est obtient la concession de la ligne jusqu'à la frontière en avril 1854. Par convention signée en juin 1855, les parties prenantes se partagent le travail : l'Est se chargera de l'infrastructure, c'est-à-dire des fondations et de la construction des piles et culées – « la partie difficile et dangereuse¹⁴⁶ » –, les Ponts et Chaussées du grand-duché de Bade devront exécuter les superstructures. Il faut encore attendre une convention entre États, signée à Karlsruhe le 2 juillet 1857, pour lever tous les obstacles diplomatiques. Les projets sont terminés en août 1858 et les travaux peuvent commencer.

Un immense chantier se met en place couvrant 20 ha et employant 800 ouvriers. Il débute par la construction d'un pont de service en charpente et la réalisation de liaisons ferroviaires avec les canaux du Rhône au Rhin et de la Marne au Rhin par où sont acheminés les matériaux. Le problème posé aux ingénieurs est de fonder les piles du pont dans un lit de gravier soumis à des affouillements très importants. Émile Vuigner et Édouard Fleur, dit Fleur Saint-Denis, ingénieurs des Ponts et Chaussées attachés à la Compagnie de l'Est, décident d'adapter une méthode déjà utilisée en 1840 pour foncer un puits de mine dans le cours de la Loire, puis en 1851 pour les fondations du pont de Rochester, en Angleterre : il consistait à refouler les eaux par l'air comprimé dans des tubes s'enfonçant dans le lit du fleuve et permettant d'extraire les matériaux, puis de couler une colonne de maçonnerie. L'innovation mise en œuvre pour le pont de Kehl réside dans le remplacement des tubes par des caissons en tôle, destinés à être immergés comme des cloches de plongeur pour permettre le travail des ouvriers à sec, à pénétrer dans le lit du fleuve, mais aussi à supporter les maçonneries construites sur son toit au fur et à mesure de son enfoncement.

L'exécution des travaux de fonçage est confiée à Antoine Castor, entrepreneur de travaux publics, assisté sur ce chantier par Hildevert Hersent (1827-1903) qui fait ici ses classes et deviendra un grand spécialiste des travaux publics à l'air comprimé, travaillant dans le monde entier¹⁴⁷. Les travaux débutent par la pile-culée de la rive française, construite 100 m en aval du pont de bateaux. Les caissons, de 34 tonnes chacun, ont été fabriqués à Graffenstaden, en tôle de 8 mm d'épaisseur. On commence par assembler sur le pont de service quatre caissons

¹⁴⁵ Emile Vuigner et Fleur Saint-Denis, *Pont sur le Rhin à Kehl, détails pratiques sur les dispositions générales et d'exécution de cet ouvrage d'art*, texte et atlas, Paris, Dunod, 1861 ; « Rapport fait par M. Baude... », *Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale*, tome VII, 59^e année, août 1860, p. 449-461 ; « Rapport fait par M. Victor Bois... », *Id.*, tome XI, septembre 1864, p. 534-542.

¹⁴⁶ Selon Victor Bois, *op. cit.*, p. 536.

¹⁴⁷ Cf. Dominique Barjot, *La Grande Entreprise française de travaux publics (1883-1974)*, Paris, Economica, 2006, p. 85 et 144 et svtes.

de 7 m sur 5 et de 3,40 m de hauteur, équipés chacun de leurs cheminées de service pour la circulation de l'air, les mouvements des ouvriers et la remontée du gravier. On obtient alors un grand caisson de 28 m sur 5 qui est descendu à l'emplacement exact que doit occuper la pile. Les machines à vapeur entrent en action le 22 mars 1859 et les pompes refoulent l'eau du caisson dans lequel les ouvriers peuvent pénétrer pour draguer le lit du fleuve. Une noria remonte à la surface les déblais. Chaque jour, le caisson s'enfonce d'environ 30 cm. « Au fur et à mesure que le dragage à sec ou le déblai de fond se faisait », explique Victor Bois, « le caisson s'enfonçait dans le sol et, pendant cet enfoncement, on construisait au-dessus de la calotte servant de plafond la maçonnerie destinée à composer la pile elle-même. Le poids de cette maçonnerie, augmentant incessamment, obligeait le caisson à descendre de plus en plus, de sorte que l'enlèvement du sol inférieur par les norias et l'augmentation de la hauteur des maçonneries concouraient au même but et marchaient simultanément¹⁴⁸. » Le 28 mai, après soixante-huit jours de travail¹⁴⁹, le caisson arrive à 20 m en dessous du niveau d'étiage après enlèvement d'une épaisseur de 18,37 m de gravier. La maçonnerie qui le surmonte représente un volume de 3 000 m³ et un poids de 7 200 tonnes, soit 48 tonnes par m² ! Il ne reste plus qu'à remonter les ouvriers et les engins et à couler du béton par les cheminées pour remplir successivement le caisson, puis les cheminées elles-mêmes : on obtient « une base de pile compacte, maçonnerie et tôle, unies pour la durée des siècles¹⁵⁰ ». Les trois autres piles sont réalisées sans encombre si bien que les fondations sont entièrement terminées en décembre 1859.

Ouvriers en décompression

Selon Victor Bois, « les détails (sic) hygiéniques ont été aussi l'objet de la plus sérieuse attention. Les ouvriers qui travaillaient dans l'intérieur des caissons avaient des costumes spéciaux qu'ils quittaient après chaque poste pour reprendre leurs vêtements ordinaires ; ils n'étaient soumis que successivement à la pression de l'air. On a reconnu que les hommes de 18 à 35 ans supportaient mieux que les autres les effets de l'air comprimé ; les tempéraments lymphatiques étaient les plus propices.

Après la sortie de la chambre de pression, les ouvriers faisaient des ablutions d'eau froide et se donnaient beaucoup de mouvement. Si ces deux moyens ne suffisaient pas pour dissiper les douleurs, on employait les ventouses sèches et scarifiées, les liniments opiacés, le camphre et la belladone. Grâce à ces précautions, on n'a eu aucun accident sérieux à déplorer, et l'industrie a fait une conquête nouvelle et considérable, sans sacrifice humain¹⁵¹. » Dont acte !

De côté badois, les travaux sont supervisés par les ingénieurs Keller et de Kageneck. Le tablier du pont est fabriqué par la maison Benckiser Frères, de Pforzheim, mais Graffenstaden construit les deux ponts tournants situés aux extrémités, destinés à couper le passage en temps de guerre et à préserver un passage pour les besoins éventuels de la navigation¹⁵². La mise en place des travées métalliques, d'abord prévue par translation latérale sur les piles à partir du

¹⁴⁸ Victor Bois, *op. cit.*, p. 540.

¹⁴⁹ D'après M. Baude, *op. cit.*, p. 454, mais Victor Bois parle lui de cinquante-cinq jours de travail effectif (*op. cit.*, p. 540)

¹⁵⁰ M. Baude, *op. cit.*, p. 451.

¹⁵¹ Victor Bois, *op. cit.*, p. 541.

¹⁵² Mais ils ne sont pas conçus pour être manipulés de façon régulière : lors de l'inauguration, l'ingénieur Perdonnet espère qu'on n'aura pas à s'en servir. Cf. *Industriel alsacien*, 11 avril 1861.

pont de service, est effectuée finalement par glissement longitudinal à partir de la rive badoise. Les opérations, commencées le 10 septembre, se terminent douze jours plus tard.

Le pont de Kehl ne vaut pas seulement par ses techniques de construction. Sa superstructure en treillis de fer est remarquable avec, aux deux extrémités de la partie fixe, deux portes gothiques avec pinacles. Elles sont surmontées, du côté badois par un coq aux ailes déployées, pour annoncer l'entrée en France, et du côté français, par un aigle.

Lors de l'inauguration, les 6 et 7 avril 1861, le ministre badois du Commerce et des Travaux publics prononce les phrases qu'on attendait : « Ce pont, que nous avons construit avec du fer, ne reliera pas seulement la France avec le grand-duché de Bade, mais à la patrie allemande toute entière ; car à l'époque où nous sommes, le fer ne doit plus servir à forger des glaives, mais à souder des liens pacifiques et indissolubles entre toutes les nations¹⁵³. » Il arrive malheureusement que les ministres se trompent. Le 22 juillet 1870, les Badois font sauter le pont tournant sur leur rive et détruisent la porte au coq... Epargné, et pour cause pendant la guerre de 1914-1918, le pont n'échappe pas à la Deuxième Guerre mondiale : en mai 1940, l'armée française se protège de l'invasion en détruisant le pont tournant, rive gauche, et la première travée fixe, en septembre 1944, la Wehrmacht couvre sa retraite en le détruisant totalement. Il nous reste les gravures pour l'admirer.

¹⁵³ *Ibid.*

1870

Le premier réseau alsacien

La construction du premier réseau alsacien se déroule en trois temps nettement séparés. Le premier s'identifie totalement à l'œuvre de Nicolas Koechlin, promoteur et concessionnaire des lignes Mulhouse-Thann et Strasbourg-Bâle, mises en service entre 1839 et 1844 si l'on veut y inclure les derniers hectomètres nécessaires pour atteindre respectivement les murs de Strasbourg et de Bâle. Puis succède une longue pause – jusqu'à l'ouverture de la section Strasbourg-Sarrebourg en mai 1851 – marquée par des tergiversations et des échecs, mais aussi par la crise économique et la révolution de 1848. Comme dans le reste de la France, il faut donc attendre le Second Empire pour qu'une nouvelle impulsion soit donnée à la construction ferroviaire. Les grandes compagnies achèvent alors de réaliser les infrastructures majeures, puis les intérêts locaux prennent le relais dans les années 1860¹⁵⁴.

L'achèvement des grandes infrastructures

Avant qu'elles ne fusionnent en avril 1854 pour former la Compagnie des chemins de fer de l'Est, l'initiative revient aux deux compagnies du Strasbourg-Bâle et du Paris-Strasbourg. La première obtient enfin en février 1852 la concession du prolongement de sa ligne jusqu'à la frontière allemande, mais le tracé par Haguenau et Wissembourg est une illustration des luttes d'influence qui ont raison d'une liaison plus directe via Bischwiller et Lauterbourg. La ligne est entièrement ouverte à la circulation en octobre 1855.

Au sud, la liaison avec Belfort, conçue au départ pour être un maillon d'une ligne Mulhouse-Dijon, est finalement une portion d'un Paris-Bâle, concédé en août 1853 à la Compagnie du Paris-Strasbourg qui achève cette partie en février 1858. Mulhouse est alors relié à Paris via Chaumont et Troyes. La ligne Belfort-Besançon est ouverte la même année.

L'inauguration du pont de Kehl le 7 avril 1861 clôture cette deuxième phase : il aura donc fallu un peu plus de vingt ans pour doter l'Alsace d'un réseau ferroviaire structurant le territoire et interconnecté avec l'ensemble des régions voisines.

L'époque des intérêts locaux

Les intérêts locaux sont ceux des villes et des entreprises non encore desservies par le chemin de fer. Ils n'ont pas attendu la décennie 1860 pour se manifester, mais ils trouvent, notamment dans le Bas-Rhin, un défenseur de poids dans la personne du préfet Jean-Baptiste Migneret. Celui-ci suggère en 1858 d'utiliser les fonds votés chaque année par le conseil général pour les routes au financement d'infrastructures ferroviaires à voie unique qui seraient ensuite affermées ou cédées à la Compagnie de l'Est. Des neuf projets permettant de relier l'ensemble des chefs-lieux de canton à la voie ferrée, trois sont finalement réalisés et ouverts à la circulation presque en même temps, à la fin de 1864. Ils présentent tous les trois un intérêt économique évident : la ligne de la vallée de la Bruche relie Strasbourg à Molsheim, fief de l'industriel et maire de Strasbourg, Charles-Louis Coulaux ; elle se prolonge vers Mutzig, et sa manufacture d'armes, et se divise en deux embranchements vers les bourgs industriels de Wasselonne et Barr, qui constituent l'embryon d'une ligne du piémont vosgien ; de même, le

¹⁵⁴ Sur la construction du réseau alsacien, voir Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann et Bernard Mayer, *L'Encyclopédie des chemins de fer d'Alsace-Lorraine*, s.l., Locorevue, 1998, p. 11-37

centre manufacturier de Sainte-Marie-aux-Mines est désenclavé par sa liaison avec Sélestat ; enfin, entre Haguenau et Niederbronn, les travaux sont commencés par la société De Dietrich, avant d'être poursuivis en 1863 par la Compagnie de l'Est. Cette ligne est prolongée vers Bitche en décembre 1869 permettant enfin un accès direct de l'Alsace à la houille sarroise, dont il était question... depuis les années 1830.

Dans le Haut-Rhin, si Thann-Wesserling est encore une ultime initiative de la Compagnie du Strasbourg-Bâle remontant à 1853, qui n'aboutit que dix ans plus tard en novembre 1863, les autres lignes locales doivent beaucoup aux efforts des industriels.

Les études de Colmar-Munster sont lancées en 1855 par le ministère, mais la Compagnie de l'Est renonce, faute de rentabilité. La relance est l'œuvre de Frédéric Hartmann (1822-1880), industriel et maire de Munster, qui contre-attaque en lançant en 1861 l'idée audacieuse d'une ligne directe entre Paris et Vienne, via Munster et la percée des Vosges centrales¹⁵⁵. Ce projet s'enlise dans une controverse avec les intérêts mulhousiens qui militent plutôt pour une traversée des Vosges entre Remiremont et Wesserling. Mais cela n'empêche pas la Ville de Munster d'entreprendre elle-même en 1866 la construction du tronçon entre Colmar et Munster après avoir émis un emprunt de deux millions de francs, garanti par les industriels locaux¹⁵⁶. La voie est ouverte en décembre 1868 et exploitée par la Compagnie de l'Est.

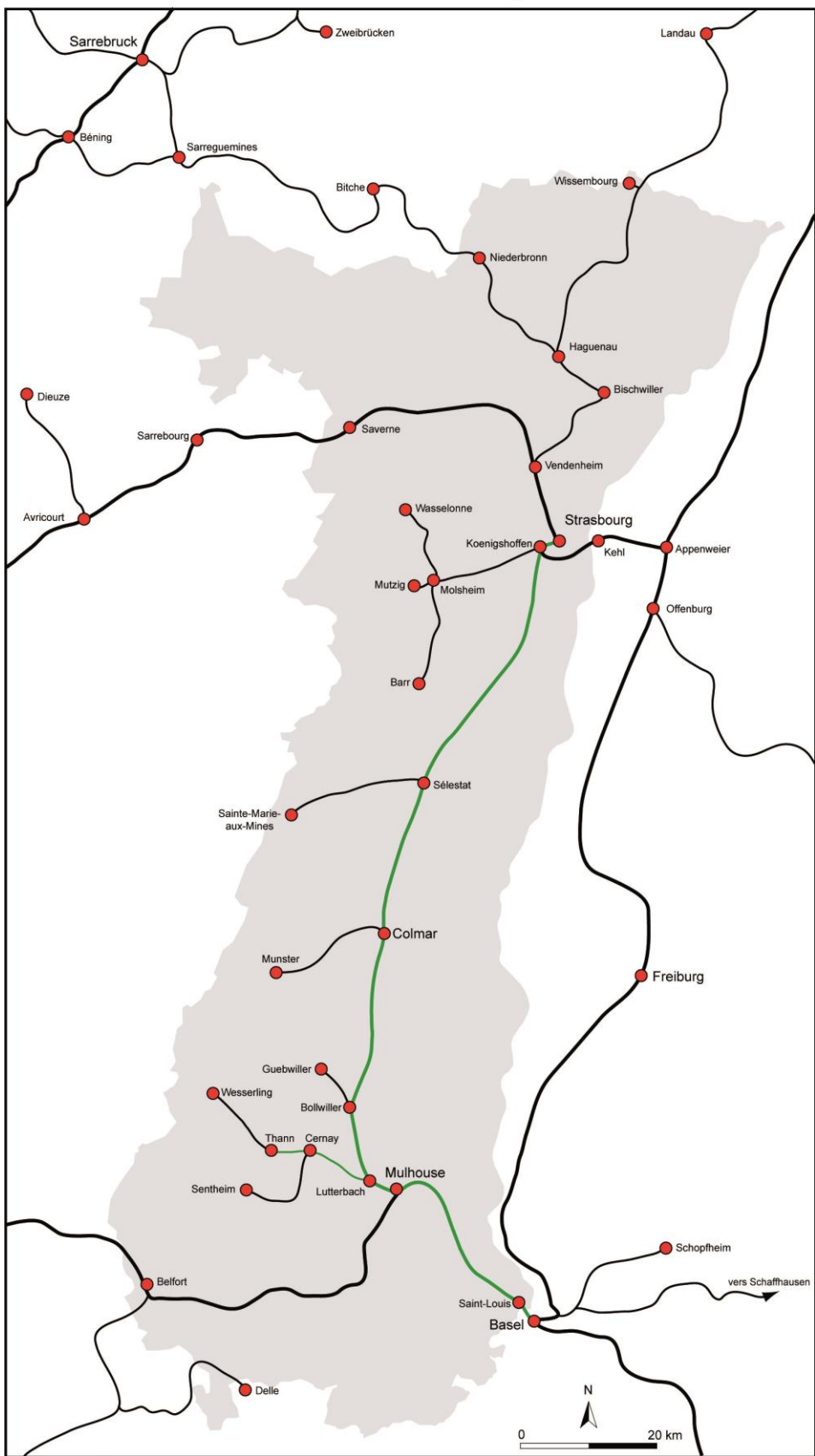
Enfin, les embranchements Cernay-Sentheim et Bollwiller-Guebwiller ne sont que des portions d'une liaison Guebwiller-Belfort, imaginée par les Schlumberger en 1861, que la Compagnie de l'Est réalise avec peu de zèle pour les mettre en service en 1869 et 1870.

C'est ce premier réseau, à l'exception des lignes de l'arrondissement de Belfort, qui est cédé à l'Allemagne, en vertu du traité de Francfort de mai 1871. L'Allemagne verse une indemnité de 325 millions de francs, pour l'ensemble des lignes (840 km) et des infrastructures ferroviaires de l'Alsace-Lorraine annexée. Une clause particulière règle le rachat à la Ville de Munster de la ligne Colmar-Munster. Ce réseau, augmenté des lignes luxembourgeoises exploitées jusque-là par les Chemins de fer de l'Est, est confié, par une ordonnance de décembre 1871, à la Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen (en abrégé, EL), une administration d'État dont le siège est fixé à Strasbourg.

¹⁵⁵ Cf. Robert Schmitt, « La voie ferrée de Munster à Colmar par la percée des Vosges », *Annuaire de la Société d'histoire du Val et de la Ville de Munster*, t. XXIII, 1968, p. 29-30.

¹⁵⁶ *Ibid.*

Le réseau ferré alsacien en juillet 1870



Auteur : N. Stoskopf, 2011
 Source : J.M. Dupuy, J. Buchmann, B. Mager, *L'Encyclopédie des chemins de fer d'Alsace-Lorraine*, Locorevue, 1998
 Infographie : AHA, J.P. Droux

— Ligne à deux voies } mise en service : 1838-1844
 — Ligne à une voie } 1851-1870

L'Alsace de 1870

1872

Naissance d'un géant de l'industrie des locomotives, la SACM

Le 10 mars 1872, André Koechlin et Alfred Renouard de Bussierre signent une convention secrète, à l'insu de leurs associés, du moins de ceux du premier nommé, par laquelle ils fusionnent leurs établissements de Mulhouse et de Graffenstaden et décident de créer une société anonyme¹⁵⁷. La Société alsacienne de constructions mécaniques (SACM), au capital de 18 millions de francs, voit le jour le 1^{er} juin 1872. Elle est présidée jusqu'en 1887 par le Strasbourgeois Alfred Renouard de Bussierre. Cette fusion est moins défensive qu'on serait tenté de le croire au vu de la nouvelle donne créée par le traité de Francfort. Certes, elle met fin à une concurrence suicidaire, elle résout les problèmes de succession d'André Koechlin, âgé de quatre-vingt-deux ans, mais elle crée surtout un formidable outil de production dont Alstom est l'héritier direct.

André Koechlin & Cie, n° 2 de l'industrie des locomotives sous le Second Empire

L'entreprise créée à Mulhouse par André Koechlin change de dimension sous le Second Empire : le chiffre d'affaires qui n'avait pas dépassé 3 millions de francs avant 1850, ne descend plus en dessous de 6 millions après 1854, atteignant même 10 millions en 1866. L'effectif salarié, très fluctuant jusque-là, dépasse pour la première fois le millier en 1856, pour ne plus redescendre en dessous de ce seuil, et atteint un record de 1 931 en 1868¹⁵⁸. Plus de la moitié de la force de travail est alors occupée à la fabrication des locomotives qui suit une courbe ascendante et constante, des 9 machines livrées en 1851 aux 91 de 1857, au moment même où Graffenstaden fait irruption sur ce marché¹⁵⁹. Un nouveau record est battu en 1862 avec 97 unités. Avec 441 locomotives dans les années 1850, André Koechlin & Cie se place en troisième position des constructeurs français derrière Schneider (586) et Cail (539), puis gagne une place dans les années 1860 (731), toujours derrière Schneider (967), mais devant Cail (480) et Graffenstaden (404)¹⁶⁰.

L'exportation commence en 1856 avec une première commande des Chemins de fer lombards-vénitiens qui s'équipent au total de 200 locomotives provenant de Mulhouse. Cette compagnie achète notamment des locomotives de montagne, mises au point par Edouard Beugnot, qui réussit à améliorer les systèmes des ingénieurs Baldwin et Engerth : avec ses deux premières machines, « La Rampe » et « La Courbe », terminées en novembre 1859 et janvier 1860, le problème de l'inscription dans les courbes serrées de montagne est résolu grâce à un jeu latéral de 40 mm des essieux, rendu possible par un système de balanciers de suspension. Elles sont finalement acquises par le PLM, mais les modèles suivants, « L'Apennin » et « Le Rubicon », destinés à la ligne Gênes-Turin traversant l'Apennin, sont les premières d'une importante série vendue aux compagnies italiennes¹⁶¹.

¹⁵⁷ Sur l'histoire de la SACM, voir François Bernard, *L'Alsacienne...*, *op. cit.* et Nicolas Stoskopf, in Marie-Claire Vitoux, *SACM, quelle belle histoire...*, *op. cit.*

¹⁵⁸ D'après les chiffres d'Hermann Schäfer, *Die Maschinenfabrik André Koechlin*, *op. cit.*, p. 128, 273 et 313.

¹⁵⁹ Cf. *supra*.

¹⁶⁰ D'après François Crouzet, « Essor, déclin... », *op. cit.*, p. 202-210, de même que pour toutes les statistiques de production dans les lignes qui suivent.

¹⁶¹ D'après Jean-Marc Combe, « L'Alsace et la machine à vapeur... », *BSIM* n° 814, 1989, *op. cit.*, p. 63-65.

Itinéraire d'un self-made-man, Édouard Beugnot (1822-1878)

Fils d'un caissier de la filature Nicolas Koechlin & Frères à Masevaux, Edouard Beugnot entre à la fonderie à quinze ans comme apprenti mécanicien. Il travaille à la construction de la première génération de locomotives pour le Mulhouse-Thann et le Strasbourg-Bâle, puis devient à vingt-deux ans, en 1844, chef du département des locomotives. Il est admis comme associé en 1866 et fait partie, en tant qu'administrateur délégué, de l'équipe dirigeante de la SACM à partir de 1872.

