

La Cité du train- Patrimoine SNCF



À Mulhouse, la Cité du Train—Patrimoine SNCF, plus grand musée ferroviaire d'Europe, est un écrin gigantesque de 50 000 m² qui retrace deux siècles d'aventures ferroviaires. L'idée de conserver les locomotives ayant marqué l'histoire remonte à la fin du XIXe siècle, dans la foulée de l'Exposition universelle de 1900 à Paris, où de nombreux modèles étaient déjà admirés. Mais ce n'est au final qu'en 1961 que le projet prend véritablement vie : la ville de Mulhouse offre un terrain à la SNCF pour créer un espace dédié à son patrimoine roulant. Dix ans plus tard, le 2 juin 1971, la première exposition voit le jour grâce à l'engagement de deux passionnés : Jean-Mathis Horrenberger, industriel mulhousien, et Michel Doerr, historien ferroviaire parisien. Le musée s'agrandit en 1983, puis connaît une transformation majeure en 2005 pour devenir la Cité du Train—Patrimoine SNCF, rénovée et modernisée, exposant 151 pièces majeures de la collection nationale, dont 60 locomotives, la plus ancienne datant de 1844.



L'essor du train au XIXe siècle

Célèbre écrivain, [Théophile Gautier](#) put écrire à juste titre : « *on voit bien que la religion du siècle est celle du railway* ». De la rencontre du rail et de la vapeur (le fardier de [Cugnot](#), en 1771, était le premier véhicule à vapeur, roulant à 4 km/h !) naquit le chemin de fer. Le développement de la machine à vapeur permet la fabrication d'une locomotive en GB en 1803, conçue par [Richard Trevithick](#) et [Andrew Vivian](#), roulant sur des rails en fonte sur 15 km, à 8 km/h. En 1808, la locomotive « *Catch me who can* » (« m'attrape qui peut ») est une attraction à la foire de Londres. En 1813, [William Brunton](#) crée la *Steam horse* (« cheval vapeur », d'où notre expression de CV...), fonctionnant grâce à deux béquilles appuyées sur le sol, par crainte du manque d'adhérence, mais elle explose en 1815. Le premier train comportant des passagers circule, en 1825, sur la ligne Stockton-Darlington (39 km), à 30 km/h. Un nouveau type de locomotive, atteignant 47 km/h, équipe la ligne Liverpool-Manchester, ouverte en 1830 : c'est la Rocket (« fusée »), capable de remorquer près de 13 tonnes à 24 km/h. Il utilise notamment la chaudière tubulaire de [Marc Seguin](#), qui permet de décupler la puissance des machines. Des centaines de km de rails, en fonte puis en fer, sont posés chaque année par des compagnies privées. L'Europe entre alors dans l'ère du rail.

La France prend le train en marche. La première ligne, Saint-Etienne-Andrézieux-Bouthéon, est dédiée au transport du charbon en 1827 et aux hommes en 1832. Le 24 août 1837, la ligne de Paris à Saint-Germain-en-Laye (PSG) est inaugurée. On a demandé à Sa Majesté [Louis-Philippe 1^{er}](#) s'il voulait inaugurer la ligne, mais peu confiant dans cette nouvelle technologie, il préféra envoyer sa femme, [Marie-Amélie](#)... Le directeur général des Ponts et Chaussées, [Baptiste Alexis Victor Legrand](#) a pour mission l'élaboration des plans du futur réseau de chemin de fer devant couvrir l'ensemble du territoire. Centrée sur Paris (on parle d'étoile Legrand), la loi du 11 juin 1842 évoque même la nécessité de relier Paris à la frontière belge. Paris accueille sa première gare dès 1837, l'embarcadère de l'ouest, structure composée de bois, qui abrite des quais reliant la proche banlieue, actuelle gare Saint-Lazare. C'est le baron James de Rothschild qui demande à l'architecte allemand [Jacques Ignace Hittorff](#) de revoir l'aménagement afin de créer place de Roubaix (aujourd'hui place Napoléon III) une magnifique façade abritant 36000 m² dédiés au transport : c'est la gare du Nord.

Mais à l'époque, la population reste méfiante : [François Guizot](#), ministre de l'Instruction publique, déclarait « *qu'on allait se tuer en se déplaçant à l'effarante vitesse de 26 km à l'heure !* ». D'autres arguments plus cocasses étaient développés par des scientifiques sérieux et les détracteurs du rail, tels que les cerveaux qui s'envoleraient (surtout ceux des femmes jugés plus légers...), des poumons qui s'écraseraient, des yeux qui s'enflammeraient (la rétine ne parvenant pas à s'adapter au défilé rapide des images). Les gynécologues, eux, affirment que le ballonnement des wagons « *pour une femme devrait infailliblement provoquer une fausse couche* ». En 1837, alors qu'il avait présenté lui-même à la Chambre des députés, le célèbre physicien [Arago](#) ajoutait que les « *malheureux usagers du chemin de fer sujets à la transpiration contracteraient à coup sûr des fluxions de poitrine pendant la traversée des tunnels* » ! N'avait-il pas déclaré qu'au-delà de 27 km/h « *le coeur exploserait* » ? Il faut attendre le Second Empire pour que le train soit enfin reconnu comme un outil révolutionnaire de transformation des sociétés. Le voici qu'il inspire les artistes, notamment les impressionnistes ([Claude Monet](#) peint *La Gare Saint-Lazare*, en 1877) ou les écrivains ([Zola](#), *La Bête humaine*).



On y découvre la 111 Buddicom n°33 "Saint-Pierre", locomotive à vapeur de 1844 utilisée sur la ligne Paris-Rouen : un bijou de technologie d'époque, conçu sans toit afin de rassurer les habitants des campagnes – l'homme reste aux commandes de la machine. Les visiteurs peuvent monter à bord de wagons d'époque : voitures luxueuses de la Belle Époque réservées à la bourgeoisie, compartiments modestes où l'on imagine les paysans en route pour le marché.



Le musée expose le train impérial de Napoléon III, tiré par une locomotive du réseau Paris-Orléans, ainsi que la voiture-salon PR1, conçue pour les présidents de la IIIe République. Un panneau explique comment le président [Paul Deschanel](#), victime du syndrome d'Elpenor, tombé accidentellement du train présidentiel dans la nuit du 23 mai 1920, fut retrouvé en pyjama sur les voies par le garde-barrière, [M. Radeau](#) : l'affaire fit la une des journaux et précipite sa démission.



Le musée présente aussi l'autorail présidentiel de 1937, utilisé notamment par [Charles de Gaulle](#). Il comprend une salle à manger, une chambre-bureau, une cabine de douche, une cuisine et même un téléphone... utilisable uniquement lors des arrêts en gare !



Une section est consacrée au rôle stratégique du rail pendant les conflits, avec des véhicules utilisés pour transporter les troupes, les chars ou encore les blessés. Un wagon rappelle la déportation des juifs vers les camps, tandis qu'une locomotive renversée symbolise les actes de sabotage menés par la Résistance.