L'exportation n'est cependant pas le point fort de l'entreprise qui n'y consacre que 23 % de sa production, contre 59 % pour Cail et 45 % pour Schneider¹⁶². Ses performances au cours des années 1860 montrent qu'elle résiste mieux que d'autres au tassement des commandes qui caractérise alors le marché français et qu'elle y gagne des parts de marchés sur ses concurrents¹⁶³. Avec Graffenstaden, les usines alsaciennes réalisent 38 % de la fabrication nationale de locomotives dans les années 1860, ce qui fait largement de l'Alsace la première région productrice.

Le choix de Belfort

L'annexion à l'Allemagne ne casse pas cet élan dans un premier temps¹⁶⁴. Elle ne provoque pas de catastrophe économique pour les deux établissements, dépourvus de clientèle en Allemagne pour leurs locomotives et risquant de perdre leurs débouchés privilégiés en France. En réalité, les compagnies françaises de chemins de fer ne peuvent pas se passer du jour au lendemain de ces importants fournisseurs et continuent à leur passer commande, y compris après l'établissement de droits de douane en 1873. « Il y a du travail en masse » écrit l'un des dirigeants de la SACM en août 1872¹⁶⁵. En mai 1873, les carnets de commande portent sur seize mois de travail. Mulhouse et Graffenstaden, qui avaient fabriqué 502 locomotives de 1866 à 1870, en produisent 603 de 1871 à 1875.

La conjoncture se dégrade néanmoins dans la deuxième moitié des années 1870, où commencent à se faire sentir les effets de la Grande dépression (1873-1896). Les droits de douane coûtent cher aux importateurs français qui, tôt ou tard, risquent de se détourner de leurs fournisseurs devenus... allemands. Or l'adoption en France du plan Freycinet en mai 1878, prévoyant la construction de 17 000 km de lignes ferroviaires secondaires, laisse entrevoir des perspectives très intéressantes pour les constructeurs de locomotives. La SACM ne peut pas prendre le risque d'être évincée de ce marché qui est vital pour son avenir. C'est pourquoi, le conseil d'administration étudie la possibilité de construire une usine en France. Plusieurs sites sont envisagés, le bassin de la Loire, la région de Nancy ou la banlieue parisienne, mais le choix se porte finalement sur Belfort en février 1879 où les terrains sont achetés dans les semaines qui suivent. Ce choix s'explique aisément par la proximité permettant aux ingénieurs d'être présents sur les deux sites et par la présence à Belfort d'une forte colonie d'Alsaciens, notamment de Mulhousiens, qui avaient franchi la frontière sans trop s'éloigner de la terre natale.

¹⁶² François Crouzet, *op. cit.*, p. 149.

¹⁶³ Le parc français de locomotives ne s'accroît plus que de 171 machines par an de 1859 à 1869 contre 347 unités par an de 1854 à 1858. *Ibid.*, p. 145.

¹⁶⁴ Sur les circonstances de la création de l'usine de Belfort, voir, Nicolas Stoskopf, « Les enjeux géopolitiques et économiques de l'implantation de la SACM à Belfort », Colloque Identité et modernité d'un territoire industrielle, Belfort, 13 et 14 novembre 2009, en ligne sur HAL-SHS.

¹⁶⁵ Pierre Oswald à Alfred Renouard de Bussière, 29 août 1872, fonds CERARE SACM, Archives de Mulhouse 97 A 29.

Avant même que cette usine ne soit opérationnelle, les commandes des compagnies françaises, affluent, permettant aux usines de Mulhouse et de Graffenstaden de tourner à plein régime et de fabriquer 615 locomotives entre 1881 et 1885 (contre 436 de 1876 à 1880) dont 529 sont expédiées en France. Mais Belfort prend progressivement le relais. On y monte d'abord des machines avec des pièces venant de Mulhouse (les deux premières en 1880), puis on y réalise la fabrication complète à partir de 1883 : 202 locomotives y sont produites de 1881 à 1885.

1884 marque un apogée de l'industrie alsacienne des locomotives et de la puissance de la SACM sur ce marché. Non seulement Mulhouse et Graffenstaden livrent cette année-là 134 machines, mais Mulhouse sort en octobre un modèle révolutionnaire, la 701 Nord, première locomotive compound à quatre cylindres et à deux essieux moteurs indépendants, mise au point par Alfred de Glehn¹⁶⁶.

Alfred de Glehn (1848-1936)

Né à Sydenham, près de Londres, d'un père balte et d'une mère écossaise, Alfred de Glehn commence sa carrière comme ouvrier au Havre. Après la guerre de 1870, il suit des cours au Polytechnicum de Zurich, puis se fait engager par Edouard Beugnot en 1872 comme dessinateur. Il prend la direction du bureau d'études des locomotives en 1875 et succède à Beugnot en 1878. En 1886, il est administrateur-délégué de la SACM. Il quitte l'entreprise en 1904 et se consacre surtout aux œuvres sociales et éducatives¹⁶⁷.

Déclin des usines alsaciennes, essor de Belfort

La crise de 1885-1886, qui provoque l'effondrement des ventes des usines alsaciennes (57 locomotives en 1885, 13 en 1886), est l'occasion d'une restructuration lourde de conséquences : la fabrication des locomotives est désormais concentrée sur les sites de Graffenstaden et de Belfort, alors que Mulhouse doit se spécialiser dans les machines textiles et la grosse construction. Les dernières locomotives de Mulhouse sont livrées aux Chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon en juin 1889. A cette date, l'usine a fabriqué depuis l'origine 2 257 locomotives, dont 845 depuis l'annexion, et 1 498 tenders¹⁶⁸.

Mulhouse conserve néanmoins le bureau d'études. C'est là qu'est conçue en 1888, sous la direction d'Alfred de Glehn, la locomotive Mallet compound à quatre cylindres pour chemins de fer départementaux ; de même, la 220 type Nord, descendante directe de la 701 Nord, une machine dont André Chapelon (1892-1978), célèbre ingénieur vaporiste, dira qu'elle « constituait d'emblée un type quasi-définitif, qui, pendant plus d'un demi-siècle, répondra à toutes les exigences¹⁶⁹ ». Fabriquée à 357 exemplaires à Belfort et Graffenstaden au cours des années 1890, elle est suivie par les 230 (67 exemplaires), les Atlantic et les premières Pacific d'Europe sorties de Belfort en 1907¹⁷⁰.

En revanche, il était inévitable qu'avec un seul site de production, l'industrie alsacienne

¹⁶⁶ Jean-Marc Combe, *op. cit.*, p. 69-70. A noter qu'Anatole Mallet est le premier à avoir construit en 1876 une locomotive compound, mais à deux cylindres.

¹⁶⁷ Raymond Oberlé, *NDBA*, p. 1202.

¹⁶⁸ François Bernard, *L'Alsacienne...*, *op. cit.*, p. 112.

¹⁶⁹ André Chapelon, in *Histoire des chemins de fer en France*, Paris, 1963, cité par Jean-Marc Combe, *op. cit.*, p. 72.

¹⁷⁰ *Ibid.*, p. 71-76.

des locomotives recule. Elle se limite désormais à une cinquantaine de machines par an, sauf pour la période quinquennale 1906-1910, marquée une nette reprise, avec 362 locomotives (soit 72 par an en moyenne). Les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine deviennent le premier client de Graffenstaden, absorbant 45 % de sa production pendant la décennie 1896-1905, 57 % en 1906-1913. Le reste est écoulé vers l'Allemagne ou les pays tiers, mais l'exportation vers la France se tarit totalement au début du XX^e siècle.

Belfort a entre-temps pris le relais auprès des compagnies françaises : la production y suit une courbe ascendante jusqu'à la guerre, atteignant une moyenne de 91 machines par an en 1911-1913. Depuis 1888, l'usine a reçu en outre de la SACM la mission de développer les constructions électromécaniques, moins concurrencée en France que de l'autre côté de la frontière où dominent Siemens et AEG. Cette décision donne toutes ses chances à Belfort pour réussir dans le monde nouveau qui émerge, celui de la deuxième révolution industrielle, alors que Graffenstaden, surtout, allait rester confinée jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale dans les technologies de la première révolution industrielle. La suite logique interviendra en 1928 lorsque la SACM et Thomson-Houston décideront de regrouper leurs activités électromécaniques, notamment l'usine de Belfort, dans une filiale commune, Alsthom, appelée à l'avenir que l'on sait dans le domaine ferroviaire. Devenue Alstom, l'entreprise conserve au moins dans sa dénomination la marque des ses origines alsaciennes¹⁷¹ !

¹⁷¹ Sur l'histoire de l'usine Alstom de Belfort, voir Robert Belot et Pierre Lamard (dir.), *Alstom à Belfort, 130 ans d'aventure industrielle*, Boulogne, ETAI, 2009.

1883

La gare de Strasbourg

Il a fallu un peu plus de quarante ans pour que Strasbourg soit doté d'une gare à la dimension d'une capitale, non pas encore de l'Europe, mais seulement du *Reichsland Elsass-Lothringen*. L'impressionnant monument construit alors par les autorités allemandes remplace plusieurs stations provisoires et une première gare qui a accumulé les retards, les erreurs et les malheurs.

Les tribulations de l'ancienne gare

Dès les premières études d'une ligne Paris-Strasbourg, confiées en 1834 à l'ingénieur Dausse, il est prévu que le train entrera dans la ville par la porte de Saverne et que la gare sera construite dans le quartier du Marais-Vert¹⁷². Situé à l'emplacement de l'actuel centre commercial des Halles, c'était un faubourg miséreux dont les bâtisses, abritant de nombreux taudis, étaient vouées à la démolition pour laisser place à la halle aux blés (1829), à l'usine à gaz (1838) et à la gare¹⁷³. Mais le Génie militaire s'oppose alors au franchissement des fortifications par la voie ferrée.

C'est pourquoi, Nicolas Koechlin propose dans un premier temps que la ligne Strasbourg-Bâle arrive au sud, porte de l'Hôpital. Le tracé définitif réserve néanmoins la possibilité d'entrer dans Strasbourg par la porte de Saverne en prévoyant une station provisoire à Koenigshoffen. C'est là qu'est accueilli le train inaugural en septembre 1841.

Les années 1840-1841 sont marquées par d'intenses tractations sur la répartition des dépenses entre Nicolas Koechlin, la Compagnie du Strasbourg-Bâle, la Ville et les autorités militaires. En mars 1841, le conseil municipal vote le principe de sa participation aux dépenses et un accord général impliquant toutes les parties intervient au cours de l'été. En janvier 1842, le conseil municipal confirme le choix du Marais Vert, mais la loi de juin 1842 modifie la donne : il faudra désormais accueillir dans cette gare deux compagnies séparément, Strasbourg-Bâle et Paris-Strasbourg. En attendant, le Strasbourg-Bâle est autorisé, en septembre 1842, à prolonger sa ligne jusqu'au pied des remparts, à la porte de Saverne, qui est atteinte en mars 1844, puis à les franchir pour déposer enfin en juillet 1846 les voyageurs au cœur de Strasbourg, dans la station provisoire du Marais-Vert.

Paul-Romain Chaperon élabore, pour le compte de Nicolas Koechlin, un premier projet, accepté en mars 1843 par le Conseil général des Ponts et Chaussées, mais sévèrement critiqué par Camille Polonceau, ingénieur de la compagnie, qui le juge trop étriqué. In extremis, la compagnie obtient le report des adjudications de travaux. L'ingénieur en chef du Bas-Rhin Schwilgué, présente un nouveau projet qui repousse la gare jusqu'au quai du canal des Faux-Remparts. Il est approuvé en septembre 1845, mais rejeté cette fois par la nouvelle Compagnie du Paris-Strasbourg, constituée en décembre seulement, qui critique à son tour l'exiguïté du site. La discussion porte désormais sur le partage de l'espace entre les deux compagnies. De projets en contre-projets, on en arrive à la Révolution de 1848 qui met un terme provisoire au débat. Ceux-ci reprennent en 1849 et courent jusqu'à une décision ministérielle en avril 1851 : elle revient au projet Schwilgué de 1845, amendé par le transfert

¹⁷² L.-M. Jouffroy, *La Ligne de Paris...*, t. 1, p. 118-119. Sur cette question de la gare de Strasbourg, voir aussi : t. 2, p. 20-28, 182 ; t. 3, p. 97-100, 215-220. *La Vie du Rail*, n° 1382-1383, mars 1973.

¹⁷³ Georges Foessel et alii, *Strasbourg, panorama monumental et architectural des origines à 1914*, Strasbourg, Contades, 1984, p. 388 et 392.

hors-les-murs des ateliers de réparation du Paris-Strasbourg. Le plan définitif est entériné en février 1852. Les constructions provisoires sont très rapidement réalisées et prêtes pour l'inauguration de juillet... Le bâtiment central, confié à l'architecte André Weyer (1805-1865), à qui l'on doit également la manufacture des tabacs, n'est achevé qu'en septembre 1854. Depuis le mois d'avril, les deux compagnies rivales avaient fusionné pour former la Compagnie de l'Est. De quoi méditer sur la vanité de certaines querelles...

Une cohabitation difficile

Un contrat élaboré en septembre 1852 règle la cohabitation des deux compagnies Strasbourg-Bâle et Paris-Strasbourg. Le service commun, sous la responsabilité de la compagnie Paris-Strasbourg qui l'avait exigé, comprend « toutes les manœuvres sur rails, la composition et la décomposition des trains, l'embarquement et le débarquement des voyageurs, la police des voies, des quais, des cours (...) et des abords ». Sont au contraire séparés « les rapports avec le public, les opérations du trafic, le service commercial, celui des voitures et de la comptabilité de chaque compagnie ». Les frais de gestion du service commun sont partagés par moitié¹⁷⁴.

Mal née, conçue pour recevoir deux compagnies qui n'en font plus qu'une seule avant même son achèvement, la gare du Marais-Vert, déjà inadaptée au trafic du Second Empire, est partiellement détruite lors du bombardement de Strasbourg en août 1870. Réparée dans l'attente de la construction de la nouvelle gare, elle est convertie en marché couvert en 1884 et démolie en 1974 pour laisser place au complexe des Halles.

La nouvelle gare

La décision de transférer la gare à l'emplacement d'anciennes fortifications est prise en juin 1873. La conception du nouveau bâtiment est confiée à l'architecte berlinois Johann Eduard Jacobstahl (1839-1902). Les travaux de terrassement débutent en mai 1878, la construction proprement dite en 1881. La gare est inaugurée le 15 août 1883.

L'éblouissement électrique des Strasbourgeois

La nouvelle gare est entièrement éclairée à l'électricité, mais avec deux technologies : ici des lampes à arc voltaïque installées par Siemens, là des lampes à incandescence mises en place par l'entreprise strasbourgeoise Ungerer & Schulze. Sur la place, deux immenses mâts de 22 m de haut portent chacun deux lanternes.

Le *Courrier du Bas-Rhin*, dans ses éditions des 15 et 18 août, rend compte de la fascination des visiteurs pour l'éclairage électrique¹⁷⁵ :

« Toute la gare était illuminée. Sous les feux blancs des arcs voltaïques, la grande halle prend un aspect poétique, c'est toute une atmosphère argentée, dans laquelle se détachent en guise d'étoiles, les lampions Edison avec leurs fils incandescents couleur d'or rouge. »

« Le soir lorsque la gare a été illuminée par la lumière électrique, c'était sur les perrons une véritable cohue. Les exclamations de surprise formaient un bruit assourdissant que dominait

¹⁷⁴ L.-M. Jouffroy, *op. cit.*, t. 3, p. 219.

¹⁷⁵ Cf. dossier sur la gare de Strasbourg du Service de l'Inventaire et du Patrimoine.

de temps à autre le roulement des trains entrant et sortant. Ce n'est que vers minuit que la foule s'est écoulée. »

Les bâtiments administratifs aux deux ailes datent également des années 1880 tandis que la poste, aujourd'hui déplacée, est venue remplir un vide en 1900-1901, le bâtiment symétrique à gauche complétant l'ensemble en 1905. L'escalier conduisant au salon de l'empereur est greffé sur la façade, dont la symétrie est ainsi rompue, par Hermann Eggert (1844-1920), l'architecte du Palais du Rhin¹⁷⁶.

Côté ville, la gare dissimule ses fonctions ferroviaires derrière une façade de style néo-renaissance, mais le programme iconographique est relativement limité et circonscrit : outre les écussons des villes d'Alsace, deux bas-reliefs présentent des allégories rurales de l'Alsace et de la Lorraine sur fond de cathédrales de Strasbourg et de Metz. Dans le hall d'entrée, deux fresques sur fond or étaient censés légitimer le nouvel empire par un lien historique remontant au XII^e siècle : d'un côté, l'arrivée de Frédéric Barberousse à Haguenau en 1167, de l'autre, la première visite de Guillaume I^{er} en Alsace en 1877¹⁷⁷ ; dans un tout autre registre, deux statues colossales symbolisaient le commerce et l'agriculture. Ces fresques et sculptures ont aujourd'hui disparu.

C'est donc du côté des quais, couverts par une double verrière de 29 m de hauteur reposant sur des piliers de fer qu'il faut aller chercher la modernité. Non loin de la gare, le château d'eau nécessaire à l'approvisionnement des locomotives est également conçu comme un monument. Construit entre 1878 et 1883, il juxtapose une architecture industrielle de brique et de fer au quatrième niveau, celui des quatre citernes en fer de 106 m³ chacune, reposant sur une tour octogonale d'inspiration romane.

Il arrive que les passions ferroviaires jouent en Alsace de façon négative. Aux tribulations de l'ancienne gare répondent celles, plus contemporaines, d'une place de la gare pourtant admirable par ses vastes proportions, son plan en amphithéâtre, sa desserte par un *ring* de larges boulevards et un éventail de rues convergentes. On lui a trouvé successivement beaucoup de défauts : trop encombrée par des édicules, trop perméable à la circulation automobile, trop vide, trop minérale, etc. Les municipalités successives s'épuisent à corriger les erreurs présumées de celle qui a précédé sans vraiment réussir à tirer pleinement profit de ce site remarquable en soi et en créant au contraire de nouveaux problèmes pour les usagers. Quant à la gare elle-même, sa taille imposante ne l'a pas préservée d'une restructuration lourde pour accueillir le TGV en juin 2007. La grande verrière, conçue par l'architecte de la SNCF Jean-Marie Duthilleul, sera sans doute classée un jour monument historique. En attendant, elle cache au regard la façade de 1883, inscrite à l'inventaire des monuments historiques en 1984. Mais il est vrai qu'elle est très germanique...

¹⁷⁶ Cf. *Strassburg und seine Bauten*, Strasbourg, 1894 ; Théodore Rieger, Denis Durand de Bousingen, Klaus Nohlen, *Strasbourg Architecture, 1871-1918*, Strasbourg, Le Verger éditeur, 1991, p. 25-26 et 92.

¹⁷⁷ Klaus Nohlen, *Construire une capitale impériale de 1870 à 1918*, Strasbourg, Société savante d'Alsace, 1997, p. 216-217.

1887

Un voyage à Paris

Le 13 novembre 1887 au matin, Gustave Stoskopf (1869-1944), débarque à la gare de l'Est. Il a dix-huit ans, il tourne le dos à l'entreprise familiale, une petite tannerie établie sur les bords de la Zorn à Brumath, et vient à Paris entamer des études artistiques. Ses premiers essais ont séduit le peintre strasbourgeois Louis Schutzenberger qui a su convaincre ses parents de ne pas entraver cette vocation et de faciliter son entrée dans la carrière. Il est parti pour passer quatre années à Paris, la première à l'Académie Colarossi, les trois suivantes à l'Académie Julian. Il écrit une première lettre à ses parents et à son frère, Charles, pour dire qu'il est bien arrivé, puis une deuxième le 15 novembre pour raconter son voyage en train. Son français n'est pas impeccable : il a suivi toute sa scolarité en allemand, parlait en famille le dialecte alsacien, mais sûrement aussi le français, notamment avec sa mère, ancienne élève de Jean Macé au petit château de Beblenheim. C'est en tout cas en français qu'il écrit toutes ses lettres.

« A toi maman et à Charles qui vous ne connaissez pas Paris, je veux vous raconter l'impression que m'a faite cette ville immense ainsi que mon voyage. A partir de Brumath donc, nous étions encore cinq dans le compartiment, deux vieilles gens qui allaient à Nancy, un jeune homme qui descendait à Saverne et ma compagne de voyage, l'Alsacienne. Le temps me passait assez vite, et on arrivait à Deutsch-Avrincourt sans qu'un autre voyageur entra dans le compartiment. Là je vis le dernier *Helm* prussien, un gendarme regardait dans chaque coupée et là où il y avait de jeunes gens, il les questionnait ; moi il me demanda d'où j'étais et l'âge ; et quand j'ai vu qu'il voulait continuer à m'embêter, je lui montrai mon passeport ; puis allait à une autre porte commencer avec les mêmes questions.

Enfin le train se mit en route et en quelques minutes on était à Avricourt sur le sol français. Là tout le monde descendait, entraînait dans la toine (sic), et de là dans la salle d'attente. Bientôt on est de nouveau en route pour notre but de voyage, les coupés des wagons sont plus bas que les nôtres, le chauffage moins bon, car on se brûle presque les pieds pendant qu'on grelotte en haut. En troisième on voit dans chaque compartiment, et on entend ce qu'on parle dans tout le wagon. Dans notre wagon, il n'y avait presque rien que des Alsaciens et surtout des jeunes gens qui s'amusaient à crier « vive la France », à gronder contre les Prussiens et de faire de mauvaises plaisanteries, de sorte que tout le monde dans le wagon s'amusait. Ça devait être un plaisir de dire là des choses qu'on punirait chez nous de six mois et de plus. Mais peu à peu ça devient plus calme, et on entendit un concert de ronflement. Nous étions de nouveau quatre dans mon coupée et chacun s'installait dans un coin. A une heure, on arrivait à Nancy ; le conducteur fait le contrôle des billets il est très poli, ma foi autrement que les *Schaffners* allemands. C'est à Nancy qu'on vit les premiers soldats français, ils n'ont pas l'air si *stramm* que les Allemands ; leurs habits produisent un grand effet.

A partir de Nancy, tout le monde se mit de nouveau dans son coin pour sommeiller. Enfin la première lueur du matin apparaît, on entend dans les villages qu'on traverse sonner les cloches du matin ; c'est alors que je pense à vous et je vous envoie le bonjour ; on commence à voir le sol de la France, les montagnes et les fleuves, plus qu'on avance plus la nature s'éveille et on voit de temps en temps les paysans qui travaillent dans les champs malgré le dimanche comme c'est d'ailleurs partout en France et surtout à Paris, et on se demande si ces pauvres gens n'ont donc pas de repos ; ne vous inquiétez pas, ils ont leur dimanche le lundi, leur livre de cantique, c'est une bouteille de vin et leur dieu, c'est Gambrinus.

Mais revenons à notre voyage, bientôt on se voit dans les environs de Paris, on traverse des parcs et des beaux jardins avec des villas magnifiques, c'est là où passent beaucoup de Parisiens la belle saison, c'est là que demeurent ceux qui ont fait fortune à Paris. Peu à peu on s'aperçoit qu'on est à Paris, partout les grandes cheminées fument, partout on travaille.

Nous voilà dans la gare, on descend, on regarde, mais personne est là qui vous attend, la paysanne qui a voyagé avec moi et qui ne sait pas un mot de français vient à moi et chacun pensait à ça : est-ce qu'on nous a oublié ? Nous savions pas qu'on ne permet pas aux gens d'entrer dans l'intérieur de la gare. Enfin, nous étions contents tous les deux quand en sortant nous nous aperçûmes qu'on nous avait pas oublié ; le charmant M. Durand va avec moi à la toine, où on ouvre la malle, je déclare mes choses et on ne me dérange rien (ça m'a coûté 6,80 F). »

Quitter Brumath un soir, arriver le lendemain à la gare de l'Est, c'est un choc culturel assuré : « On est tout à fait étourdi de cette masse de lumière, de ces cris, de cette foule de gens qu'on ne connaît pas. » Un choc sans doute salutaire pour ce jeune homme qui a pu par la suite faire en Alsace la démonstration de ses talents multiples comme peintre, poète et auteur dramatique, journaliste et patron de presse, fondateur et animateur de plusieurs institutions culturelles¹⁷⁸.

¹⁷⁸ Cf. Nicolas Stoskopf, « Gustave Stoskopf », *NDBA*, p. 3790-3792.

1891

Jean-Jacques Heilmann, pionnier de la grande vitesse ferroviaire

« On sait quelle importance à pris à l'heure actuelle la question des trains à grande vitesse. » L'homme qui commence son exposé par ses mots ne veut pas parler du TGV, mais son propos n'en revêt pas moins une curieuse résonance... cent-vingt ans plus tard. On est en effet le 28 janvier 1891 lors d'une séance de la Société industrielle de Mulhouse et Jean-Jacques Heilmann présente son projet de « chemin de fer électrique » susceptible de dépasser les 200 km/h¹⁷⁹. Moins de deux ans plus tard, le 30 novembre 1892, il fait état au même endroit de la construction d'un prototype thermo-électrique¹⁸⁰. D'autres expériences suivent, mais ne débouchent pas sur une exploitation commerciale. Jean-Jacques Heilmann n'arrive-t-il pas trop tôt ?

Jean-Jacques Heilmann (1853-1922)

Jean-Jacques Heilmann a de qui tenir : il est le petit-fils de Josué Heilmann (1796-1848), inventeur en 1843 de la peigneuse mécanique, reconnue par le jury de l'Exposition universelle de 1855 comme « la découverte la plus importante faite depuis quarante ans dans le domaine de la filature ». Par sa grand-mère paternelle, Eugénie Koechlin, nièce de Nicolas Koechlin, il se rattache à cette fameuse dynastie¹⁸¹. Son père, Jean-Jacques (1822-1859), est un pionnier de la photographie, installé à Pau¹⁸².

Après ses études à Mulhouse et un apprentissage professionnel, il démarre sa carrière aux ateliers de la Compagnie de l'Est où il prend dès 1881 un brevet pour un système de freins à plateaux. En 1883, il conçoit pour la SACM un nouveau modèle de machines à vapeur, mais s'intéresse surtout aux applications de l'électricité et devient en 1889 ingénieur en chef des services électriques de la SACM à Belfort. Il n'y reste pas longtemps : après avoir obtenu en juillet 1890 un brevet pour une locomotive thermo-électrique, il fonde à Paris l'année suivante, en juin 1891 sa propre société, « Traction électrique, système J.-J. Heilmann », au capital de 300 000 francs, porté progressivement à un million de francs en 1894¹⁸³.

La vision futuriste de 1891

Jean-Jacques Heilmann part du constat que la locomotive à vapeur arrive au bout de ses possibilités. Les vitesses « extrêmes » alors atteintes sont de 120-130 km/h, mais elles provoquent une usure accélérée du matériel, des roues comme des rails, en raison des trépidations, des chocs ou encore de différences minimes dans les diamètres des roues motrices. Seule la traction électrique permettrait d'apporter une douceur de roulement qu'aucun appareil à mouvement alternatif ne peut fournir. Les tramways électriques, depuis l'expérience inaugurale de Siemens & Halske à Berlin en 1879, ont fait leur preuve,

¹⁷⁹ Jean-Jacques Heilmann, « Mémoire sur un chemin de fer électrique, système J.-J. Heilmann », *BSIM* LXI, mai 1891, p. 181- 216.

¹⁸⁰ *Id.*, « Le chemin de fer électrique, système J.-J. Heilmann ; état actuel des travaux », *BSIM* LXIII, 1893, p. 22-64.

¹⁸¹ Philippe Mieg, « L'apport des Mulhousiens dans le domaine de la science et de la technique », *BSIM*, II-III, 1948, p. 25-26 et 32 (généalogie Bernoulli, Dollfus, Koechlin, Heilmann, etc.).

¹⁸² Notice biographique dans Wikipedia.

¹⁸³ D'après C. Meyer, *Dictionnaire de biographie française*, complété par diverses brochures du fonds Heilmann, 2005 060, Archives nationales du monde du travail (ANMT).

notamment aux États-Unis, mais l'équipement des voies ferrées en conducteurs fixes, câbles aériens ou rails, semble hors de portée pour des raisons de coût et d'évolution rapide des techniques. Créer un train électrique circulant sur les voies disponibles sans aucune modification, voilà le défi qu'entend relever Jean-Jacques Heilmann.

La solution est de produire le courant électrique dans le train lui-même : une machine à vapeur à triple expansion, « se rapprochant du type de la société Germania de Kiel pour un torpilleur de la marine ottomane », actionnerait une génératrice dont le courant serait transmis à des dynamos placées sur les essieux des voitures. Trois hommes seraient nécessaires pour faire fonctionner l'engin : un chef-conducteur, placé dans une cabine à l'avant du véhicule avec les commandes électriques, un mécanicien pour l'entretien de la machine à vapeur et un chauffeur affecté à la chaudière, chargé des approvisionnements en eau et charbon. Le « véhicule de tête », qui n'est plus une locomotive bien qu'il abrite la chaudière et la machine à vapeur, serait équipé d'une « proue » pour diminuer la résistance de l'air tandis que les voitures seraient reliées entre elles par des panneaux de raccordement assurant la continuité des surfaces latérales. Intégrant les contraintes de l'aérodynamisme, le train de Jean-Jacques Heilmann a incontestablement des allures de TGV.

Les avantages attendus d'un tel système sont considérables : diminution de la résistance, suppression des mouvements perturbateurs ainsi que des actions parasites provenant des attelages, puisque chaque voiture est actionnée séparément, meilleur adhérence rendant inutile le sablage du rail et diminuant son usure, démarrage plus rapide, économies de combustible... « La douceur du roulement, ajoute-t-il, fait espérer que ce matériel pourra sans danger circuler sur les voies actuelles à des vitesses presque doubles de celles que l'on admet comme limites aujourd'hui¹⁸⁴. »

Des prototypes qui fonctionnent

Lorsque Jean-Jacques Heilmann revient à la Société industrielle en novembre 1892, c'est pour annoncer que la machine à vapeur, construite par les Forges et chantiers de la Méditerranée au Havre, est terminée, que les dynamos et moteurs sont en cours d'exécution chez Brown, Boveri & Cie et que les bogies seront fabriqués à Ivry. Mais, malgré son nom de baptême, la « Fusée électrique », n'est pas l'engin aux lignes futuristes conçu pour la grande vitesse qui avait été prévu initialement. Contrairement à ce qu'il affirmait deux ans plus tôt, Jean-Jacques Heilmann s'est entre-temps rendu compte que les réseaux ferrés du XIX^e siècle, avec leurs croisements, aiguillages, signaux, passages à niveau et leur manque de rectitude, n'étaient pas adaptés aux « énormes vitesses » envisagées. Deux projets concurrents, un Vienne-Budapest parcouru à 250 km/h par des automotrices partant de 10 en 10 mn ou un Chicago-Saint-Louis à 160 km/h également par automotrice, intègrent la construction d'une « LGV » électrifiée, en ligne droite dans le second cas. Même s'il juge ces projets « très hardis », mais « très réalisables », Heilmann ne les voit pas aboutir à court terme, « chez nous du moins ». Il en reste donc à l'idée d'une solution intermédiaire, permettant d'utiliser la traction électrique sans modifier le matériel fixe et de « reculer la limite de vitesse aussi loin que le permettront les voies existantes¹⁸⁵ ».

Ce que devrait être une ligne à grande vitesse (1892)

« La voie théoriquement parfaite serait du type monorail. Elle serait en ligne droite ou du

¹⁸⁴ *Id.*, BSIM LXI, p. 202.

¹⁸⁵ *Id.*, BSIM LXIII, p. 32.

moins avec des courbes n'excédant pas 4 ou 5 km de rayon. Elle franchirait les routes à une certaine hauteur, évitant tout passage à niveau. Il faudrait s'appliquer en outre à trouver une disposition qui réduise l'espace entre les extrémités des rails¹⁸⁶. »

Il n'est plus question non plus de construire un train composé de voitures automotrices, mais une locomotive électrique capable de remorquer un train ordinaire. La chaudière, placée à l'arrière comme la cheminée, donne cette fois à l'ensemble l'allure d'une locomotive allant dans le sens inverse de la marche... La machine à vapeur compound à deux cylindres actionne une dynamo, placée en avant, qui transmet le courant aux huit moteurs électriques placés sur les deux bogies à quatre essieux chacun. Les essais de la « Fusée électrique », réalisés en mai 1894 sur les lignes de la Compagnie de l'Ouest en 1894, sont satisfaisants, mais pas décisifs, et donc décevants. La vitesse de pointe ne dépasse pas d'ailleurs 108 km/h.

« De Paris à Mantes en train électrique »

Dans la *Revue illustrée* du 1^{er} juin 1894 : « C'est le 9 mai dernier qu'a été inaugurée sur la ligne du Havre l'étonnante locomotive électrique de M. Heilmann. Voilà le premier triomphe véritable de l'électricité sur la vapeur. Dès à présent pour les enthousiastes, la locomotive à vapeur incarne le passé, la locomotive électrique symbolise l'avenir. Et j'en sais qui s'imaginent pouvoir, d'ici quelques mois, grâce à la nouvelle découverte, déjeuner le tantôt à Paris et souper le soir même à Marseille. Mais les lignes anciennes ne permettent pas ces vitesses.

Le 9 mai, donc, à 9 h du matin, plus de 200 invités prenaient place dans les huit wagons de 1^{ère} classe que la Compagnie de l'Ouest avait mis très aimablement à leur disposition. Gros bonnets de la politique ou de la finance, ingénieurs, journalistes, voire une douzaine de jolies curieuses, s'empilaient à qui mieux mieux jusque dans le fourgon des bagages et partaient aussitôt à travers la campagne parisienne, remorquées par la Fusée électrique. A 9 h 50 exactement, le train stoppait devant le buffet de Mantes-embranchements. »

La Compagnie de l'Ouest souhaite néanmoins poursuivre l'expérience et commande deux nouvelles locomotives à Jean-Jacques Heilmann, nommé chevalier de la Légion d'honneur en août 1894 pour son invention : construites par les anciens établissements Cail à Paris, les modèles 8001 et 8002 sont livrées fin 1896-début 1897. Elles reprennent l'idée initiale d'une machine à vapeur à triple expansion, à six cylindres, prévue pour la marine, et d'un museau effilé pour mieux fendre le vent... Elles développent une puissance double de la Fusée électrique. Mais leur poids – 170 tonnes avec le tender contre 70 tonnes pour une locomotive classique – et leur surcoût à l'achat – 300 000 francs contre 100 000 francs – comme à l'exploitation – estimé à 16 000 francs par an – ne leur donnent pas d'avenir commercial¹⁸⁷.

Condamnées par leur prix de revient, les locomotives de Jean-Jacques Heilmann sont néanmoins reconnues par les contemporains comme d'une « extrême ingéniosité¹⁸⁸ ». Le hasard veut qu'elles soient conçues au moment même où Rudolf Diesel prend, en février

¹⁸⁶ *Ibid.*, p. 31.

¹⁸⁷ D'après Michel Pennaneach et Jean-Marc Combe, « Les locomotives thermoélectriques de Jean-Jacques Heilmann », in Robert Belot, Michel Cotte, Pierre Lamard, *La Technologie au risque de l'histoire*, Belfort-Paris, UTBM-Berg international éditeurs, 2000, p. 141.

¹⁸⁸ M. Blondel, *La Traction électrique*, Paris, 1901, cité par Michel Pennaneach et Jean-Marc Combe, *op. cit.*, p. 143.

1893, son premier brevet sur le moteur de son invention, et quelques années avant le début de sa commercialisation, au tournant du siècle. Avec le moteur diesel, Jean-Jacques Heilmann aurait pu, disent les spécialistes, inventer la locomotive diesel-électrique un demi-siècle avant sa généralisation¹⁸⁹. Ne suffit-il pas, pour sa gloire, d'avoir imaginé le futur¹⁹⁰ ?

¹⁸⁹ *Ibid.*, p. 144.

¹⁹⁰ Jean-Jacques Heilmann met au point par la suite « de nombreuses autres inventions dans le domaine des transports telles que les roues indépendantes, le changement de vitesse progressif, le dispositif de commande de roues avant des véhicules automobiles, un poids lourd sans essieu, sans pneumatique, sans caoutchouc avec suspension compound dans l'intérieur des roues, une turbine à explosion (ancêtre des réacteurs) utilisant indifféremment l'essence, le mazout ou l'alcool ». D'après l'inventaire du fonds Heilmann, ANMT.

1907

La gare de Colmar

Brocardée par Hansi comme exemple de « style Babel » ou de « style Donjon », la gare de Colmar est sans doute le monument ferroviaire le plus original d'Alsace, témoin de l'éclectisme de l'architecture allemande à la Belle Époque : elle « affiche », écrit Michèle Champenois, « l'aimable style composite d'un château qui n'aurait pas nettement choisi son époque¹⁹¹ ». Inscrite à l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques en 1984, elle est contemporaine de la gare de Metz.

C'est en 1903 que l'administration des chemins de fer EL décide de construire une nouvelle gare à Colmar, mieux adaptée au trafic et peut-être aux besoins militaires¹⁹². Un terrain est acheté au sud de la gare édifée en 1842. Les plans sont probablement élaborés à Berlin dans les services de la direction impériale. On ignore le nom de l'architecte, mais on connaît peut-être son visage, si on lui attribue celui d'un personnage sculpté tenant un blason avec les attributs de la profession¹⁹³. Les travaux se déroulent en 1905-1906 sous la direction des architectes Dietrich et Stoeckicht. La gare est inaugurée le 1^{er} mai 1907.

On sait que son architecture s'inspire fortement de la gare de Dantzig, mise en service en novembre 1900. Elle lui emprunte, la disposition générale de son corps central, sa haute tour d'horloge carrée et le pignon curviligne de sa halle des voyageurs, ainsi que ses matériaux, briques et pierres de taille. Mais les huit années et la distance qui les séparent expliquent aussi les différences de style. Alors que la gare de Dantzig reste fidèle au gothique tardif, celle de Colmar s'inscrit dans un tout autre registre, davantage inspiré par l'Art Nouveau, comme en témoignent les éléments de décor industriels ou naturalistes : au sommet de la tour, la girouette est en forme de locomotive ; de part et d'autre de la grande baie vitrée en façade, deux figures populaires, une Alsacienne portant une corbeille de fruit, un Alsacien avec un tonnelet et une grappe de raisins. Mais, c'est sur les bas-reliefs de l'aile nord que les décorateurs ont donné libre cours à leur imagination. Qu'on en juge : « ... de gauche à droite, un navire et deux phares fortifiés entourés de nénuphars ; une lettre cachetée et une trompe, emblème des postiers, entourés de branches de pin ; une roue munie d'un faisceau d'éclairs et un petit masque humain, entourés de branches d'arbre fruitier ; une locomotive à vapeur vue de face et des lignes électriques, entourées de branches de chêne¹⁹⁴ ! » En définitive, on peut trouver, selon Niels Wilcken, deux autres références à la gare de Colmar : pour la tour, le monument commémoratif du centenaire de la naissance du roi Guillaume I^{er} construit à Berlin en 1897, pour le pignon, la gare de Worms, datant de 1904¹⁹⁵.

¹⁹¹ *Le Monde*, 11 mai 1991.

¹⁹² Cette page est redevable pour l'essentiel au mémoire de DEA de Philippe Heinitz, *Les Relations entre architecture et urbanisme dans le Reichsland, 1870-1914. Éléments pour une histoire urbaine de la ville de Colmar*, sous la direction de Pier Giorgio Gerosa, Strasbourg, université Marc Bloch, 2003, signalé et aimablement transmis par Francis Lichtlé, directeur des Archives de Colmar. L'auteur s'appuie à son tour sur Niels Wilcken, *Architektur im Grenzraum. Das öffentliche Bauwesen in Elsass-Lothringen (1871-1918)*, Saarbrück, 2000.

¹⁹³ D'après Jean-Pierre Beck, « Description de la gare de Colmar », Service de l'inventaire et du patrimoine. Cet ensemble se trouve à l'angle nord-est du petit bâtiment de jonction entre le corps central et l'aile nord.

¹⁹⁴ *Ibid.*

¹⁹⁵ Niels Wilcken, *op. cit.*, p. 119, cité par Philippe Heinitz, *op. cit.*, p. 148.

Les deux grandes verrières de 6 m sur 8, soufflées par l'explosion d'un train de munition en 1944, ont retrouvé en 1991 leur fonction narrative grâce à l'œuvre de l'artiste Jean Le Gac. Ainsi, la gare de Colmar continue à être ce monument qui invite le voyageur à rêver avant de monter dans le train.

1918

Le réseau légué par les Allemands

L'annexion de l'Alsace au Reich en 1871 change la donne ferroviaire du tout au tout. L'Alsace n'est plus à l'est, elle passe au sud-ouest : il est logique que les liaisons vers l'est et le nord, permettant le raccordement au réseau allemand, deviennent prioritaires. D'autre part, le nouvel ensemble de l'Alsace-Lorraine constitue désormais un poste avancé face à une France revancharde : les considérations stratégiques prennent le pas sur d'autres. Quand la France récupère ce réseau en 1918, il s'est, en une cinquantaine d'années, considérablement développé et transformé¹⁹⁶.

Des connexions prioritaires

Une des premières initiatives allemandes vise à corriger l'incapacité du réseau français à assurer le transit nord-sud. Les arguments avancés en 1838 en faveur du Strasbourg-Bâle, la volonté de capter ce trafic sur la rive gauche du Rhin aux dépens des Badois n'ont, en réalité, pas eu de suite : le tracé tortueux de la ligne Strasbourg-Wissembourg démontre bien sa vocation locale d'autant que le cul-de-sac de la gare de Wissembourg ne favorise pas les liaisons avec le Palatinat ! Divers autres projets n'aboutissent pas sous le Second Empire. Les Allemands reprennent donc les études dès 1872 sous l'impulsion du maréchal von Moltke, préoccupé par l'acheminement des troupes et l'approvisionnement de la forteresse de Strasbourg. La ligne Strasbourg-Lauterbourg, à voie unique, mais au tracé très rectiligne, est ouverte en juillet 1876. En 1898, au moment où on procède à son doublement, elle voit passer vingt-huit trains par jour.

Bischheim, cité cheminote

Le destin de Bischheim bascule lorsque l'administration des chemins de fer impériaux décide en 1875 d'implanter le long de la ligne Strasbourg-Lauterbourg des ateliers de réparation du matériel (*Hauptwerkstatt der reichsländischen Eisenbahnen*) destinés à remplacer la rotonde à locomotives de Cronembourg dont les capacités étaient devenues insuffisantes. Inaugurés solennellement le 1^{er} juin 1879, les ateliers de Bischheim deviennent rapidement le plus important établissement industriel de l'agglomération strasbourgeoise en employant 1 800 salariés vers 1900. La construction de la gare de triage d'Hausbergen, inaugurée en 1906, contribue à faire de Bischheim, dont une partie du ban est concernée, une ville de cheminots¹⁹⁷.

Une autre direction privilégiée est évidemment de multiplier les traversées du Rhin, limitées avant 1870 au pont de Kehl. 1878 voit aboutir un projet laissé en suspens avant-guerre du côté français, la ligne Colmar-Fribourg ainsi que deux nouvelles réalisations, Mulhouse-Müllheim et la jonction Saint-Louis-Weil-am-Rhein, surtout utile au trafic des marchandises. Il faut attendre près de vingt ans, en 1895, pour qu'une nouvelle traversée du Rhin soit inaugurée au nord de Strasbourg, entre Haguenau et Rastatt, via Roeschwoog.

¹⁹⁶ Sur la construction du réseau, voir l'ouvrage de référence : Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann et Bernard Mayer, *L'Encyclopédie des chemins de fer d'Alsace-Lorraine*, s.l., Locorevue, 1998, p. 38-89..

¹⁹⁷ Cf. Jean-Pierre Zeder, *Bischheim et le chemin de fer*, Bischheim, 1994.

Le déraillement du Fribourg-Colmar, 3 septembre 1882

La pire catastrophe touchant des Alsaciens s'est produite en Allemagne, près de Fribourg : 62 morts, 102 blessés graves. Ce jour-là, un « train de plaisir » emmène 1 200 excursionnistes de la région de Colmar de l'autre côté du Rhin. Au retour, le train a du retard, le mécanicien pousse sa machine à 72 km/h au lieu des 40 km/h autorisés, si bien qu'à Hugstetten, dix-sept des vingt-six wagons dérailent. Il est 21 h, les cris des blessés sont couverts par l'orage et la pluie qui tombe à verse, la ligne téléphonique a été sectionnée par l'accident, les secours tardent : les pompiers de Fribourg n'arrivent sur les lieux qu'à minuit et le train spécial, parti de Colmar pour rapatrier les rescapés, à 4 h. Une croix commémorative perpétue sur les lieux de l'accident le souvenir de cette nuit tragique¹⁹⁸.

Si la ligne du piémont, de Sélestat à Saverne, est également conçue comme un axe structurant, permettant d'améliorer le transport de la houille sarroise vers le Haut-Rhin, en évitant Strasbourg, et d'approvisionner la forteresse de Mutzig, son ouverture en 1877 a des résultats décevants car son profil en long est trop accidenté entre Molsheim et Saverne pour rendre les services attendus.

La dernière contribution majeure de cette période est la construction de la ligne Strasbourg-Sarreguemines qui rend nécessaire l'augmentation des tonnages de charbon sarrois vers l'Alsace et la Suisse. Les décrets impériaux de 1891-1892 fixent les choix définitifs : l'embranchement se fait à Mommenheim, en direction d'Ingwiller, de Wingen puis du tunnel de Puberg d'une longueur de 1 626 m. Inaugurée en mai 1895, elle raccourcit la distance Strasbourg-Sarreguemines de 21 ou de 24 km par rapport aux trajets par Bitche ou Reding. D'abord à voie unique, elle est doublée sur la totalité du parcours en 1899-1900 et voit alors passer quotidiennement quarante trains chargés de charbon.

La pertinence de ces compléments au réseau est vérifiée pour au moins trois lignes majeures, Strasbourg-Lauterbourg, Strasbourg-Sarreguemines et Molsheim-Sélestat, qui font toujours partie du réseau TER en 2011.

Un réseau de plus en plus ramifié

On est évidemment tenté de regrouper l'ensemble des autres lignes dans la catégorie « d'intérêt local », notamment toutes celles qui pénètrent au fin fond des vallées vosgiennes : Mutzig-Rothau (1877), puis Saales (1890), Guebwiller-Lautenbach (1884), Senthem-Masevaux (1884), puis Sewen (1901), Sélestat-Villé (1891), Munster-Metzeral (1893), Wesserling-Kruth (1905), etc. Leur construction obéit néanmoins à des considérations stratégiques évidentes qui ont le mérite de se combiner avec l'intérêt des usines qui s'égrènent dans ces vallées. D'autre part, le critère de la poursuite de l'exploitation en 2011 est aussi applicable à certaines de ces lignes : Saales, Metzeral ou Kruth sont toujours accessibles aujourd'hui par TER.

Il n'en est évidemment pas de même pour l'autre contribution majeure de cette époque, la construction de lignes à voie métrique parcourues par des tramways ruraux. L'idée en est lancée en 1880 et se concrétise par la concession à la société bavaroise Krauss & Cie de la ligne Horbourg-Colmar-Lapoutroie, ouverte à la circulation en 1885, puis exploitée par la Kaysersberger Thalbahn. L'engouement est tel que les initiatives se multiplient. A Mulhouse,

¹⁹⁸ Paul Eschbach, *L'Alsace*, 27 août 1982.

alors que le tramway commence à circuler en ville, pour le transport des marchandises, en février 1882, des industriels, Hermann Noack-Dollfus et Jean-Gaspard Weiss-Fries, élaborent d'abord des projets concurrents puis décident de s'associer pour construire une ligne Mulhouse-Ensisheim de 16,5 km : les travaux débutent le 18 juin 1885, l'inauguration a lieu le 20 décembre, le succès est immédiat avec 192 000 voyageurs en 1886¹⁹⁹. Au même moment, s'ouvrent également Strasbourg-Marckolsheim, Strasbourg-Truchtersheim ou encore Colmar-Wintzenheim.

Le chemin de fer de la Schlucht (1907-1914)

L'idée, lancée en 1902 par les maires de Stosswihr et de Sultzereen, est reprise par un avocat mulhousien, M^c Dietz, qui s'associe à l'entreprise Alioth, de Münchenstein, près de Bâle. La Société du chemin de fer électrique de Munster à la Schlucht, créée en 1905, se propose de construire une ligne de 10,8 km, dont 2,8 à crémaillère pour franchir une pente de 22 % et monter de 507 m à 1 054 m. L'exploitation débute en mai 1907 avec un matériel roulant fourni par De Dietrich. Le train, qui met une heure pour monter à la Schlucht, a une vocation touristique : il circule sur la totalité du trajet du 15 mai au 30 septembre (et sur une partie seulement à partir du 1^{er} avril). Bon an, mal an, ce sont environ 30 000 personnes qui l'empruntent chaque année jusqu'en 1914. Détruit pendant la Grande Guerre, il n'est pas reconstruit malgré un projet en 1924²⁰⁰.

Sous régime allemand, le réseau EL double, passant à 1 958 km, les effectifs triplent avec près de 34 000 cheminots, le nombre de voyageurs sextuple à 57 millions de même que le tonnage transporté qui atteint 49 millions de tonnes.

Ultime retouches après 1918

L'armistice du 11 novembre oblige le Reich à remettre à la France dans un délai de trente jours le réseau, le matériel et le personnel. La cession définitive est consacrée par le traité de Versailles qui ne prévoit le versement d'aucune indemnité. Le 19 juin 1919, Alexandre Millerand, commissaire de la République, crée l'Administration des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, qui prend la succession de son homologue allemande (en abrégé, AL). Doit-on maintenir une compagnie autonome, exploitée par l'État, ou rendre aux Chemins de fer de l'Est ce qui leur appartenait naguère ? Après débat, la question est tranchée en faveur de la première solution par le décret du 29 septembre 1923. En revanche, l'AL suit en 1938 le sort commun des autres compagnies regroupées dans la SNCF.

Sous régime français, la préoccupation essentielle devient la traversée des Vosges. Deux projets sont mis à exécution : le premier est le prolongement de la ligne de la vallée de la Bruche jusqu'à Saint-Dié, réalisé en octobre 1928 ; le second, plus ambitieux, est le percement du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, déclaré d'utilité publique en 1929. Les travaux commencent en juin 1933, les deux galeries se rejoignent deux ans plus tard et le

¹⁹⁹ Eugène Riedweg (dir.), *Mulhouse sur rails. Un siècle de transports publics*, Strasbourg, La Nuée Bleue, 2006, p. 13-16.

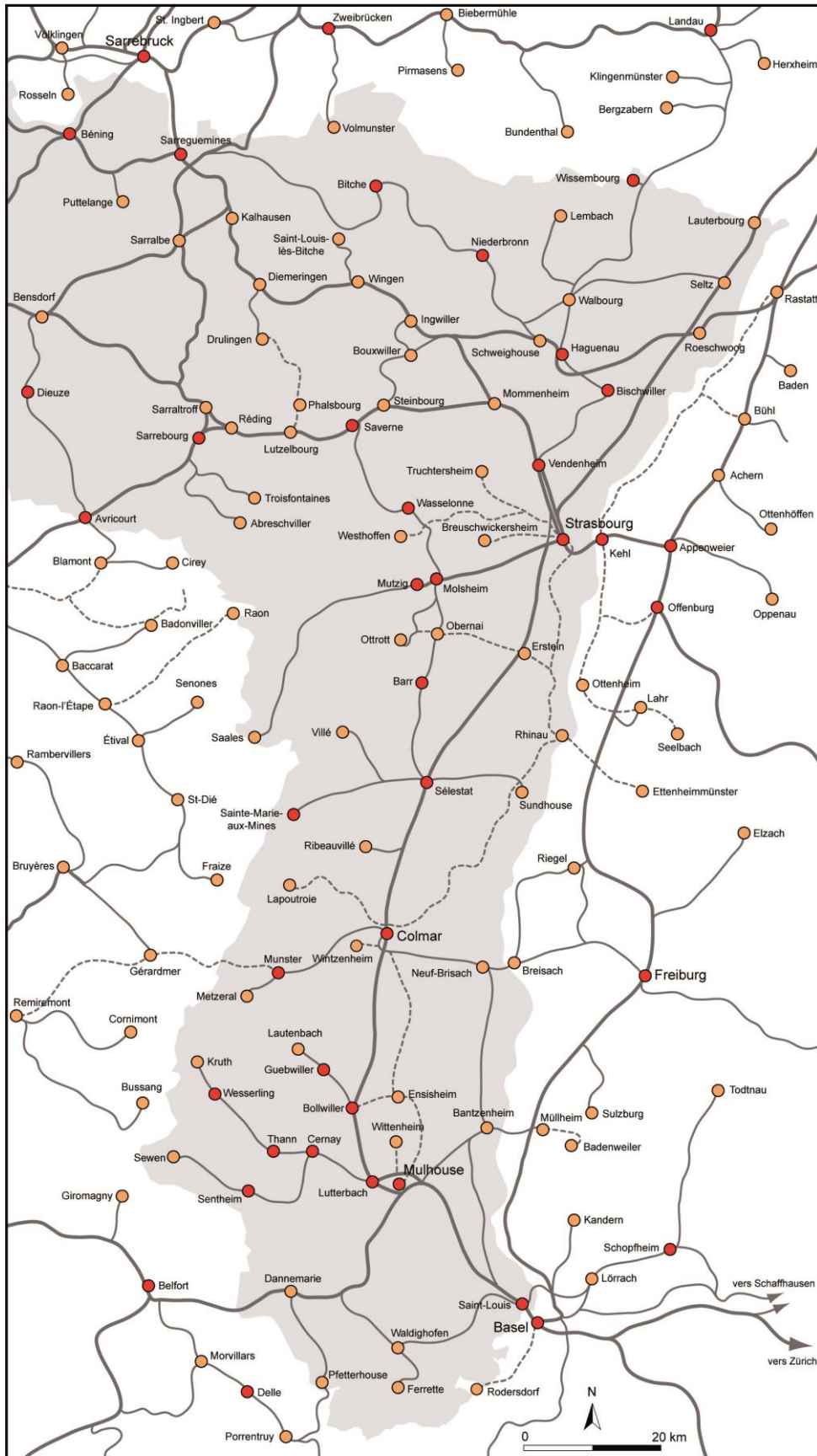
²⁰⁰ D'après Robert Schmitt, « Feu le chemin de fer électrique de Munster à la Schlucht (1907-1914), *Annuaire de la Société d'histoire du val et de la ville de Munster*, 1980, p. 40-44 ; Michel Hau, *La Maison De Dietrich...*, op. cit., p. 143.

président de la République, Albert Lebrun, peut inaugurer ce qui est alors le plus long tunnel en territoire français (6,9 km) le 3 août 1937²⁰¹.

C'est là que s'achèvent cent ans de construction ferroviaire en Alsace, commencés en avril 1838 avec le début des travaux du Mulhouse-Thann. Qui peut imaginer alors qu'après une interruption de plus de soixante-dix ans, une nouvelle page s'écrive en Alsace avec la construction d'une ligne à grande vitesse ?

²⁰¹ Il est converti en tunnel routier en 1973.

Le réseau ferré alsacien en novembre 1918



Auteur : N. Stoskopf, 2011
 Source : J.M. Dupuy, J. Buchmann, B. Mager,
 L'Encyclopédie des chemins de fer
 d'Alsace-Lorraine, Locorevue, 1998
 Infographie : AHA, J.P. Droux

- Ligne à deux voies
- Ligne à une voie
- Ligne à voie étroite
- Nouvelle connexion depuis 1870
- Le Reichsland Elsass-Lothringen

1932

Une gare française pour Mulhouse

Mulhouse méritait bien une gare. Comme ses homologues de Strasbourg et de Colmar, construites par l'administration allemande, celle-ci témoigne à son tour d'une histoire, d'une époque, mais aussi d'un moment particulier où tout a basculé en Alsace, entre la prospérité des années 1920 et les désastres des années 1930-1940, qui commencent par une débâcle économique. Grandiose, mais pas tout à fait finie, la nouvelle gare de Mulhouse conserve un peu de la morosité des temps qui l'ont vu naître.

L'ancienne gare de Mulhouse, construite en 1841, était devenue, par adjonctions successives, un « assemblage de motifs hétéroclites, sale et insuffisant », disparaissant derrière « un paravent de hangars²⁰² ». Construite pour une ville de 25 000 habitants, elle était totalement inadaptée aux besoins d'une ville de 100 000 habitants et à une circulation de 120 trains par jour. Son accès était de surcroît très malcommode : comme elle était reliée au centre-ville par deux ponts tournants sur le canal du Rhône au Rhin, le mouvement inopiné d'un de ces ponts pour les besoins de la navigation – jamais des deux à la fois... – perturbait la circulation et exaspérait le voyageur pressé. De tout cela, l'administration allemande avait pleinement conscience, mais elle ne mit pas la même célérité pour régler ces problèmes à Mulhouse, ville très francophile, qu'à Strasbourg ou à Colmar. Des études préliminaires avaient bien été entamées à partir de 1898, mais elles n'ont abouti qu'en 1917, sans espoir de réalisation immédiate²⁰³.

Le dossier est donc repris dans son ensemble au début des années 1920²⁰⁴. La municipalité décide dès 1925-1926 de supprimer les ponts tournants et de couvrir le canal pour faciliter l'accès à la gare²⁰⁵. Un concours d'architectes est lancé en 1927. Le jury, qui se réunit à la Société industrielle de Mulhouse (SIM), le 20 décembre, examine quinze projets, en élimine d'emblée sept et n'attribue pas le grand prix de 30 000 francs prévu initialement. Il classe néanmoins premiers ex aequo, avec une prime pour chacun de 10 000 francs, le projet des architectes mulhousiens Charles Schulé et Albert Doll et celui du Parisien Paul Gélis, qui seront donc amenés à travailler ensemble. *L'Express* de Mulhouse ironise sur telle ou telle proposition écartée, l'une « de conception cubiste », l'autre ressemblant à un « palais pour une exposition universelle » ou à une « nécropole égyptienne », mais se range à l'avis du jury, saluant « une composition d'ensemble, ordonnée et calme, tenant compte de l'emplacement et de ses accès », une architecture « simple et élégante », avec « un caractère de noblesse impressionnant²⁰⁶ ».

Les travaux démarrent en février 1929. Dans une conférence à la SIM, le 29 mai, Charles Schulé se défend de voir trop grand : « Notre ville est en pleine prospérité et son développement en marche²⁰⁷ » affirme-t-il avec confiance. De fait, la construction de la gare

²⁰² Charles Schulé, « La nouvelle gare de Mulhouse » (conférence à la SIM du 29 mai 1929), *L'Alsace française*, 7 juillet 1929, p. 577. Voir aussi sur ce sujet Henri Lang, « la nouvelle gare de Mulhouse », *Revue générale des chemins de fer*, 56^e année, n° 2, août 1937, p. 96-107.

²⁰³ Les Archives de Mulhouse conservent plans et dessins de ce projet.

²⁰⁴ Voir l'enquête de Jean-Pierre Moeglin publiée par *L'Alsace* à l'occasion que 40^e anniversaire de la gare, les 26 et 27 décembre 1972.

²⁰⁵ Ville de Mulhouse, *Dix années d'activité municipale, 1925-1935*, 1935 (Archives de Mulhouse).

²⁰⁶ *L'Express*, 30 décembre 1927.

²⁰⁷ Charles Schulé, « La nouvelle gare... », *op. cit.*

s'insère dans une vaste opération d'urbanisme qui vise à modifier le passage des voies et l'accès à la gare. Entre autres, le canal doit être abaissé d'un mètre à partir de la Fonderie et le parvis surélevé de 3,50 m si bien que le rez-de-chaussée de la gare du côté de la ville est au premier étage du côté des quais. Les infrastructures ferroviaires font également l'objet d'importantes modifications, notamment le transfert du dépôt des locomotives à l'Île-Napoléon.

La structure de la gare est en béton armé, recouvert d'un parement de grès rose avec un soubassement de granit gris d'Andlau. Autant la façade, qui se déploie sur 215 m de long, est d'une grande sobriété classique, voire d'une certaine austérité, à l'image de son environnement qui, sans café, sans hôtel, sans commerce, tranche avec l'animation habituelle d'une place de la gare²⁰⁸, autant l'intérieur veut donner une image luxueuse : colonnes en granit poli rose corail, revêtement mural en pierre polie, plafonds vitrés, luminaires Art Déco, etc. Le souci du confort est manifeste : la restauration est assurée dans la salle à manger du buffet, la buvette et la brasserie-taverne ; aux salles d'attente de 1^{ère}, 2^e et 3^e classe, s'ajoute une salle d'attente pour dames voyageant seules, demandée par l'association internationale de « l'Ami de la jeune fille » ; le voyageur trouve également à sa disposition un salon de coiffure et neuf salles de bains²⁰⁹.

« Trop grand, trop beau, trop cher », c'est le sentiment dominant à Mulhouse, frappé par la crise, au moment de l'inauguration le 28 décembre 1932²¹⁰. « Mulhouse mérite une gare exceptionnelle » répond Henri Bauer, directeur des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine, qui fait le discours attendu : « C'est une création française. Elle a été conçue et réalisée dans le goût français. Elle constitue une réparation du long oubli dans lequel l'administration allemande avait systématiquement tenu la ville de Mulhouse. Alors qu'elle dotait de gares confortables et monumentales les villes de Strasbourg, de Colmar et de Metz (...), cette administration laissait à Mulhouse sa vieille bâtisse noircie par le temps et par la fumée, archaïque, démodée et mal commode, sans doute pour la punir de sa persévérante et indéfectible fidélité à son ancienne patrie. C'était donc pour l'administration française, en même temps qu'une nécessité technique, une obligation morale d'effacer le passé en remplaçant la gare désuète par un bâtiment moderne. » Le maire socialiste de Mulhouse, Auguste Wicky, répondant en alsacien, ne manque pas de rappeler la contribution de la Ville, 19,5 millions de francs que les voyageurs devront payer en s'acquittant d'une surtaxe temporaire, théoriquement pendant trente ans, au départ de Mulhouse, « une disposition souple et élégante de la législation française », selon Henri Bauer...

La crise est donc bien là. L'inauguration se limite à un banquet de cent couverts qui tranche avec « les fastes d'antan » comme le souligne l'éditorialiste de *L'Express*. On a dû renoncer par souci d'économie aux peintures murales du hall de départ et aux sculptures de la façade. « Quand vous verrez que nous les entreprenons », prophétise Henri Bauer, « vous pourrez dire que la prospérité est revenue ». Les Mulhousiens ont eu, depuis, le temps d'oublier ces promesses... Ils peuvent toujours se consoler en sachant que la gare de Téhéran est la copie conforme de la gare de Mulhouse.

²⁰⁸ Comme le remarque justement Jean-Marc Combe, entretien du 5 juillet 2011.

²⁰⁹ D'après la description d'Albert Laprade, « La gare de Mulhouse », *L'Architecture française*, décembre 1934, p. 443-450.

²¹⁰ Compte-rendu dans *L'Express*, 29 décembre 1929.

1933

Bugatti et De Dietrich, constructeurs d'autorails

L'autorail est, au début des années 1930, une réponse à la crise des transports ferroviaires menacés par la concurrence de la route et le développement des réseaux d'autocar : il est censé combiner la régularité du chemin de fer avec la souplesse du transport routier pour des liaisons rapides et des arrêts fréquents sur des lignes secondaires. C'est une idée neuve : en 1931, André Michelin a présenté sa Micheline et le PLM a lancé un concours pour la fourniture d'autorails²¹¹. Deux ans plus tard, trente-deux autorails seulement, fabriqués par Michelin et Renault, circulent sur les lignes françaises. C'est le moment où Bugatti et De Dietrich arrivent sur ce marché prometteur. Pour ces deux constructeurs confrontés à une grave crise des débouchés, l'autorail est une diversification nécessaire à la survie de l'entreprise. Avec respectivement 10,8 % et 8,7 % des commandes nationales entre 1931 et 1936, il acquièrent rapidement une position significative, derrière Renault (34 %) et Michelin (11,7 %)²¹².

Les autorails Bugatti, pur-sang du rail²¹³

Dès la fin des années 1920, l'usine Bugatti de Molsheim, qui emploie 1 200 ouvriers, va mal : la Royale, conçue dès 1926 pour concurrencer les Rolls-Royce, ne se vend pas et n'est fabriquée qu'à six exemplaires. La crise économique atteint de plein fouet le marché des voitures de sport d'autant que les Bugatti sont surclassées en compétition à partir de 1932. Dans ces conditions, la fabrication des autorails est une bouffée d'oxygène. Ettore Bugatti livre un premier prototype au printemps 1933 au réseau de l'État, c'est-à-dire l'ancienne compagnie de l'Ouest, nationalisée en 1908 et dirigée alors par Raoul Dautry. Equipé de quatre moteurs de Royale de 200 ch chacun, il atteint en essais une pointe de 172 km/h²¹⁴. Mis en service dès l'été 1933 sur Paris-Deauville parcouru en deux heures, il est utilisé le 30 juillet pour emmener à 118 km/h de moyenne le président de la République, Albert Lebrun, inaugurer la nouvelle gare maritime de Cherbourg. Ce dernier utilisera également un autorail Bugatti, dit « présidentiel », pour venir inaugurer le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines en août 1937.

Au total, Molsheim fabrique, de 1933 à 1938, soixante-seize autorails de différents types, de 400 ou 800 ch, simples, doubles ou triples, vendues à trois compagnies, État, PLM et AL. Ils présentent tous des caractéristiques analogues : un profil aérodynamique, rejetant l'air vers le haut, ce qui contribue à plaquer la machine sur les rails et limite la compression de l'air lors de croisements à grande vitesse ; un poste de conduite central à partir d'un kiosque surélevé ; des moteurs en position centrale également, fonctionnant avec un mélange d'essence, d'alcool et de benzol ; une transmission sans boîte de vitesse grâce à la souplesse du moteur et à sa réserve de puissance ; des freins efficaces, mais fragiles : « S'ils permettaient, à 150 km/h, l'arrêt en 800 m en palier, il ne fallait pas répéter cette performance deux fois sur un Paris-Le

²¹¹ Voir les ouvrages d'Yves Broncard *et alii*, *Autorails de France*, 3 tomes, Paris, La Vie du Rail, 1992-1997.

²¹² D'après Patrick Fridenson, *Histoire des usines Renault*, Paris, 1972, p. 200, cité par Michel Hau, *La Maison De Dietrich...*, *op. cit.*, p. 202.

²¹³ Titre emprunté à Pierre Barry, « Ces pur-sang du rail... Les Bugatti », *La Vie du Rail*, n° 1782, 26 février 1981, p. 8-20.

²¹⁴ Un autre engin atteindra 192 km/h. *Ibid.*, p. 9.

Havre. (...) Aussi, les conducteurs de Bugatti, qui avaient une parfaite connaissance des lignes sur lesquelles ils circulaient, n'usaient-ils du frein qu'à bon escient²¹⁵. »

Les autorails Bugatti sur les rails d'Alsace

Le réseau Alsace-Lorraine met en service en 1935 deux Bugatti de 400 ch sur les lignes Strasbourg-Bâle et Strasbourg-Wissembourg. A partir d'août 1938, trois Bugatti triples de 800 ch assurent une liaison rapide entre Paris et Strasbourg. Ces services, interrompus en 1939, sont repris après-guerre, souvent avec d'autres Bugatti du parc SNCF, puis définitivement supprimés au début des années 1950. L'un des autorails, dits « présidentiels » de l'État, utilisé de 1953 à 1975 comme véhicule-laboratoire, a été restauré en 1981 par les ateliers de Bischheim pour être exposé à la Cité du train de Mulhouse.

L'autorail Bugatti sauve l'usine de Molsheim, mais pas son patron qui connaît des années 1930 difficiles. A la suite des grèves de juin 1936 vécues comme une trahison, il cède la direction à son fils Jean qui se tue au volant en août 1939. L'usine est confisquée par les nazis en 1940 et son fondateur doit aller en justice pour récupérer son bien. Il meurt en 1947 peu de temps après avoir obtenu satisfaction. La fabrication d'autorails ne reprend pas à Molsheim après-guerre.

Chez De Dietrich, simplicité et robustesse

De Dietrich subit la crise avec retard. Les exercices 1930 et 1931 sont les plus bénéficiaires de l'entre-deux-guerres. En mars 1931, l'usine de Reichshoffen, spécialisée depuis près d'un siècle dans le matériel ferroviaire – voitures, wagons et appareils de voie – tourne encore à plein régime avec un rythme de production de 3 000 voitures ou wagons par an. Mais à la fin de l'année, les compagnies annulent leurs commandes et certains constructeurs en viennent rapidement à proposer des prix inférieurs au prix de revient pour maintenir leur production. Les effectifs ouvriers s'effondrent, passant de 1 381 en juin 1931 à 892 en janvier 1933. L'exercice 1933-1934 fait apparaître une baisse du chiffre d'affaires de 44 % pour la seule usine de Reichshoffen²¹⁶.

C'est dans ce contexte dépressif que Dominique de Dietrich (1892-1963), responsable de cette unité de production au sein de l'entreprise familiale, annonce en mars 1932 son intention de répondre à une commande de la Compagnie Alsace-Lorraine pour fabriquer un autorail au prix de 500 000 francs²¹⁷. Le projet est confié à Joseph Pujol, ingénieur des arts et métiers, chef du bureau d'études. Il construit un autorail réversible de 17,90 m, équipé de deux moteurs diesel de camion de 210 ch montés directement sur les bogies pour éviter les vibrations. Il offre 75 places assises et roule à une vitesse de 110 km/h. Le prototype est présenté aux dirigeants des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine le 21 juillet 1933 un mois, après avoir commencé ses essais. Il a coûté 810 000 francs, mais est vendu au prix convenu. Trente-cinq autorails de ce type sont fabriqués pour les compagnies françaises et circulent jusqu'en 1960 après avoir été regroupés après-guerre par la SNCF dans l'Est. Le bruit d'échappement de leurs moteurs évoquant un liquide s'écoulant dans un tuyau, leur valut le

²¹⁵ *Ibid.*, p. 14-15.

²¹⁶ Michel Hau, *op. cit.*, p. 193-196.

²¹⁷ Voir le dossier très complet rassemblé par Yves Broncard, Yves Machefer-Tassin et Alain Rambaud, *Autorails de France*, tome 3, *De Dietrich, Franco Belge, ADN, voyages officiels par autorail*, Paris, La Vie du Rail, 1997, p. 7-154. A compléter par Michel Hau, *op. cit.*

surnom de « glou-glou ». Quatre autres de ces autorails sont vendues en Syrie, où ils relient Alep à Tripoli (303 km) en 5 h 10, puis, après-guerre, Alep à Beyrouth (380 km) en 7 h 45...

Un deuxième modèle sort en 1935, avec un profil analogue, mais une longueur de caisse portée à 22,20 m ou 24,51 m selon les versions et deux moteurs Saurer développant 300 ou 320 ch : trente-cinq sont vendus avant-guerre aux compagnies françaises, trente autres encore en 1949-1950 dont vingt à la SNCF et dix aux Chemins de fer luxembourgeois. Ils feront eux aussi une carrière sans histoire jusqu'aux années 1970.

Depuis décembre 1934, c'est un brillant ingénieur des mines, major de Polytechnique en 1917, Maurice Roy (1899-1985) qui supervise la conception des autorails De Dietrich et devient directeur général de l'usine de Reichshoffen en mai 1935. Il introduit la forme en étrave qui caractérise les autorails fabriqués à partir de 1937 équipés de moteurs développant selon les modèles 320, 500 ou 640 ch. Au total, le parc SNCF comprend en 1940 quatre-vingt-sept autorails De Dietrich. Il faut y ajouter douze autorails pour la ligne côtière tunisienne à voie métrique de Tunis à Gabès et cinq fourgons automoteurs diesel-électrique avec remorques destinés à la ligne algérienne Biskra-Touggourt.

Autorails gouvernementaux

Cinq autorails De Dietrich de 320 ch sont aménagés en 1945 pour transporter des personnalités du gouvernement ou de la SNCF. Entre les deux postes de conduite se trouve une cuisine, une salle à manger ou de conférence pour douze personnes, un WC-toilette, une chambre, trois cabines-couchettes simples ou doubles et un local de service. Ils sont notamment utilisés par le général de Gaulle en 1945-1946, puis par les présidents de la IV^e République, enfin par le général de Gaulle pour se rendre à Colombey-les-deux-Eglises dans les années 1960.

Si la guerre interrompt la fabrication, comme pour Bugatti, elle n'y met pas fin. Elle est relancée en 1948 par la commande SNCF de vingt autorails de 320 ch du modèle d'avant-guerre, par la reprise des livraisons aux Chemins de fer algériens et par une commande grecque en 1949 de treize autorails de 640 ch à voie métrique pour les lignes du Péloponnèse. Livrés à partir de 1951, ils sont les derniers à être des produits spécifiques De Dietrich, de la conception à l'exécution. A partir de 1948 en effet, c'est la SNCF elle-même qui définit et conçoit les modèles en fonction de ses besoins, puis en confie la fabrication aux constructeurs, Renault et de Dietrich, qui deviennent ses fournisseurs attitrés. C'est dans ces conditions que Reichshoffen fabrique encore une cinquantaine d'autorails jusqu'en 1956, avant de perdre son client, comme Renault, pour ce type de matériel. L'activité se poursuit néanmoins grâce aux commandes des chemins de fer algériens (environ cinquante autorails ou fourgons automoteurs jusqu'en 1962), marocains (huit motrices et vingt remorques) et de la France d'outre-mer (trente autorails équipés de moteurs MGO fabriqués par la SACM à Mulhouse).

L'expédition en 1965 d'un autorail au Mali clôt ce cycle de trente ans pendant lesquels l'usine de Reichshoffen s'est principalement consacrée à la fabrication des autorails. Voitures et wagons commandées par la SNCF vont de nouveau assurer l'essentiel de son plan de charge pendant une nouvelle période de trente ans avant que de Dietrich ne revienne à l'autorail.

1939-1945

Le train, au cœur du drame alsacien

On ne peut invoquer une passion alsacienne pour le train sans évoquer, même rapidement, les drames de la guerre : moyen de déplacement massif de populations, le train sert aux évacuations, aux expulsions, aux transplantations, aux déportations ; les gares voient partir les incorporés de force ; les infrastructures ferroviaires sont les cibles privilégiées des destructions volontaires, en 1939-1940 comme en 1944-1945, pour freiner l'avance de l'ennemi, ou des bombardements, pour empêcher ses mouvements. Quant aux cheminots, ils sont présents dans toutes ces circonstances, aux premières lignes aussi de la répression, de la résistance et même de l'épuration à la Libération²¹⁸. Le train, un cauchemar alsacien pendant les années sombre de 1939 à 1945 ? Les faits et les témoignages le laissent penser.

Évacuation

Le 1^{er} septembre 1939, le gouvernement donne l'ordre d'évacuer la population des 186 communes, dont Strasbourg, situées à proximité de la frontière. 275 000 personnes sont concernées dont la plus grande partie est acheminée vers le Sud-Ouest dans des trains spéciaux composés de wagons portant la fameuse inscription « hommes 40, chevaux 8 ». Le périple dure au mieux trois à quatre jours dans des conditions d'inconfort total et d'hygiène lamentable. Après avoir raconté l'embarquement désordonné en gare de Marlenheim, Joseph Schmitt, un jeune homme originaire de Leutenheim, dans le Nord de l'Alsace, poursuit : « Nous avons été rudement secoués lorsque la locomotive à vapeur s'est mise en tête du train, qui partit bientôt dans la nuit pluvieuse. Il nous a fallu un bon bout de temps pour nous habituer au bruit infernal : claquement des roues sur les joints du rail, grincement des tampons entre eux, crissements aigus des freins. C'était notre premier voyage dans un vieux wagon à marchandises, assis dans la paille à même le plancher. Nous étions un peu plus de quarante personnes dans notre habitacle et donc très serrés. Certains n'avaient pas assez de place pour s'allonger et devaient rester assis en s'adossant à la paroi ; durant la nuit, les assis changèrent de place avec les couchés. (...) Au matin du troisième jour, nous arrivions seulement en gare de Bourges (...). Nous étions sales, pouilleux, nos vêtements étaient en désordre, les cheveux emmêlés de paille, l'air devenait irrespirable dans nos véhicules. Et nous manquions de ravitaillement : les enfants pleuraient de faim et de soif ; l'ambiance devenait mauvaise. Cet arrêt prolongé à Bourges nous remonta le moral : les dames de la Croix-Rouge s'occupèrent avec beaucoup de gentillesse des enfants d'abord, des autres ensuite, distribuèrent du café, du lait, du pain, ainsi que quelques mots aimables. Nous pouvions également nous décrasser aux ponts d'eau de la gare²¹⁹. »

En mai 1940, une nouvelle vague d'évacuation concerne 35 communes supplémentaires et 33 000 personnes environ²²⁰. Le retour d'une bonne partie des évacués en août-septembre 1940 donne l'occasion aux nazis d'organiser leur accueil en gare dans un grand déploiement de propagande.

²¹⁸ On peut se référer à l'ouvrage publié par l'AHICF, *Une entreprise publique dans la guerre. La SNCF, 1939-1945*, Paris, PUF, 2001, notamment aux articles (curieusement intitulés, puisqu'il n'y a plus de SNCF en Alsace-Moselle...) de Joël Forthoffer, « La SNCF en Alsace et Moselle de 1939 à 1945 », p. 195-204 et d'Eugène Riedweg, « La SNCF en Alsace et Moselle de 1939 à 1945 : le rôle des cheminots », p. 205-211.

²¹⁹ Joseph Schmitt, « Les tribulations d'un jeune évacué », *1939, l'Évacuation, Saisons d'Alsace*, n° 105, 1989, p. 151 et 156.

²²⁰ D'après le tableau publié *ibid*, p. 118.

Expulsions et transplantations

Les expulsions de personnes indésirables en Alsace annexée commencent dès juillet 1940 et se prolongent pendant des mois. Bien que la convention d'armistice oblige les cheminots à rejoindre leur poste en Alsace-Lorraine à la date du 25 juillet 1940, ceux-ci n'échappent pas aux opérations de tri. Une circulaire en date du 26 juillet précise les conditions d'admission des cadres dirigeants : « Il va sans dire que pour cette admission ne peuvent entrer en ligne de compte que des agents qui sont de race allemande. » Les intéressés doivent fournir des « renseignements complets », notamment leurs états de services dans les armées allemandes et françaises, leurs distinctions honorifiques, leurs défauts physiques et infirmités, et sont sommés *in fine* de s'expliquer « le cas échéant » sur « les motifs pour lesquels, lors de la cession du réseau des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à l'administration française en novembre 1918 (ils sont) entrés au service de cette dernière et (ont) accepté la nationalité française²²¹ ». Cette épuration est très rapidement généralisée à l'ensemble du personnel : une circulaire du 1^{er} août 1940 précise que « tous les Français qui ne sont pas nés en Alsace ou en Lorraine ne doivent plus être à l'avenir occupés aux chemins de fer sur le territoire de l'Alsace et de la Lorraine. (...) Pour le 5.8, les services me confirmeront qu'aucun fonctionnaire français n'est plus employé²²². »

Dans une lettre du 16 août 1940, le chef d'arrondissement « voies et bâtiments » de Belfort rend compte des modalités d'expulsion à Mulhouse où les personnes touchées ont été « rassemblées à la synagogue, puis dirigées sur le point de concentration de Rouffach où se serait effectué un triage : certaines d'entre elles auraient été dirigées sur l'Allemagne, les autres ont été acheminées par fer sur la zone non occupée ; en particulier, un train a été dirigé le 15 août sur Chalon-sur-Saône. » Puis, il cite le cas de certain cheminots : M. Rouzé, chef de section principale « qui se trouvait le 14 août à son domicile vers 14 h 45 a été invité par deux policiers de la Gestapo à quitter (...) dans les dix minutes son appartement. (...) M. Clouthier, dessinateur projeteur de 1^{ère} classe, a trouvé les scellés posés sur la porte de son appartement et a pu rejoindre Belfort sans être autrement inquiété²²³. »

Aux expulsions vers la France, succèdent les transplantations (*Umsiedlungen*) vers l'Allemagne qui démarrent, en guise d'intimidation de la population, à la veille de l'instauration du service militaire en août 1942, et se multiplient en 1943 contre les familles de réfractaires ou de déserteurs, au point de concerner des villages entiers, notamment dans le Sundgau²²⁴.

Incorporation de force

Marie-Joseph Bopp, habitant non loin de la gare de Colmar, est un témoin privilégié des scènes poignantes qui se déroulent au départ des jeunes recrues incorporées de force à partir du 25 août 1942. Le 15 octobre 1942, il raconte : « Dix heures du soir. Je travaillais dans mon bureau quand j'entendis tout à coup malgré la distance, un énorme « Vive la France ! ». Je me précipite à la gare, très proche de ma maison. Un train avec des Mulhousiens était arrivé et attendait les recrues de Colmar. Dans les wagons règne un fol enthousiasme. Jamais encore je

²²¹ Circulaire de l'arrondissement de traction de Strasbourg, 26 juillet 1940, ANMT, fonds Grands réseaux de chemins de fer français, les personnels alsaciens et lorrains sous l'Occupation, 2004 040 007.

²²² Circulaire, signé Schütz, Reichsbahn Bauassessor, de la direction de Mulhouse, 1^{er} août 1940, *ibid.*

²²³ Rapport, signé Beaumont, 16 août 1940, *ibid.*

²²⁴ Cf. René Meyer, « Le drame des transplantations : les familles otages », 1943, *La guerre totale, Saisons d'Alsace*, n° 121, p. 41-50.

n'ai entendu d'aussi cris pareillement forts : « Vive la France ! Vive de Gaulle ! » Ils chantent « vous n'aurez pas l'Alsace et la Lorraine... » Aussi, « nous sommes des Alsaciens, le chassepot dans la main, pour chasser les Prussiens de l'autre côté du Rhin. Vive la France ! Merde la Prusse ! d'Schwowe muen zum Landle nüss²²⁵ ! » D'autres hurlent : « Ils crèveront, nous les aiderons ! Ils nous cherchent, avec nous ils perdront leur guerre ! », etc. Voilà ce que j'ai entendu ! Quand le train partit enfin, les cris redoublèrent. Il ne fait que cinquante mètres, il s'arrête : on avait tiré le signal d'alarme. Un Mulhousien se penche à une fenêtre et crie dans son dialecte savoureux : « On s'est trompé de direction, nous voulons aller en France chez de Gaulle ! » Tout cela est authentique. Je l'ai vu de mes propres yeux, je l'ai entendu de mes propres oreilles ! Mais la presse allemande écrit que les Alsaciens partent pour le service militaire allemand en manifestant leur enthousiasme, tous sont très joyeux²²⁶ ! »

A chaque départ, les malgré-nous entonnent la *Marseillaise*, y compris lorsqu'ils sont incorporés dans la Waffen-SS. Ainsi, ce 11 février 1944, toujours à la gare de Colmar : « Ils sont partis ce matin à 8 heures en direction de Mulhouse. Quand le train se mit en branle, les mobilisés entonnèrent une *Marseillaise* tellement forte qu'on pouvait l'entendre de très loin. Les Allemands présents rirent jaune, mais je suis sûr que les futurs SS alsaciens payeront très cher leur audace²²⁷. »

Déportations

Les rails d'Alsace voient également passer les trains de déportés. Marie-Joseph Bopp, comme à son habitude, se fait l'écho d'informations qui lui parviennent :

« Le 4 juillet (1944) un train, venant de Paris, s'est arrêté à la gare de Saverne. Les wagons de marchandises étaient remplis d'hommes, de femmes et d'enfants. On prétend qu'il y avait à peu près trois mille personnes, chaque wagon était rempli d'à peu près d'une centaine ! Après deux wagons, il y avait toujours un autre occupé par les SS. Dans les derniers wagons, on avait empilé les morts, depuis Paris, trois cents auraient succombé. On les avait laissé crever de faim et de soif. On les accusait d'être des partisans, mais sûrement on a exagéré. Parmi eux se trouvait un Colmarien, Francis Rohmer, interne des hôpitaux à Clermont-Ferrand chez le professeur Baret. Pendant qu'en Alsace leur train était croisé par un autre, il réussit de parler à un cheminot alsacien de cet autre train, le priant de prévenir de son sort ses parents dont il lui donnait l'adresse. Ils seraient, croit-il, envoyés en Prusse orientale pour y faire des tranchées, s'ils ne sont pas tués ou morts en route. Le cheminot a pu prévenir les parents. J'ai aussi appris que d'autres trains pareils ont passé l'Alsace. Là, les fenêtres des wagons étaient grillées, on avait bandé la bouche aux personnes enfermées pour les empêcher de crier²²⁸ ! »

Résistance

L'annexion de fait et la nazification qui l'accompagnent ont introduit en Alsace et en Moselle un régime totalitaire qui soumet la population à une oppression de tous les jours et de tous les lieux. La résistance commence dès que l'opposition se traduit par un refus d'adhésion à l'ordre imposé par le vainqueur. Sous cette forme politique, elle se développe précocement

²²⁵ « Les boches n'ont qu'à foutre le camp ».

²²⁶ Marie-Joseph Bopp, *Ma Ville à l'heure nazie, Colmar 1940-1945*, édition établie par Nicolas Stoskopf et Marie-Claire Vitoux, Strasbourg, 2004, p. 211-212.

²²⁷ *Ibid.*, p. 335-336.

²²⁸ *Ibid.*, p. 376-377. En réalité, le train dans lequel se trouvait Francis Rohmer allait à Dachau, comme celui-ci l'a lui-même raconté in « Le convoi de la mort », *De l'Université aux camps de concentration*, Presses Universitaires de Strasbourg, 1986, p. 57-66.

dans le milieu des militants syndicaux et communistes habitués à la clandestinité, notamment chez les cheminots qui ont des facilités pour faire circuler les informations et les hommes²²⁹. Les ateliers de Bischheim et de Mulhouse, les gares de triage, la vallée de la Bruche sont les principaux centres. Georges Wodli, ajusteur à Bischheim muté en région parisienne au début de la guerre, mais aussi membre du comité central du Parti communiste, coordonne l'action telle que la diffusion de la presse clandestine, les sabotages sur les lieux de travail, les actions de solidarité et les filières d'évasion. Après les arrestations et les expulsions de 1940, les nazis lancent une vaste opération répressive en avril-mai 1942 : le 28 mai, les ateliers de réparation de Bischheim sont investis par la Gestapo, plusieurs dizaines de militants sont arrêtés et envoyés directement au camp de redressement de Schirmeck. Georges Wodli est arrêté à Chatou en octobre 1942, transféré à Schirmeck, puis torturé à mort dans les locaux de la Gestapo à Strasbourg. Plusieurs autres cheminots sont condamnés à mort au cours des procès de 1943 et exécutés. Une nouvelle vague d'arrestations intervient à l'automne 1944.

Épuration

Ces faits de résistance ne doivent pas cacher la situation dans laquelle se trouvent les cheminots alsaciens durant la guerre : employés désormais par la *Reichsbahn*, ils doivent s'engager en 1940 à se mettre « au service actif du Führer et de la grande Allemagne nationale-socialiste » puis, en tant que fonctionnaires, se plier à toutes les exigences des nazis depuis les gestes formels, comme le salut nazi, jusqu'à l'adhésion aux diverses organisations du parti. Conserver son emploi passe par une compromission forcée qui peut atteindre différents degrés en fonction des situations personnelles, mais à laquelle on n'échappe pas. Ces conditions particulières n'ont, semble-t-il, pas pesé lourd à la Libération. L'épuration administrative frappe davantage les cheminots que d'autres professions : près de 2 000 sanctions sont prononcées en Alsace-Moselle, c'est-à-dire sans doute autant que dans le reste de la France²³⁰.

Par quelque bout qu'on prenne le drame vécu par les populations d'Alsace et de Moselle pendant la Seconde Guerre mondiale, le train est là, comme un moment tragique dans le temps long de la souffrance.

²²⁹ Cf. Françoise Olivier-Utard, « La résistance ouvrière en Alsace », in Alfred Wahl (dir.), *Les résistances des Alsaciens-Mosellans durant la Seconde Guerre mondiale 1939-1945*, Actes du colloque organisé par la Fondation Entente franco-allemande à Strasbourg les 19 et 20 novembre 2004, Metz, 2006, p. 39-69.

²³⁰ D'après Eugène Riedweg, *op. cit.*, p. 208.

1956

De la vapeur au diesel, destins croisés des usines alsaciennes de la SACM

Au lendemain de la guerre, les usines alsaciennes de la SACM, à Graffenstaden et à Mulhouse, sont confrontées simultanément à de graves difficultés : le premier coup dur est en 1948 la décision de la SNCF de mettre fin aux commandes de locomotives à vapeur, ce qui touche directement Graffenstaden ; le second est à partir de 1951 le démarrage de la crise du textile qui réduit progressivement les débouchés de l'usine de Mulhouse spécialisée dans les machines textiles. Quelle parade trouver ? Paradoxalement, c'est en renouant partiellement avec le marché ferroviaire, via la fabrication des moteurs diesel, que l'usine mulhousienne rebondit alors que Graffenstaden échoue dans sa reconversion.

La fin des locomotives à Graffenstaden

A Graffenstaden²³¹, les besoins de la reconstruction provoquent dans un premier temps un regain de la fabrication des locomotives, en déclin depuis les années 1920, qui oblige à renforcer les moyens de production. La SNCF accepte de récupérer les machines en cours de construction pour les Allemands et commande en juillet 1946 trente locomotives 141 compound. S'y ajoutent douze Pacific pour l'Indochine et dix-sept autres machines pour l'Indochine et l'Afrique équatoriale française. Il s'agit de fabriquer rapidement et simplement, si bien que les recherches entreprises avant-guerre sur de nouveaux modèles susceptibles de relancer la traction vapeur sont remisés dans les placards²³². Puis, tombe la décision de la SNCF en 1948 : Graffenstaden perd son principal client. En mars 1949, la commande de dix puissantes locomotives 230 par les chemins de fer égyptiens donne une bouffée d'oxygène, mais dès 1950, il faut trouver des palliatifs pour occuper l'atelier des locomotives qui est sous-employé. En août 1952, l'usine obtient un nouveau sursis en remportant un concours international pour la fourniture à l'Egypte de vingt locomotives Pacific 231, chauffées au fuel, capables de remorquer des convois de 500 tonnes à 140 km/h. Les premiers essais se déroulent dans l'enceinte de l'usine le 5 mai 1954, la livraison est achevée en février 1955. Quelques locomotives à vapeur d'usine sont encore livrées chez De Wendel à Hayange, mais la fabrication s'arrête définitivement en octobre 1956. Ainsi prend fin une histoire commencée avec la « Napoléon » en 1839, qui a vu la production de 8 178 locomotives à vapeur à Mulhouse et à Graffenstaden.

Pendant un temps, on a pu croire à une reconversion dans les locomotives et locotracteurs diesel-électriques, décidée depuis 1951 : un prototype de locotracteur équipé d'un moteur Renault de 150 ch et d'une transmission hydraulique semble donner satisfaction. Mais cette tentative ne débouche pas sur la fabrication de locomotives diesel-électriques qui devient l'apanage d'Alstom et n'aboutit qu'à la production d'une centaine de locotracteurs d'ici 1959, soit de toutes petites séries de douze machines par an en moyenne. L'usine de Graffenstaden, réduite à ses fabrications d'engrenages et de machines-outils, ne s'en relèvera pas.

²³¹ Nous suivons ici François Bernard, *L'Alsacienne de constructions...*, *op. cit.*, p. 295 et suivantes.

²³² Jean-Marc Combe, « L'Alsace et la machine... », *loc. cit.*, p. 85-86.

Le rebond de la Fonderie, à Mulhouse

A Mulhouse²³³, au contraire, on a suffisamment anticipé les évolutions du marché textile pour constater avec satisfaction en 1956 que la nouvelle fabrication de moteur diesel est bénéficiaire et que la reconversion partielle de la Fonderie, entreprise depuis 1952, est une réussite. Au départ, une démarche analogue à celle d'André Koechlin aux origines de l'entreprise en 1826 : la SACM importe une technologie extérieure en décidant de fabriquer sous licence le moteur diesel MGO (Marep-Grosshans-Ollier), mis au point en 1949 par les ingénieurs Frédéric Grosshans et Jacques Ollier pour le compte de la société de prospection pétrolière MAREP, et charge les ingénieurs de cette dernière d'installer à Mulhouse les chaînes de montage, d'organiser la production et d'assurer l'encadrement des ouvriers. La mise en route de ce projet nécessite de lourds et coûteux travaux d'infrastructure pour adapter l'usine. Des grèves au cours de l'été 1953 ralentissent cette réorganisation, mais la fabrication commerciale peut démarrer en 1954. Comme il se doit, les coûts sont alors particulièrement élevés, la mise au point du moteur est laborieuse et quelques déboires commerciaux soulèvent des interrogations sur le bien-fondé de la reconversion. A défaut de trouver les synergies escomptées en interne avec l'usine de Graffenstaden, la SACM peut cependant compter sur sa filiale Alstom qui commande des moteurs MGO pour ses locomotives et autorails jusque-là équipés de moteurs Sulzer.

Le moteur MGO est effet très en avance sur son temps et très performant²³⁴ : il utilise l'injection directe, que l'automobile adoptera pour ses moteurs diesel cinquante ans plus tard. C'est un moteur hypercarré, dont la course du piston est égale à l'alésage (175 mm), qui tourne à 1 500 tours/mn en étant alimenté par turbocompresseur. Il est léger et compact, simple d'entretien et très robuste, au point que certains moteurs reviennent chez le constructeur quarante ou cinquante ans après leur mise en service pour révision ou adaptation aux normes antipollution. En 1964, la coopération entre la SACM et les ingénieurs Grosshans et Ollier aboutit à la sortie d'un nouveau modèle, le moteur AGO (Alsacienne-Grosshans-Ollier) qui développe jusqu'à 3 600 ch dans sa version V 16, à 16 cylindres d'alésage 240 mm. Il équipe les locomotives CC 72 000, « reines des trains rapides à traction diesel²³⁵ ». 500 moteurs diesel de différents types sont livrés chaque année à la SNCF dans les années 1960. D'autres débouchés sont trouvés dans la marine, la prospection pétrolière, l'armée, l'équipement des centrales nucléaires, etc.

Le moteur diesel assure la prospérité de la Fonderie jusqu'au milieu des années 1970, et ceci malgré le démantèlement de la SACM en 1965 et les restructurations qui s'ensuivent. Mais il ne permet pas d'échapper au processus de désindustrialisation inexorable déclenché avec le second choc pétrolier. Le constructeur finlandais Wärtsilä, qui a pris la succession de la SACM en 1991, arrête en septembre 2003 la fabrication des moteurs sur le site où n'est conservée qu'une activité de maintenance. C'est la fin d'une histoire industrielle commencée en 1826 dont l'équipement ferroviaire a constitué le plus beau titre de gloire.

²³³ D'après François Bernard, *op. cit.*, p. 306 et suivantes ; à compléter par Nicolas Stoskopf, in Marie-Claire Vitoux, *SACM, quelle belle histoire !*, *op. cit.*, p. 95 et suivantes.

²³⁴ D'après Patrick Perrot, *ibid.*, p. 100-101.

²³⁵ *Id.*, p. 100.

1969

L'Alsace dans la course à la grande vitesse

L'Alsace ne s'est pas contentée d'attendre le TGV, elle l'a largement anticipé. Dès la fin des années 1960, son industrie, ses équipements, son savoir-faire sont sollicités, suffisamment en tout cas pour alimenter une certaine amertume lorsque, au tournant du siècle, le TGV atteindra les cinq coins de l'Hexagone, mais pas le sixième, l'Est de la France.

De Dietrich et l'aérotrain

Après des essais concluants en 1967 qui lui ont permis d'atteindre 345 km/h en glissant sur un rail central en forme de T renversé, l'aérotrain, conçu par Jean Bertin (1917-1975), entre dans une nouvelle phase lorsque deux prototypes sont commandés à l'industrie : un aérotrain interurbain de quatre-vingt places, un autre, suburbain, de quarante places. De Dietrich est choisi à la suite d'un concours pour fabriquer le second destiné à des liaisons rapides à l'intérieur des grandes agglomérations métropolitaines²³⁶. Les travaux débutent en novembre 1968 à Reichshoffen où ils mobilisent une vingtaine de personnes. L'engin, prévu pour une vitesse de 200 km/h, est pourvu d'une double motorisation : un moteur à essence de 525 ch pour entraîner les compresseurs assurant la sustentation ; un moteur électrique linéaire de 400 kw captant le courant par des conducteurs fixés sur la voie ; entre les deux, la cabine est aménagée en quatre compartiments de dix places. Ce prototype quitte Reichshoffen le 4 août 1969 pour effectuer des essais en vallée de Chevreuse où une voie d'essai de 6 km a été construite. L'aérotrain n'a pas encore à cette date de concurrent, mais c'est le 11 juillet 1969 que la SNCF passe commande à Alsthom d'un turbotrain expérimental à grande vitesse, le futur TGV 001²³⁷.

Si le gouvernement donne son feu vert en mai 1974 à la réalisation d'une ligne d'aérotrain entre La Défense et Cergy, il l'annule en juillet et met un terme au projet. Jean Bertin meurt l'année suivante. Pour De Dietrich, tout n'est pas perdu : l'expérience acquise dans l'utilisation des matériaux légers sera appelée à resservir pour la fabrication des rames de TGV.

Les essais du TGV en Alsace

Le TGV 001 est présenté le 23 mars 1972 à Belfort. Dès le 17 avril, il commence ses essais en Alsace, entre Mulhouse et Strasbourg sur cette ligne dessinée par les ingénieurs Bazaine et Chaperon en 1837, une des plus anciennes de France. Les longues lignes droites lui permettent de rouler à 240 km/h, mais c'est dans les Landes qu'il atteint 307 km/h en septembre.

Une deuxième campagne d'essai commence en août 1978 avec les deux premières rames de présérie baptisées « Sophie » et « Patrick » qui captent cette fois leur énergie électrique sur la caténaire. L'Atelier du matériel de Bischheim devient alors la base arrière des essais d'endurance réalisés entre Strasbourg et Colmar²³⁸.

²³⁶ Sur ce point, voir Michel Hau, *La Maison De Dietrich...*, op. cit., p. 292-293.

²³⁷ Jacques Pagniez, *L'Odyssée du TGV*, Le Dauphiné libéré, 2011, p. 8.

²³⁸ Jean-Pierre Zeder, *Bischheim et le chemin de fer*, Bischheim, 1994, p. 44-47.

L'industrie alsacienne mobilisée par le TGV.

Deux établissements industriels participent étroitement au programme TGV : De Dietrich est dès l'origine associé à Alstom dans le consortium qui remporte en février 1976 l'appel d'offres lancé par la SNCF pour la fourniture des quatre-vingt-sept rames du TGV Sud-Est. L'usine de Reichshoffen obtient la fabrication des deux remorques extrêmes, c'est-à-dire des deux voitures situées à côté des motrices comprenant des compartiments techniques. Cette collaboration est confirmée et renouvelée pour le TGV Atlantique qui donne 900 000 heures de travail à l'usine de Reichshoffen entre 1989 et 1992²³⁹. De son côté, l'atelier de Bischheim est chargé à partir de 1986 de la révision complète des rames de TGV : cette opération, qui mobilise à chaque fois 400 salariés pour 14 300 heures de travail, nécessite l'immobilisation de la rame pendant plus de vingt jours et entraîne une remise à neuf complète de l'ensemble des organes avant un retour à l'exploitation pour une durée de huit ans²⁴⁰.

Cette contribution de l'Alsace méritait bien un monument ! Depuis 1993, le « chaudron » – débarrassé de ses entrailles – de l'une des motrices du TGV 001 trône à Bischheim au bord de l'autoroute A4, tandis que l'autre, portant un slogan de crise devenu permanent, « Belfort aux Alsthomes », occupe une place analogue à l'entrée de Belfort, non loin de l'usine qui l'a fabriquée. C'est ainsi que le TGV statufié et immobilisé pour l'éternité a précédé dans l'Est sa version roulante.

²³⁹ Michel Hau, *op. cit.*, p. 336.

²⁴⁰ Jean-Pierre Zeder, *op. cit.*, p. 47.

1971

Un musée du chemin de fer à Mulhouse

La passion alsacienne pour le train ne serait pas ce qu'elle est sans le musée du chemin de fer de Mulhouse, devenu Cité du train en 2005. Exposer du matériel ferroviaire demande également de la volonté et de la constance.

Une candidature au bon moment

L'idée d'un musée des chemins de fer remonte à l'Exposition universelle de 1900, mais n'a pas été suivie d'effet. En réalité, l'intérêt pour le patrimoine ferroviaire est tardif en France : si l'Association française des amis des chemins de fer (AFAC) a été fondée en 1929, c'est en juin 1944 que deux de ses membres prennent l'initiative de suggérer à la SNCF de « préserver de la ruine des matériels anciens préservés tant bien que mal ou menacés de démolition²⁴¹ ». Malgré les urgences en tout genre qui pèsent sur la SNCF à la Libération, ils sont miraculeusement entendus : un premier inventaire est réalisé, un devis de restauration est même préparé : vingt-trois locomotives et quinze automotrices figurent sur une liste de juin 1947. Il faut néanmoins attendre 1958 pour que ces machines soient regroupées dans des remises du dépôt de Chalon-sur-Saône et 1966 pour que commencent des opérations de restauration dans plusieurs ateliers de la SNCF, dont celui de Bischheim.

Dès le départ, se pose la question d'un lieu susceptible d'accueillir cette collection : la SNCF renonce en 1949 à un projet de musée dans la gare des Invalides, à Paris. Le site de Compiègne est ensuite envisagé, mais bute sur le problème du financement. De provisoire, le stockage à Chalon devient durable au point que des amateurs le visitent et qu'un catalogue est publié en janvier 1965. Jean-Mathis Horrenberger, industriel à Mulhouse, en prend connaissance et convainc la Société industrielle de Mulhouse de constituer en son sein un comité provisoire. Il prend contact avec l'AFAC, où il rencontre un écho favorable, justifié par le rôle de Mulhouse dans l'histoire ferroviaire et sa position de carrefour européen, et commence à monter un dossier avec la complicité de Michel Doerr (1919-1995), conseiller technique auprès du Service du matériel de la SNCF.

Lorsque Jean Chamant, ministre des Transports, pose à la SNCF, le 3 mai 1968 (!), la question d'un musée historique et technique, la candidature de Mulhouse, appuyée par les collectivités locales, est la plus élaborée : elle est retenue par la SNCF et acceptée par le ministère en mai-juin 1969. En octobre, est fondée à Mulhouse l'Association du musée français du chemin de fer dont la SNCF et la Compagnie internationale des wagons-lits sont membres d'honneur avec un siège permanent au conseil d'administration.

Un musée, quatre versions successives

Le musée du chemin de fer vient de fêter ses quarante ans en 2011 : c'est suffisant pour avoir une histoire, en quatre séquences successives, ce qui illustre la difficulté de faire vivre dans la

²⁴¹ Sur la préhistoire du musée du chemin de fer, cf. André Portefaix et Michel Doerr, « Vers un musée français du chemin de fer », *Revue générale des chemins de fer*, 89^e année, septembre 1970, p. 473-491 ; *Musée français des chemins de fer*, *BSIM*, n° 744, 3/1971 ; Jean-Mathis Horrenberger, « Création du Musée français du chemin de fer », *Musées techniques de Mulhouse*, *BSIM* n° 789, 2/1983, p. 101-110. Du même auteur, *Le Musée des chemins de fer, une utopie devenue réalité*, Strasbourg, R. Hirlé, 1997.

durée un musée technique et de maintenir l'intérêt auprès du public, quelle que soit la qualité exceptionnelle de la collection.

La première version est provisoire : inaugurée le 3 juillet 1971 par André Ségalat, président de la SNCF, elle présente dans la rotonde des locomotives de Mulhouse-Nord treize locomotives, une micheline, deux voitures et deux wagons de marchandises. En cinq ans, cette exposition suscite un bel élan de curiosité en accueillant plus de 200 000 visiteurs.

En juin 1976, le musée s'installe à Dornach, en bordure de la voie ferrée, dans un bâtiment de 7 000 m² construit par l'architecte mulhousien Pierre-Yves Schoen. L'implantation est financée par la Ville de Mulhouse qui a mis un terrain à la disposition de l'association et a cautionné un emprunt de 10 millions de francs, conjointement avec le Conseil général du Haut-Rhin et la Chambre de commerce et d'industrie de Mulhouse. Le pari est pleinement réussi : la fréquentation est croissante d'année en année, battant en 1983 un record avec 240 000 entrées, venant après l'accueil du millionième visiteur en mai 1982. C'est l'âge d'or du musée, alors dirigé par Michel Doerr. Pour accompagner ce succès et permettre l'enrichissement des collections, un second bâtiment de 6 300 m² est ouvert en mai 1984, puis une réserve en 1995.

Le milieu des années 1990 est pourtant celui des remises en cause²⁴² : certes, une convention signée en avril 1994, pérennise le dépôt de la collection, qui est en majeure partie propriété de la SNCF, mais le déclin constant de la fréquentation depuis... 1983 fait prendre conscience du caractère trop élitiste de la présentation, qui privilégie un public restreint d'experts et de techniciens, et de la nécessité de montrer davantage le chemin de fer dans son contexte historique et social. Un nouveau projet scientifique et culturel est élaboré en mars 1997 par Marie-Laure Griffaton, conservateur, et son adjoint Jean-Marc Combe, tandis qu'un concours d'architectes désigne François Seigneur et Sylvie de La Dure pour construire un nouveau bâtiment d'exposition destiné à une présentation didactique de six nouveaux thèmes « racontant une histoire ». Les travaux démarrent au cours de l'automne 2002 pour aboutir à l'inauguration en avril 2005 de la « Cité du train », désormais gérée, pour l'ensemble des aspects commerciaux, par la société Culture Espaces.

La quatrième version²⁴³ est la suite logique de ce premier tournant. La juxtaposition de la nouvelle scénographie avec la muséographie ancienne donnant l'impression d'un « musée à deux vitesses », il est décidé dès 2007 de renouveler cette dernière et de retracer sur « les quais de l'histoire » « l'évolution de la technologie, du confort et du service offert aux voyageurs de 1844 à nos jours ». Le déplacement et le reclassement de soixante machines de 80 tonnes en moyenne est en soi une « grande manœuvre », qui, avec la réalisation de la nouvelle scénographie, demande trois ans de travail avant l'inauguration officielle en avril 2011.

Au fond, cette entrée en force de l'histoire dans un musée d'abord conçu comme un musée technique, faisant vibrer la corde de la nostalgie chez de nombreux visiteurs, obéit à une certaine logique, celle du temps qui passe et qui donne de l'épaisseur historique à l'aventure ferroviaire, notamment dans sa dimension vapeur.

²⁴² Marie-Louise Griffaton, « Un musée pour découvrir l'univers et la culture ferroviaire », *Musée français du chemin de fer*, n° spécial de *Chemins de fer*, n° 438, 1996/3, p. 16-17 ; *Cité du Train. Le nouveau départ, Musérail*, n° 1, 2005.

²⁴³ Philippe Mirville, président de l'Association du musée français du chemin de fer, in *10 minutes d'arrêt* (lettre d'information de l'AMFCF), n° 1 et 2, 2011.

1997

Hubert Haenel et la régionalisation ferroviaire

Si la création de la SNCF en 1938 a mis brutalement fin à une certaine forme de régionalisme ferroviaire que l'Alsace avait toujours connu, le démarrage expérimental au 1^{er} janvier 1997 de la régionalisation ferroviaire dans six régions, dont l'Alsace, s'inscrit dans un long processus qui démarre dans les années 1970 et implique des acteurs multiples. C'est néanmoins à un homme, le sénateur Hubert Haenel, maire de Lapoutroie²⁴⁴, que s'identifie la réforme. Comme chez ses contemporains, Adrien Zeller ou Jean-Marie Bockel, militants infatigables du TGV, l'action politique prend en l'occurrence une tournure passionnelle et devient « un combat personnel²⁴⁵ », à l'instar de celui de Nicolas Koechlin, qui est un peu leur père à tous.

De Métralsace au TER 200

Il faut remonter à 1974 pour trouver les premières incitations adressées aux régions pour qu'elles prennent en charge l'organisation des transports collectifs : le gouvernement tente alors l'expérience des « schémas régionaux de transport » avec six régions pilotes déjà, dont l'Alsace. Le projet de Métralsace, inspiré du Métrolor qui circule entre Nancy, Metz et Thionville depuis 1970, est adopté par le Conseil régional en novembre 1977, mais n'est pas retenu par le gouvernement qui le juge « trop mou » et dépourvu d'un « engagement suffisamment net²⁴⁶ ». Métralsace, dont la Région accepte de couvrir le déficit d'exploitation, voit néanmoins le jour en septembre 1980. L'innovation est de portée limitée : cinq nouveaux allers et retours quotidiens entre Strasbourg et Mulhouse, sans cadencement en raison de la circulation des trains internationaux, sur des rames de banlieue en inox rapatriées de la région parisienne²⁴⁷... Elles seront progressivement remplacées dans les années 1980 par des « rames régionales réversibles » bleu outremer.

La Loi d'orientation des transports intérieurs (dite LOTI) du 30 décembre 1982 ouvre une nouvelle étape en permettant aux régions de devenir des partenaires de la SNCF. Dans ce cadre, Marcel Rudloff, président de la Région Alsace, et Philippe Essig, président de la SNCF, signent en décembre 1985 une convention qui place les transports régionaux sous la responsabilité conjointe de la Région et de la SNCF²⁴⁸. Quelques semaines plus tard, la SNCF crée la marque TER (Train express régional), destinée à faire oublier au public l'omnibus des lignes secondaires et à souligner l'implication des régions dans l'amélioration des services rendus à l'utilisateur²⁴⁹ : Marcel Rudloff inaugure le TER Alsace le 15 juin 1986.

Ce partenariat aboutit à un premier projet d'envergure, baptisé V 200, consistant à faire circuler des TER à 200 km/h entre Strasbourg et Mulhouse. Il ne s'agit pas seulement de faire gagner aux voyageurs dix-sept minutes sur leur trajet, mais d'anticiper sur la circulation du TGV qui pourra rouler sur cette ligne à 220 km/h : « Lorsque le TGV Est sera en gare de Strasbourg, il sera en gare de Mulhouse » pronostique avec raison Jean Waline, président de

²⁴⁴ Hubert Haenel a été sénateur de 1986 à 2010, maire de Lapoutroie de 1977 à 2001.

²⁴⁵ Hubert Haenel, *Régionalisation ferroviaire : les clés d'un succès*, entretiens avec Eve-Marie Zizza-Lalu, Paris, La Vie du Rail, 2011. En dehors de cet ouvrage, il a été fait recours à la revue de presse réalisée par la BUSIM entre 1975 et 2005 environ qui est un outil très précieux.

²⁴⁶ *L'Alsace*, 8 avril 1978.

²⁴⁷ *L'Alsace*, 23 septembre 1980.

²⁴⁸ *L'Alsace*, 10 décembre 1985.

²⁴⁹ *DNA*, 20 mars 1986.

la commission économique du Conseil régional²⁵⁰. Mis à l'étude à la demande de la Région en 1987, le projet est finalisé par une convention signée en décembre 1989 qui répartit l'investissement de 116 millions de francs entre la Région (40 millions), les deux conseils généraux (18 millions), l'État et la SNCF (24 millions chacun). Les travaux portent sur la suppression de tous les passages à niveau, la réfection des voies et de la signalisation²⁵¹. Il est également prévu de mettre en service un nouveau matériel roulant, des voitures Corail tractées par une nouvelle motrice à la livrée orange, la Sybic 26005, fabriquée par Alstom à Belfort. L'inauguration, le 26 septembre 1991 est l'occasion, pour les élus alsaciens, d'interpeller Jacques Fournier, nouveau PDG de la SNCF, sur le dossier TGV et, aux cheminots CFTC, de provoquer un arrêt inopiné à Erstein qui leur permet de dénoncer « la politique d'abandon des petites lignes, de transfert sur route et de fermeture de gares menées par la SNCF ». Le train inaugural, parti de Mulhouse, met finalement 55 mn pour arriver à Strasbourg au lieu des 48 prévus²⁵². Cela n'empêche pas le TER 200 d'être une grande première nationale.

Une triple révolution par la réforme

Mais le TER 200 est l'arbre qui cache la forêt et la manifestation des cheminots est révélatrice des inquiétudes de la profession. La SNCF donne alors la priorité au TGV et néglige les lignes secondaires peu rentables : leur fréquentation diminue, le service rendu est médiocre, un cercle vicieux se met en place qui aboutit à la fermeture des lignes et à un déclin inéluctable. Lourdemment endettée, la SNCF est encline à abandonner ses missions de service public et d'aménagement du territoire. Dans cette première phase de régionalisation, elle abandonne aux régions l'initiative et se défausse sur elles des responsabilités financières qui en découlent.

Exemple de dysfonctionnement

Le 25 septembre 1994, la SNCF retire de la ligne Mulhouse-Bâle, le train des frontaliers, les rames modernes mises en service en 1988 par des « rames indéformables de banlieue » datant de 1975 et transférées de la région parisienne où elles avaient été réformées. L'hiver venu, les déficiences du chauffage deviennent criantes... « On n'est pas des bêtes ! » lâche Oscar M., qui poursuit : « Les Alsaciens sont dociles, on peut faire ce que l'on veut. En Corse, il y aurait déjà eu une émeute. » Ce à quoi, le responsable SNCF répond que « la SNCF est consciente du problème » après avoir reçu 150 lettres de réclamation, mais « il n'y a pas de matériel disponible », pas avant deux ans... Il explique la grogne par le fait que les frontaliers sont plus exigeants que les autres usagers : « Le besoin de confort se développe avec l'accroissement des revenus²⁵³. »

Cette situation incite le sénateur Hubert Haenel, fraîchement élu au printemps 1992 au Conseil régional et devenu son premier vice-président, à demander la nomination d'une commission d'enquête sénatoriale sur la SNCF, dont il est élu président le 20 décembre 1992. Elle remet en juin 1993 son rapport, qui est adopté à l'unanimité par le Sénat, toutes tendances politiques confondues. Intitulé *Régions, SNCF, vers un renouveau du service public*, le rapport Haenel fait douze propositions qui sont à l'origine d'une triple révolution :

²⁵⁰ *L'Alsace*, 11 novembre 1989.

²⁵¹ *DNA*, 30 mars 1991.

²⁵² *DNA*, 27 septembre 1991.

²⁵³ D'après *L'Alsace*, 25 janvier 1995.

institutionnelle et administrative d'abord, puisque une relation bilatérale sera généralisée entre la Région, qui détermine son offre de transport, et la SNCF qui doit réorganiser ses services pour l'exécuter à l'échelon régional ; elle est culturelle, car elle doit conduire la SNCF à mieux tenir compte des attentes des voyageurs, considérés davantage comme « clients » que comme « usagers » ; elle est technique enfin, car les commandes de matériel seront désormais le fruit d'un dialogue entre les services des Régions et la Direction du matériel de la SNCF, jouant le rôle de conseiller technique.

Un rapport ne fait pas cependant de révolution *sui generis*, surtout s'il faut bousculer le fonctionnement d'une vieille maison et vaincre les préventions de cheminots, craignant la remise en cause de leur statut ou identifiant la réforme comme la première étape d'une privatisation. Hubert Haenel, conscient de la levée de boucliers que risquent de provoquer ses propositions, opte pour l'expérimentation, un processus réversible permettant d'instaurer un cercle vertueux : « Expérimenter pour tester, puis ajuster pour convaincre et étendre²⁵⁴. » La Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) de février 1995 autorise cette phase d'expérimentation à laquelle adhèrent six régions, dont l'Alsace. Néanmoins, il faut encore attendre près de deux ans pour préparer le terrain et rendre possibles les conditions de cette expérimentation qui débute officiellement au 1^{er} janvier 1997. Entre-temps, la grande grève de 1995 a traduit le profond malaise des cheminots et leur crainte de l'avenir.

L'un des enjeux essentiels de la réforme est de transférer aux régions, désormais responsables sur la totalité de leur offre de transport, les subventions versées jusque-là par l'État à la SNCF. C'est à cette condition qu'elles peuvent assumer pleinement leur rôle d'« autorités organisatrices des transports régionaux », de donneurs d'ordres tandis que la SNCF devient prestataire de services. La première convention tripartite État-Région Alsace-SNCF est signée sur ces bases en janvier 1997.

Moins d'un an après le lancement de sa réforme, Hubert Haenel, devenu depuis 1996 administrateur de la SNCF, dresse, dans une interview au *Figaro*, un bilan positif : les régions découvrent qu'elles ont « un formidable moyen d'exister dans le quotidien des gens », car le TER, « c'est le train de tous les jours et de tout le monde », c'est également « un vecteur de communication quand il porte les couleurs de la région » ; quant à la SNCF, elle a « redécouvert la proximité » : « L'image du transport régional est en train de changer. On remplace le matériel vieillot et poussié par des trains confortables et climatisés²⁵⁵. »

Reichshoffen, capitale de l'industrie ferroviaire alsacienne

Contrairement à ce qui s'est passé à Graffenstaden et à Mulhouse, l'industrie ferroviaire continue à prospérer à Reichshoffen. Deux activités distinctes y sont entreprises²⁵⁶ :

La fabrication des appareils de voie, métier traditionnel chez De Dietrich depuis les années 1840, a connu un important développement à partir des années 1970, facilitant une stratégie d'alliance avec d'autres entreprises et la création en 1984 de la Compagnie générale d'installations ferroviaires (Cogifer). De Dietrich en prend le contrôle en 1992, en détenant 86 % du capital, et poursuit une politique de croissance externe qui fait de Cogifer le leader européen des installations ferroviaires fixes avec 5 500 salariés répartis sur de nombreux

²⁵⁴ Hubert Haenel, *op. cit.*, p. 29.

²⁵⁵ *Figaro économie*, février 1998, cité par Hubert Haenel, *op. cit.*, p. 123.

²⁵⁶ Michel Hau, *La Maison De Dietrich..., passim* ; Régis Bello, « De Dietrich : quatre siècles d'histoire industrielle », *Autour des De Dietrich de 1685 à nos jours*, Reichshoffen, Association De Dietrich, 2007, p. 11-21.

sites. Pour se recentrer sur l'équipement chimique, De Dietrich vend Cogifer à la société allemande Vossloh en 2002.

Cette stratégie conduit De Dietrich à se séparer également de sa division ferroviaire, cédée à Alstom en deux temps, en 1995 et 1998. L'usine de Reichshoffen, qui emploie 736 salariés en 2009, c'est-à-dire davantage que la branche transport de l'usine de Belfort, continue à fabriquer les remorques extrêmes des TGV, mais se spécialise dans le matériel roulant régional, périurbain et urbain. En octobre 2009, elle remporte un important appel d'offres de la SNCF pour fournir 166 rames de TER (dont 22 pour l'Alsace) commandées par onze régions : le nouveau TER Régiolis est officiellement présenté à Reichshoffen le 14 juin 2011²⁵⁷.

Là se situe sans doute la clé de la réussite : le changement est très rapidement perçu par l'utilisateur, ou plutôt par le « client ». Dès le départ, l'Alsace innove en créant neuf comités de ligne réunissant des usagers, des élus et des représentants de la SNCF appelés pour les uns à formuler leurs revendications, pour les autres à trouver des solutions. Le premier est formé dès janvier 1997 autour de François Loos pour la ligne Haguenau-Niederbronn et se réunit à onze reprises jusqu'en septembre 1998 où est adoptée une charte des comités de ligne²⁵⁸. D'autre part, la Région commande immédiatement des autorails De Dietrich de nouvelle génération, climatisés et profilés comme des TGV, destinés à remplacer les nombreuses « antiquités » encore en circulation dont l'âge moyen est de vingt-et-un ans²⁵⁹. Il fait sa première apparition sur les rails d'Alsace en novembre 1999. On le promène pour le montrer au public : le dimanche, il assure le service entre Colmar et Metzeral, en semaine, il est sur Strasbourg-Niederbronn, Strasbourg-Lauterbourg ou Strasbourg-Molsheim²⁶⁰. Enfin, est introduit à compter du 1^{er} septembre 1998 le cadencement à heure fixe du TER 200 dont la fréquence passe à seize allers-retours par jour : « Avant, on attendait le train. Avec le cadencement, c'est le train qui vous attend » lance Hubert Haenel pour qui le train doit devenir un « réflexe²⁶¹ ». En décembre 2001, le TER 200 est prolongé jusqu'à Saint-Louis.

Les résultats sont là : la fréquentation des TER bondit de 30 % en quatre ans, de 1997 à 2000, alors que la tendance était plutôt inverse dans les années antérieures ; le TER 200 transporte 11 000 voyageurs par jour en 2001 contre 2 500 en 1991²⁶². La première décennie du XXI^e siècle confirme cette progression : 688 trains régionaux circulent chaque semaine en Alsace contre 330 en 1997 ; 70 000 voyageurs empruntent quotidiennement les TER contre 29 000 en 1997 ; en terme de voyageurs-km, la hausse est de 81 % de 1999 à 2008²⁶³.

Ce succès n'étant pas propre à l'Alsace et l'expérimentation de la régionalisation, entre-temps prolongée jusqu'en 2001, ayant donné satisfaction, le Parlement vote en décembre 2000 la Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) qui généralise la réforme en janvier 2002. La Région Alsace peut alors signer en février 2002 une nouvelle convention avec la SNCF, renouvelée en janvier 2010, au terme de négociations « viriles, franches et correctes », selon les termes de Guillaume Pépy, président de la SNCF²⁶⁴ ! Les enjeux sont, il est vrai, considérables : 2 000 cheminots, sur les 5 200 employés en Alsace, sont affectés au TER-

²⁵⁷ *L'Alsace*, 24 mars 2009, *DNA*, 4 avril 2009 et 15 juin 2011.

²⁵⁸ *DNA*, 5 septembre 1998.

²⁵⁹ *DNA*, 9 janvier 1997.

²⁶⁰ *DNA*, 8 décembre 1999.

²⁶¹ *DNA*, 26 août 1998.

²⁶² *L'Alsace*, 11 septembre 2001.

²⁶³ Hubert Haenel, *op. cit.*, p. 210 et 218.

²⁶⁴ *L'Alsace*, janvier 2010, cité par Hubert Haenel, *op. cit.*, p. 209.

Alsace ; la facture annuelle est de 200 millions d'euros dont 32 % seulement sont couverts par les recettes²⁶⁵. La Région pose ses conditions en termes de régularité, d'information des voyageurs et de continuité du service en cas de mouvement social, qui sert de cadre à un système de bonus-malus déjà en vigueur dans la précédente convention. En revanche, l'ouverture à la concurrence, sujet qui fâche, n'est pas prévue.

Quant au père de la réforme, nommé en 2010 au Conseil constitutionnel, il peut légitimement avoir le sentiment du devoir de sénateur accompli. A un train de sénateur sans doute, mais il le revendique : « Oui, la réforme est possible, à condition de prendre le temps de l'installer. Pas de brusquerie, pas d'emportement inutile. » Et de citer volontiers Sénèque : « Le temps détruit ce que l'on fait sans lui²⁶⁶. »

²⁶⁵ *DNA*, janvier 2010, *ibid.*, p. 216.

²⁶⁶ *Ibid.*, p. 9.

2007

Le TGV Est, une si longue attente

Bien placée pourtant dans la course à la grande vitesse, l'Alsace a attendu plus d'un quart de siècle avant d'accueillir le TGV Est. Vue de ce côté des Vosges, ce retard a paru longtemps incompréhensible et c'est peu dire qu'il a été mal vécu. Le succès rencontré depuis par le TGV Est ne fait a posteriori que renforcer ce sentiment d'incompréhension. A défaut d'être en mesure d'apporter de nouveaux éléments d'explication, dépassant le sempiternel argument du manque de rentabilité, il est possible néanmoins de préciser la chronologie : deux grandes phases de latence, au cours des années 1980 et 1990, encadrent la relance – avortée – de 1989-1990.

Le départ raté des années 1980

Comme pour le Paris-Strasbourg au XIX^e siècle, le TGV Est figure parmi les projets prioritaires au début des années 1970, au même titre que les TGV Sud-Est et Nord, avec néanmoins un handicap lié aux incertitudes concernant son prolongement en Allemagne²⁶⁷. Un premier coup d'arrêt est donné par François Mitterrand lors de l'inauguration du TGV Sud-Est le 22 septembre 1981 : en gare de Montchanin, il demande à la SNCF de préparer le TGV-Atlantique, qui passe donc devant le Nord et l'Est.

En Alsace, on ne reste pas les bras croisés. Le député-maire de Saverne, Adrien Zeller, se laisse convaincre par un de ses concitoyens, ancien cheminot et informaticien, Charles Maetz, et lance en septembre 1983 l'Association pour le TGV-Est européen qui rassemble des élus de collectivités locales, de conseils économiques et sociaux ou de chambres de commerce. L'objectif est clair : « Éviter que l'Alsace soit un no man's land dans l'Europe des trains à grande vitesse²⁶⁸. » Il entend mettre Strasbourg à 2 h 20 de Paris en construisant une ligne nouvelle entre Paris et Metz et en aménageant les voies au-delà. Il s'interroge ouvertement sur la nécessité de creuser un tunnel sous les Vosges pour gagner cinq minutes. Le coût du projet est estimé à 12 milliards de francs. C'est une prise de position réaliste dont il ne se départira pas.

Mais le rapport élaboré par Claude Rattier, ingénieur des Ponts et Chaussées, et publié en 1986, sème plutôt la confusion et ouvre la guerre des tracés : il hésite entre un tracé nord, qui privilégie un axe Metz-Franfort, sud, via un tronç commun avec le TGV Sud-Est, médian enfin qui présente lui-même deux variantes. C'est donc fort logiquement que le gouvernement se prononce en octobre 1987 pour le TGV Nord et l'interconnexion en Île-de-France. Le TGV Est attendra.

Hubert Haenel, porte-parole de la grogne alsacienne

Dès cette époque, la frustration alsacienne est sensible. Elle trouve en Hubert Haenel, sénateur du Haut-Rhin depuis 1986, un porte-parole éloquent²⁶⁹ :

« Comment expliquer que seul l'Est de la France ne soit pas desservi ou programmé ?

²⁶⁷ Cf. Arsène Felten et André Schontz, *Le TGV-EST. La LGV Est-Européenne*, Metz, Editions Serpenoise, 2007, p. 56-56. Cet ouvrage de référence pour écrire ces pages a été complété par la revue de presse de la BUSIM.

²⁶⁸ *L'Alsace*, 21 septembre 1983.

²⁶⁹ *DNA*, 12 juin 1987 et 20 octobre 1988.

Qu'est-ce qui motive cette différence de traitement entre régions ? Pourquoi le Sud-Est, le Nord, Rhône-Alpes, la façade atlantique et j'en passe, quasiment toute la France, sauf l'Est, alors que cette grande région est la plus proche voisine de toute une partie de l'Europe ? Les Alsaciens ont le sentiment d'être les laissés pour compte de l'aménagement des liaisons à grande vitesse. »

« Que voudront dire les expressions Alsace-carrefour de l'Europe, Strasbourg-capitale de l'Europe, Alsace-région pilote et que sais-je encore, si nous sommes hors-circuit. »

La relance Essig et son enlisement (1989-1991)

Michel Delebarre, ministre des Transports, affirme en février 1989 à l'Assemblée nationale que le TGV Est est toujours une priorité nationale et européenne et il nomme un « Monsieur TGV Est », Philippe Essig, président de la SNCF de 1985 à 1988. En Alsace, on se plaît à souligner qu'il est originaire de Neuf-Brisach, ce qui ne peut être que de bon augure... Il remet son rapport en mars 1990 : il opte pour le tracé le plus direct, mise sur un potentiel de 19 millions de voyageurs et une rentabilité de 4,5 % ; il chiffre l'ensemble du projet à 24,4 milliards de francs, dont 4 milliards apportés par les régions concernées, une première pour la construction des lignes de TGV. C'est pourquoi, il n'envisage pas de phasage des travaux, faisant observer qu'« on voit mal en effet l'Alsace participant d'un façon significative au financement de l'opération qui serait limitée, soit à la vallée de la Moselle, soit même aux portes des Vosges²⁷⁰ ». Le TGV Est sera pour 1996-1997.

Les régions s'étant toutes les quatre engagées à verser leur quote-part, on espère une décision rapide. Or l'avant-projet de schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse présenté par Michel Delebarre en juin 1990 semble mettre sur un pied d'égalité TGV Est et Rhin-Rhône, comme s'ils étaient en compétition. Finalement, le gouvernement tergiverse, invoquant la guerre du Golfe. On finit par se demander si l'acceptation facile par les régions de leurs contributions n'a pas mis le gouvernement dans l'embarras... Philippe Essig est d'ailleurs renvoyé dans les régions en octobre 1990 pour voir si elles ne pourraient pas contribuer encore davantage, mais il se heurte à un *niet* général. « Faisons-le en deux étapes²⁷¹ » lance Adrien Zeller en octobre 1990, reprenant son idée initiale et espérant ainsi faciliter les choses. Mais il ne fait que s'attirer les foudres de Catherine Trautmann qui a créé en mai une nouvelle association « TGV-Est-européen ». Certains en Alsace craignent en effet que ce soit la porte ouverte à une ligne prioritaire Paris-Sarrebrück-Mannheim qui ferait de la liaison avec Strasbourg un appendice, une bretelle accessoire. D'autres parlent déjà d'un détournement du trafic rhénan plus au nord, via Cologne, Liège et Lille²⁷².

A la veille de sa démission, Michel Rocard préside le 14 mai 1991 un comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) qui adopte le schéma directeur et autorise le lancement des études préalables à l'enquête d'utilité publique, mais sans fixer d'échéancier, sans apporter de précisions sur le financement et... en donnant une reconnaissance officielle au projet de TGV Rhin-Rhône. Cela ressemble fort au jugement de Salomon déjà prononcé en 1842 entre les tenants des tracés directs et indirects²⁷³.

²⁷⁰ Cité par Arsène Felten et André Schontz, *op. cit.*, p. 84.

²⁷¹ *DNA*, 5 octobre 1990.

²⁷² Arsène Felten et André Schontz, *op. cit.*, p. 95.

²⁷³ Voir *supra* p.

Tergiversations des années 1990

La rivalité entre les projets des TGV Est et Rhin-Rhône, cher à Jean-Pierre Chevènement et à Jean-Marie Bockel, est clairement instrumentalisée par les gouvernements Cresson et Bérégovoy pour repousser la décision : Pierre Bérégovoy lance un pavé dans la marre le 27 février 1992 en se prononçant à Mulhouse en faveur du TGV Rhin-Rhône considéré comme plus rentable que le TGV Est ; quelques semaines plus tard, le 13 mai, Jean-Louis Bianco déclare à l'Assemblée nationale : « Nous ferons, et le TGV Est, et le TGV Rhin-Rhône²⁷⁴ », phrase prémonitrice certes, mais qui est alors une manière de dire qu'on n'en fera pour l'instant aucun. Quelques semaines avant les élections législatives, Pierre Bérégovoy annonce que la ligne à grande vitesse sera construite jusqu'à Baudrecourt : consternation en Alsace où on parle d'un « TGV à petite vitesse », satisfaction en Lorraine où on attend le TGV pour 2000.

Le gouvernement Balladur issu de la nouvelle majorité entend reprendre complètement le dossier du TGV Est. Il introduit surtout un nouveau concurrent, le TGV Méditerranée, qui malgré de multiples oppositions, sera terminé en 1999 et inauguré en 2001. Cela laisse du temps pour discuter du financement du TGV Est, pour lancer l'enquête d'utilité publique à l'automne 1995 et même pour signer le 14 mai 1996 la déclaration d'utilité publique prévoyant 406 km de ligne nouvelle pour un coût de 32,8 milliards de francs dont 6 pour le matériel roulant.

En réalité, rien n'est encore vraiment réglé : le financement n'est pas bouclé et on attend une participation de Bruxelles ; Adrien Zeller, président du Conseil régional d'Alsace depuis 1996, milite toujours pour des solutions raisonnables et réalisables plus rapidement, en l'occurrence une première phase jusqu'à Reding, voire la mise en service d'un train pendulaire dont on parle en 1996, alors que Catherine Trautmann n'entend pas faire de concessions, ce qui l'oppose d'ailleurs à Dominique Voynet ; la rivalité entre Est et Rhin-Rhône est prompte à refaire surface dès que la détermination en faveur du TGV Est faiblit ; enfin, la création en février 1997 de Réseau ferré de France (RFF), maître d'ouvrage de la construction de ce qu'on appellera désormais des lignes à grande vitesse (LGV), introduit une nouvelle donne. Si bien que le siècle se termine sans qu'ait été donné le premier coup de pioche...

Le processus final

... Mais pas sans que soit enclenché le processus final et irréversible conduisant à l'ouverture au public du 10 juin 2007. Le point de départ en est la signature le 7 novembre 2000 de la convention de réalisation et de financement, un bouclage à mettre au crédit de Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports du gouvernement Jospin. Bien que la LGV soit prévue pour s'arrêter à Baudrecourt au cours de cette première phase, les collectivités locales alsaciennes versent 1,85 milliard sur les 20,5 prévus au budget²⁷⁵.

Dès que les fouilles archéologiques sont terminées, les travaux de génie civil démarrent au printemps 2002, les rails sont posés entre octobre 2004 et novembre 2006. Pour faire patienter les Alsaciens, le TGV relie Strasbourg à Marseille en 6 h 30 à partir de décembre 2005 et le TGV Est commence à circuler sur l'ancienne ligne Paris-Strasbourg en août 2006. A partir de juin 2007, Paris est à 2 h 20 de Strasbourg. C'est ce qu'avait demandé Adrien Zeller en 1983.

²⁷⁴ *Ibid.*, p. 104.

²⁷⁵ Il s'agit de la Région Alsace (925 MF), des conseils généraux du Bas-Rhin (463 MF) et du Haut-Rhin (160 MF), de la CUS (232 MF), des villes de Mulhouse (46 MF) et de Colmar (24 MF). *Ibid.*, p. 138.

2010

Mulhouse innove avec le tram-train

« Au premier regard, l'histoire des transports urbains fait naître un sentiment de répétition », observe Arnaud Passalacqua, spécialiste de cette histoire²⁷⁶. C'est « un monde où les solutions nouvelles ne sont souvent que des reprises de formes anciennes et qui entretient – probablement involontairement – une confusion entre l'ancien et le contemporain, le passé et le futur. » En réalité, on n'observe jamais de retour à l'identique, « mais plutôt un bégaiement ». Le tram-train de Mulhouse, inauguré en décembre 2010, en offre une remarquable illustration : prenez la vénérable ligne Mulhouse-Thann, datant de 1839, réinventez le tramway suburbain, en fonction dans la région mulhousienne de 1885 à 1957, et vous réalisez une authentique première en France !

L'idée d'un retour au tramway émerge à partir de 1991 au sein du Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne (SITRAM), créé en 1982, que préside Jean-Marie Bockel, maire de Mulhouse depuis 1989. Nantes a son nouveau tram depuis 1985, Grenoble depuis 1987 et dans plusieurs villes de l'Hexagone, on envisage de renouer avec ce mode de transport abandonné après-guerre. A Mulhouse, la fréquentation des transports, a augmenté de 23 % de 1983 à 1991²⁷⁷, si bien qu'on cherche des solutions nouvelles. L'agglomération, d'importance trop moyenne, n'atteint pas cependant la taille critique requise pour justifier l'investissement que nécessiterait ce mode de transport en site propre : le projet apparaissait, admet Jean-Marie Bockel, « quelque peu disproportionné par rapport à nos besoins, à nos problèmes et à nos moyens²⁷⁸ ». C'est au cours d'une rencontre en 1995 avec Jean-Marie Jupont, directeur régional de la SNCF, qu'est évoquée l'idée d'un tramway d'interconnexion, selon la terminologie de l'époque, circulant indifféremment en ville et sur les rails SNCF. Une visite à Karlsruhe en novembre 1996, puis une autre à Sarrebrück, achèvent de convaincre Jean-Marie Bockel et son équipe de l'intérêt de cette formule. Ainsi, dès le départ, le projet du tramway mulhousien est indissociable de celui du tram-train. Après une étude de faisabilité qui porte sur une liaison ferroviaire avec Thann et la vallée de la Thur, afin de délester la N 66 complètement saturée, le SITRAM vote à l'unanimité en mai 1998 le projet qui associe la Région Alsace et le Conseil général du Haut-Rhin.

Les travaux se déroulent en plusieurs phases bien distinctes : la première de 2003 à 2006 aboutit à l'ouverture de deux lignes de tram ; la deuxième de 2007 à 2010 porte sur le raccordement des réseaux urbain et ferroviaire, par une dérivation du premier et la construction d'une nouvelle voie jusqu'à Lutterbach, sur l'électrification entre Mulhouse et Thann et la création de nouveaux arrêts ; une troisième devrait permettre de prolonger la ligne de Thann jusqu'à Kruth, au fond de la vallée de la Thur.

Les nouvelles rames « Avanto », conçues par Siemens, mais assemblées par Lohr Industrie à Duppigheim (Bas-Rhin), commencent leurs essais en novembre 2009 : ce sont des véhicules hybrides, capables de fonctionner en ville et jusqu'à Lutterbach avec du courant continu de 750 volts et de passer à l'alternatif de 25 000 volts sur les nouveaux caténaires de Réseau

²⁷⁶ Arnaud Passalacqua, « Un monde qui bégaye ? Quelques réflexions sur le sentiment de répétition que suscite l'histoire des transports publics urbains », in Pierre Lamard et Nicolas Stoskopf, *Transports, territoires et société*, Paris, Picard, 2011, p. 16.

²⁷⁷ Eugène Riedweg (dir.), *Mulhouse sur rails. Un siècle de transports publics*, Strasbourg, La Nuée Bleue, 2006, p. 56.

²⁷⁸ Jean-Marie Bockel à la table ronde « Les retombées du tram-train pour le bassin de Mulhouse », *Actes du colloque « Mulhouse au futur », 20-21 novembre 1998, BSIM n° 837, 1999, p. 137.*

ferré de France (RFF), autorisant une vitesse de 100 km/h. Le personnel, issu à 75 % de la SNCF et à 25 % de Soléa, société exploitant le réseau de transport mulhousien, doit aussi se former à des modalités et des règles de conduite totalement différentes de part et d'autre du point de contact entre « rail des villes » et « rail des champs » : ici, le conducteur juge en fonction de la situation réelle sur la voie partagée par les piétons, les vélos et les voitures, là, il doit obéissance passive et immédiate aux signaux.

Cette mixité technique, administrative, mais aussi humaine et culturelle, est la principale originalité du projet dont la réussite repose sur la résolution de tous les obstacles qui la rendent par nature difficile à réaliser. Il en résulte une offre de transport séduisante permettant, selon ses concepteurs, une desserte plus fine et plus fréquente des territoires traversés : trente-trois allers et retours sont dès la première année mis en œuvre entre Mulhouse et Thann, deux par heure en tram-train et un en TER qui continue à desservir directement la gare de Mulhouse. Pour un Mulhousien, c'est d'abord une troisième ligne de tram qui dessert quatre arrêts nouveaux et permet, le cas échéant, d'aller jusqu'à Cernay ou à Thann ; pour un habitant de ces communes ou de la vallée de la Thur allant à Mulhouse, c'est la possibilité de descendre en cours de route dans un des dix arrêts qui précèdent le terminus sur le parvis de la gare centrale de Mulhouse.

Ces arguments n'ont cependant pas convaincu une partie des voyageurs qui habitent en amont de Thann : contraints pour l'instant à un changement en gare de Thann, ils reprochent également l'allongement de la durée du voyage entre Thann et la gare de Mulhouse par rapport au TER... Mais il est encore trop tôt pour mesurer si un report de la circulation de la route vers le rail se produit. Seul l'avenir, avec l'achèvement du projet, permettra d'évaluer sereinement la portée de ce « bégaiement de l'histoire ».

2011

Le TGV Rhin-Rhône

L'inauguration du TGV Rhin-Rhône le 11 décembre 2011 marque une grande victoire pour tous les promoteurs de la ligne, qui ont travaillé à cette réalisation depuis 1985. C'est aussi un véritable exploit pour au moins deux raisons : pour la première fois, une LGV interrégionale ne partant pas de Paris sera mise en service ; l'historien ne peut manquer de faire remarquer qu'une telle exception à la règle du réseau en étoile centrée sur Paris avait déjà été prévue dans la loi du 11 juin 1842, mais n'avait finalement pas donné grand-chose²⁷⁹. Voir cette fois aboutir les travaux de la première tranche avant même que la LGV Est ne soit terminée est une petite révolution dans l'histoire très centralisée du transport ferroviaire en France. Pour l'Alsace, redevenir un grand carrefour ferroviaire au cœur de l'Europe, est par ailleurs une perspective stimulante qui n'allait pas de soi... à la fin du XX^e siècle encore, et qui demandera encore des efforts : tout n'est pas joué. Avec un regard plus critique, on peut en effet s'interroger sur la dénomination « Rhin-Rhône » de la première tranche de LGV inaugurée en 2011.

De Londres-Venise à Hambourg-Séville

Le premier projet présenté le 22 juin 1985 à Belfort par Jean-Pierre Chevènement, accompagné de Joseph Klifa et de Jean-Marie Bockel, se pose clairement en alternative au tracé de TGV Est défendu par Adrien Zeller : au lieu de construire une nouvelle ligne de Paris à Strasbourg pour 14 à 15 milliards de francs, il vaudrait mieux utiliser la ligne Sud-Est comme un tronç commun, s'en détacher à Aisy et la prolonger jusqu'à Vesoul, soit 150 km de ligne nouvelle seulement pour un investissement de 4 milliards. On retrouve *mutatis mutandis* le même débat opposant dans les années 1830 les partisans de la ligne directe Paris-Strasbourg aux Mulhousiens qui préféraient un tracé indirect via Dijon et... Mulhouse. Le projet « KBC » est affiné aux cours de deux autres « sommets » en novembre 1985 et en janvier 1986, ce dernier au ministère de l'Éducation nationale, dont Jean-Pierre Chevènement détient alors le portefeuille²⁸⁰.

A la suite du rapport Rattier qui évoque la situation particulière du Sud Alsace - Nord Franche-Comté, Jean-Pierre Chevènement prend l'initiative de créer le 29 mai 1986 l'Association Trans Europe TGV Londres-Paris-Aisy-Bâle-Adriatique, dont Joseph Klifa devient le premier président. Sous forme de boutade, selon la presse, ce dernier déclare qu'on peut très bien relier Paris à Strasbourg, via Mulhouse, et Jean-Marie Bockel estime que la variante proposée ne représente qu'un « petit financement pour de grandes ambitions ». De fait, il s'agit, ni plus ni moins de construire un maillon de la ligne Londres-Venise, selon une direction générale nord-ouest - sud-est qui, dans cette première version, ne fait aucune référence à une liaison Rhin-Rhône²⁸¹.

Les choses basculent au cours de l'année 1988, qui voit le démarrage des premières études par la SNCF. D'une part, un accord unanime des parlementaires alsaciens, y compris de Jean-Marie Bockel, intervient en octobre 1988 en faveur du TGV Est, mettant fin, au moins

²⁷⁹ Cf. *supra*, p.

²⁸⁰ *L'Alsace*, 30 novembre 1985 ; *DNA*, 15 janvier 1986.

²⁸¹ *L'Alsace*, 30 mai 1986.

provisoirement, à des dissonances préjudiciables. On apprend d'autre part que le gouvernement espagnol achète des rames TGV françaises pour une ligne Madrid-Séville qui devrait à terme se prolonger vers Barcelone et Perpignan. En janvier 1989, on parle désormais du TGV Rhin-Rhône, selon une direction nord-est - sud-ouest. L'association, dont Jean-Pierre Chevènement devient président, entérine cette évolution en adoptant le 29 avril 1989 la dénomination nouvelle de « Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée²⁸² ». Mais les objectifs définis alors restent quelque peu ambigus, suffisamment en tout cas pour continuer à alimenter la concurrence avec le TGV Est : les deux diagonales restent d'actualité et sont finalement compatibles avec la cible privilégiée, la réalisation d'une ligne TGV Mulhouse-Dijon d'orientation générale est-ouest, chargée d'assurer une interconnexion majeure des axes de transport structurant l'Europe occidentale. Pour l'association, cette double fonctionnalité nord-sud et est-ouest est précisément ce qui rend le projet « astucieux²⁸³ ».

Rhin-Rhône, mais pas seulement...

« L'Association se fixe comme objectifs la réalisation d'une liaison à grande vitesse entre l'Allemagne et la Méditerranée en joignant la plaine du Rhin et le sillon rhodanien et donc Strasbourg à Lyon par la Franche-Comté et la Bourgogne, et, parallèlement, l'amélioration des liaisons de la Franche-Comté, du Sud de l'Alsace et de la Suisse avec la région parisienne. Pour ce faire, l'Association vise à obtenir la réalisation d'une ligne TGV en site propre de Mulhouse à Dijon permettant les raccordements à la ligne du TGV Sud-Est dans les deux directions nord et sud.

Ce projet s'inscrit dans une logique de dimension européenne. Il permet en effet d'interconnecter deux grandes diagonales européennes :

- Londres/Bruxelles-Paris-Bâle-Zürich/Neuchâtel-Berne/Lausanne
- et Hambourg/Berlin-Hanovre-Göttingen-Francfort-Strasbourg-Bâle/Zürich/Neuchâtel - Berne/Lausanne-Lyon-Marseille/Montpellier-Barcelone-Madrid.

Se trouvent ainsi concernées plusieurs régions : au premier chef la Franche-Comté, l'Alsace, la Bourgogne, mais aussi les régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Languedoc-Roussillon et à l'échelle européenne plusieurs pays : la Suisse, la Scandinavie, l'Allemagne, l'Espagne et le Portugal. »

Les inscriptions du TGV Rhin-Rhône au schéma directeur européen en décembre 1990 et au schéma directeur français des liaisons ferroviaires à grande vitesse en mai 1991 sont des premières victoires pour les promoteurs du projet. C'est le moment où sont définies ses trois branches autour de Dijon : est vers Mulhouse qui constituera la première phase, ouest vers Aisy, sud vers Lyon.

Enlissement...

Mais ces victoires ne sont pas suivies d'effets : TGV Est et Rhin-Rhône restent sur une voie de garage au cours de la décennie 1990, ce qui ne manque pas d'alimenter une polémique

²⁸² Le site de l'association est une mine documentaire où l'on trouve entre autres la chronologie du projet et les textes essentiels qui ont jalonné son histoire. Merci à Thierry Zettel, secrétaire général de l'association depuis 1989, pour ses indications précieuses à l'écriture de ces lignes.

²⁸³ *La Liaison Rhin-Rhône-Méditerranée, une liaison stratégique à l'échelle de l'Europe, Documents de référence*, Belfort, 1998, p. 27.

stérile entre partisans de l'un ou l'autre projet. Toute initiative en faveur du TGV Rhin-Rhône est mal vue par les tenants du TGV Est : par exemple, lorsque Philippe Lesage, président de la chambre de commerce de Mulhouse, cherche à mobiliser les industriels haut-rhinois en créant en septembre 1990, un Comité Sud-Alsace pour le TGV Rhin-Rhône, cela « jette un certain froid à Strasbourg²⁸⁴ ». Lors d'une rencontre des élus du Grand Est au Musée des chemins de fer de Mulhouse en juillet 1991, Christian Proust, président du Conseil général du Territoire de Belfort, met les pieds dans le plat en affirmant que « le TGV Rhin-Rhône est rentable, le TGV Est ne l'est pas, la France a besoin de Rhin-Rhône pour armer sa façade Est²⁸⁵ ». Le florilège des phrases assassines et des querelles intestines est à peu près illimité...

Dans ce contexte, Jean-Marie Bockel occupe une position stratégique, mais peu confortable. Il cherche à jouer les médiateurs entre le sud et le nord, entre Jean-Pierre Chevènement et Catherine Trautmann, et défend l'idée d'un « TGV Grand Est », regroupant les deux projets. Cette ligne finit par l'emporter au colloque de Mulhouse du 7 novembre 1997 qui suit de peu l'abandon du canal à grand gabarit : son élection à la présidence de l'association est en soi un signe d'apaisement que l'on retrouve dans la résolution finale demandant que « soit arrêté un plan de financement conjoint de la première phase du TGV Rhin-Rhône et de la première phase du TGV Est, dont le démarrage ne saurait être retardé, de façon à permettre une réalisation concomitante des deux projets²⁸⁶ ». Le gouvernement Jospin valide en partie le 4 février 1998 cette double ambition en donnant la priorité au TGV Est, mais en donnant également son feu vert au TGV Rhin-Rhône²⁸⁷. Quelques mois plus tard, les collectivités alsaciennes optent en juillet, sous la houlette d'Adrien Zeller, pour un financement croisé des deux projets avec pour chacun une clé de répartition qui lui est propre²⁸⁸.

Dans les faits, il faudra attendre que les travaux du TGV Est démarrent pour que le TGV Rhin-Rhône puisse à son tour prendre son élan. La déclaration d'utilité publique pour l'ensemble de la branche est intervenue en janvier 2002, six ans après celle du TGV Est, quelques semaines avant que ne commencent les travaux à Baudrecourt. Depuis octobre 1999, il est convenu d'une première phase de travaux entre Auxonne et Petite-Croix (Territoire de Belfort).

Vers le 11 décembre 2011

La fin de la concurrence avec le TGV Est libère l'argumentaire et le lobbying de l'association en faveur du TGV Rhin-Rhône. Le rapport Chassande, publié en 1996, fait ressortir son intérêt, notamment celui de la branche sud, pour doubler au sud de Dijon l'axe sud-est Paris-Lyon menacé de saturation. L'inauguration du TGV Méditerranée offre l'occasion de publier dans *Le Monde* du 7 juin 2001 une page de publicité intitulée « Vive le TGV Méditerranée, vivement le TGV Rhin-Rhône » soulignant la complémentarité des deux lignes TGV : « Le TGV Rhin-Rhône constitue le prolongement naturel du TGV Méditerranée, sans lui les liaisons TGV Allemagne-Suisse-France-Espagne-Méditerranée ne peuvent fonctionner. » Puis vient en 2003, une campagne de communication sur le thème : « Qu'est-ce qu'on attend ? ! Le TGV Rhin-Rhône est prêt, faisons-le ! »

Comme pour le TGV Est, le bouclage du financement conditionne le début des travaux. La participation des régions Alsace, Franche-Comté et Bourgogne est acquise depuis 2002, mais

²⁸⁴ *L'Alsace*, 23.9.1990.

²⁸⁵ *DNA*, 7 juillet 1991.

²⁸⁶ *La Liaison Rhin-Rhône-Méditerranée, une liaison stratégique à l'échelle de l'Europe, Actes du colloque de Mulhouse, 7 novembre 1997*, Belfort, 1998, p. 125-126.

²⁸⁷ *DNA*, 5 février 1998.

²⁸⁸ *DNA*, 16 juillet 1998.

il faut un ultimatum de l'association en septembre 2005 et un « coup de gueule » d'Adrien Zeller pour obtenir un engagement de la région Rhône-Alpes et aboutir à la signature de la convention de financement en juillet 2006 : l'Alsace participe à hauteur de 8,2 %, moins que la Franche-Comté (12,6 %), mais plus que la Bourgogne (5,2 %) ou Rhône-Alpes (2,6 %) ²⁸⁹. Cette signature coïncide avec le lancement effectif des travaux en Haute-Saône.

Cet incontestable succès ne lève pas tous les nuages, loin s'en faut. Sont encore en jeu le financement de la deuxième tranche de travaux pour l'achèvement de la branche Est et surtout le devenir de la branche sud qui donnera sa véritable dimension Rhin-Rhône au projet : envisagée par RFF, depuis 1999, comme une ligne à vocation mixte pour les voyageurs et le fret, elle est de surcroît concurrencée depuis octobre 2007 par le projet, porté par Brice Hortefeux, du Paris-Orléans-Clermont (POCL). Le 28 janvier 2011, *Le Progrès*, dans une édition locale, croit pouvoir affirmer à la une et sur cinq colonnes : « LGV Rhin-Rhône branche sud : c'est fini », ce que dément François Fillon le 31 en venant souder le dernier rail de la LGV en travaux près d'Auxonne ²⁹⁰. Quoi qu'il en soit, pour les promoteurs du TGV Rhin-Rhône, le combat continue. Plus que jamais.

²⁸⁹ Cf. Arsène Felten et André Schontz, *TGV-Est...*, *op. cit.*, p. 228.

²⁹⁰ *Rhône Alpes Méditerranée*, n° 5, mars 2011, p. 24-26.

Épilogue

L'histoire du chemin de fer en Alsace se partage en deux époques : la première, de 1836 à 1841, est celle où un Nicolas Koechlin pouvait concevoir un projet ferroviaire de grande envergure, le réaliser et faire circuler les trains en trois ans. La seconde, de 1841 à nos jours, se caractérise par la multiplication des acteurs, la concurrence des intérêts, la dilatation considérable du temps nécessaire à l'aboutissement des projets : du Paris-Strasbourg de 1852 au TGV Est de 2007, il faut compter vingt à vingt-cinq ans entre les premières initiatives et l'inauguration officielle, voire plus si on tient à mettre un point final.

Il est néanmoins possible de proposer un découpage plus équilibré, surtout si l'on en reste à l'idée d'une passion ferroviaire. Celle-ci a connu deux temps forts qui encadrent une période plus terne : le premier, des origines aux années 1880-1890, est celui des pionniers, grands entrepreneurs, industriels, ingénieurs et bâtisseurs, qui ont construit l'essentiel du réseau, les gares et équipé les compagnies en matériel, bien au-delà des limites de l'Alsace ; le second, des années 1970 à nos jours, est sans doute moins glorieux, mais non moins passionnel : il est marqué par un regain d'intérêt pour le ferroviaire – le TGV bien sûr, mais aussi le TER ou le tram et ses dérivés – et par l'entrée en lice des politiques qui occupent désormais le devant de la scène pour faire aboutir de grands projets d'équipement public. Entre les deux, la baisse de tension est patente : certes, le développement du syndicalisme chez les cheminots, la création de la SNCF, l'âge d'or des grands trains internationaux, le passage de la vapeur à la traction électrique ne sont pas des étapes négligeables, mais l'Alsace n'y est pas impliquée comme acteur de premier plan. Elle l'était en revanche pleinement dans la *railway-mania* du XIX^e siècle à laquelle fait écho la *TGV-mania* des trente dernières années²⁹¹ ...

2011 nous place à la croisée des chemins. Seul l'avenir – d'ici vingt ans ? – dira si les avancées réelles, représentées par deux TGV qui se croisent en Alsace, auront un simple effet jacobin en rapprochant Strasbourg et Mulhouse de Paris (il est vrai aussi, de Marseille, Lyon, Bordeaux, Nantes et Lille) ou si, avec la réalisation des branches sud et ouest du TGV Rhin-Rhône et le développement des connexions vers l'Allemagne et la Suisse, l'Alsace deviendra ce carrefour central que la construction européenne rend possible. Pour y parvenir, quelques chapitres de cette histoire d'une passion alsacienne pour le train, commencée avec Nicolas Koechlin, restent à écrire.

²⁹¹ Selon les expressions de Georges Ribeill, « D'un siècle à l'autre, *railway-mania*, *TGV-mania*... La répétition d'un « modèle ferroviaire français » ? » in Pierre Lamard et Nicolas Stoskopf, *Transports, territoires et société*, *op. cit.*, p. 115-126.

Bibliographie

Histoire des chemins de fer

Caron (François), *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883 et 1883-1937*, 2 tomes, Paris, Fayard, 1997 et 2005.

Crouzet (François), « Essor, déclin et renaissance de l'industrie française des locomotives, 1838-1914 », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 55, n° 1-2, 1977, p. 112-210.

Payen (Jacques), Escudié (Bernard), Combe (Jean-Marc), *La Machine locomotive en France*, Lyon, CNRS, 1988.

Ribeill (Georges), *La Révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, Paris, Belin, 1993.

Histoire économique de l'Alsace

Hau (Michel), *L'Industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1987.

Hau (Michel), *La Maison De Dietrich de 1684 à nos jours*, Strasbourg, Oberlin, 1998.

Hau (Michel) et Stoskopf (Nicolas), *Les Dynasties alsaciennes du XVII^e siècle à nos jours*, Paris, Perrin, 2005.

Jonas (Stéphane), *Le Mulhouse industriel. Un siècle d'histoire urbaine, 1740-1848*, 2 tomes, Paris, L'Harmattan, 1994.

Ott (Florence), *La Société industrielle de Mulhouse, 1826-1876, ses membres, son action, ses réseaux*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1999.

Société industrielle de Mulhouse, *Histoire documentaire de l'industrie de Mulhouse et de ses environs au XIX^e siècle*, Mulhouse, 1902.

Stoskopf (Nicolas), *Les Patrons du Second Empire*, vol. 4, *Alsace*, Paris, Picard et Cénomane, 1994.

Vitoux (Marie-Claire) (dir.), *SACM, quelle belle histoire !*, Strasbourg, La Nuée Bleue, 2007.

Bernard (François), *L'Alsacienne de constructions mécaniques des origines à 1965*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2000.

Histoire des chemins de fer en Alsace

Bazaine (Pierre-Dominique), *Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, notes et documents*, Paris, Imprimerie nouvelle, 1892.

Baudoin (Laurent), *Les Gares d'Alsace-Lorraine, un héritage de l'annexion allemande (1871-1918)*, Sarreguemines, Éditions Pierron, 1995.

Braun (Jean), « Les débuts du chemin de fer en Alsace », *Deux siècles d'Alsace française*, 1948, p. 314-350.

Buntz (Pierre), *Les débuts du chemin de fer à Strasbourg*, catalogue de l'exposition réalisée à l'occasion de la rénovation de la gare de Strasbourg, SNCF, 1986.

Les chemins de fer d'Alsace-lorraine, *Bulletin de la Société industrielle de Mulhouse*, n° 4, 1973.

Dupuy (Jean-Marc), Buchmann (Jean), Mayer (Bernard), *L'Encyclopédie des chemins de fer d'Alsace-Lorraine*, 2 tomes, s.l., Locorevue, 1998 et 2000.

Forthoffer (Joël), *Les Ateliers ferroviaires de Bischeim, 1939-1948*, Saint-Cyr-sur-Loire, Editions Alan Sutton, 2011.

Grosseteste (William), *Chemin de fer de Mulhouse à Thann, Notes et documents présentés à la Société industrielle, le 25 septembre 1889, Bulletin spécial de la SIM*, Mulhouse, V^{ve} Bader, 1889.

Guerquin (Isabelle), *Nicolas Koechlin ou le chemin d'une fortune*, mémoire de maîtrise, université de Strasbourg, juin 1985.

Jonas (Stephane), Weidmann (Francis), *Compétitions ferroviaires transfrontalières et conflits d'acteurs dans le Rhin supérieur, contribution à l'histoire de la naissance du chemin de fer en Alsace*, Paris, L'Harmattan, 2002.

Jouffroy (Louis-Maurice), *La Ligne de Paris à la frontière d'Allemagne (1825-1852)*, 3 tomes, Paris, J. Barreau & Cie, 1932.

Lefevre (André), « La ligne centenaire de Mulhouse à Thann », *L'Alsace française*, 10 juin 1839.

Lefèvre (André), *La Ligne de Strasbourg à Bâle. La construction (1837-1846). Les répercussions françaises et internationales*, Strasbourg-Zurich, 1951.

Mulhouse et la conquête du rail, 1839-1989, BSIM, n° 814, 3/1989.

Oberlé (Roland) et Combe (Jean-Marc), *Le Train, Alsace/Lorraine, les images de notre histoire*, Strasbourg, Éditions Ronald Hirlé, 1993.

Riedweg (Eugène) (dir.), *Mulhouse sur les rails, un siècle de transports publics*, Strasbourg, La Nuée Bleue, 2006.

Trouillet (Jean-Georges) et Albert (Francis), *Chemins de fer et brasseries en Alsace-Lorraine et au Grand-Duché de Luxembourg*, chez l'auteur, 2008.

Vauquesal Papin, *Un siècle de chemin de fer en Alsace-Lorraine*, Levallois-Perret, Éditions Picador, 1980.