

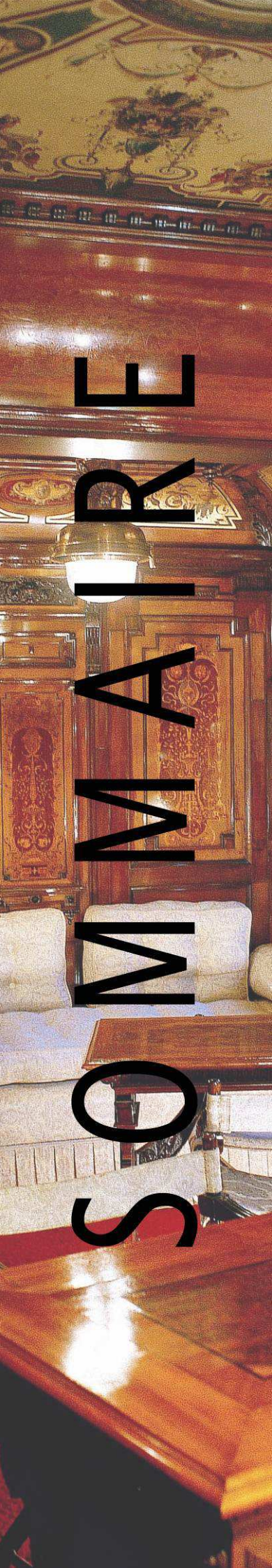
CITÉ DU TRAIN

Musée français
du Chemin de Fer

un site géré et mis en valeur par

 **culturespaces**

Contact presse
Emmanuel Bacquet
Directeur de la Cité du Train
Tél : + 33 3 89 42 83 33
bacquet@citedutrain.com



E

Page 3

Culturespaces, délégataire de la Cité du Train

Page 4

La Cité du Train ou l'histoire d'une renaissance

Page 7

Le Parcours Spectacle

Page 11

Les Quais de l'Histoire

Page 17

Programmation 2012

Page 18

L'action de Culturespaces à la Cité du Train

Page 20

Informations pratiques

S

S



Culturespaces, délégataire de la Cité du Train

Culturespaces anime et gère, avec éthique et professionnalisme, des monuments, musées et sites historiques prestigieux qui lui sont confiés par des institutions publiques et des collectivités.

Sont gérés par Culturespaces :

- le Musée Jacquemart-André, Paris (depuis 1996)
- la Villa Ephrussi de Rothschild, Saint-Jean-Cap-Ferrat (depuis 1992)
- la Villa Grecque Kérylos, Beaulieu sur Mer (depuis 2001)
- le Château des Baux de Provence (depuis 1993)
- les Carrières de Lumières (depuis 2012)
- le Théâtre Antique d'Orange (depuis 2002)
- les Arènes de Nîmes, la Maison Carrée, la Tour Magne (depuis 2006)
- la Cité de l'Automobile, Mulhouse (depuis 1999)
- la Cité du Train, Mulhouse (depuis 2005)
- le Champ de bataille de Waterloo, Belgique (depuis 2004)

Culturespaces prend en charge la mise en valeur des espaces et des collections, l'accueil des publics, la gestion du personnel et de l'ensemble des services, l'animation culturelle et l'organisation des expositions temporaires, ainsi que la communication nationale et internationale des sites, avec des méthodes modernes de management.

Pour que la visite soit toujours un moment de plaisir, les équipes de Culturespaces placent la qualité de l'accueil et l'enrichissement culturel de tous les publics au cœur de leurs préoccupations.

Avec 20 ans d'expérience et **2 millions de visiteurs par an**, Culturespaces est **le premier acteur privé** dans la gestion des monuments et musées français, et l'un des premiers acteurs européens du tourisme culturel.

Parce que notre Patrimoine doit être préservé pour les générations futures, Culturespaces **participe chaque année au financement de programmes de restauration** des monuments et des collections qui lui sont confiés.

De son côté, la **Fondation Culturespaces**, créée sous l'égide de la Fondation du Patrimoine, a pour mission de **soutenir des initiatives favorisant l'accès des enfants à la culture**.

« Notre vocation est d'aider les institutions publiques à mettre en scène leur Patrimoine et à développer son rayonnement culturel et touristique. Elle est aussi de démocratiser l'accès à la culture et de faire découvrir à nos enfants notre histoire et notre civilisation, dans des sites culturels remarquables » précise Bruno Monnier, Président-Directeur général.



La Cité du Train ou l'histoire d'une renaissance

L'idée d'un musée du chemin de fer en France

L'idée d'un musée du chemin de fer en France remonte au début **du 20^{ème} siècle** lors de la clôture de l'exposition universelle de Paris. Un peu plus tard, **en 1944**, on suggère même plusieurs sites pour ouvrir un tel musée à Paris : le Grand Palais, la Gare Montparnasse, le dépôt du Champ de Mars ou encore la gare des Invalides. Mais de nombreuses difficultés ne permettent pas au projet de se concrétiser. La SNCF, dans ses débuts, ne pouvait pas encore s'occuper de la mise en valeur de son « passé » alors que sa raison d'être était de gérer l'avenir.

En **1961**, la direction du matériel et de la traction décide de regrouper les matériels préservés dans l'ancien dépôt de Chalon sur Marne. Ce rassemblement fait l'objet d'un catalogue « Chemins de fer d'hier pour un musée ferroviaire français » édité par l'AFAC (Association Française des Amis du Chemin de Fer) **en 1965**.

La même année, la Société Industrielle de Mulhouse désigne un comité chargé d'étudier la possibilité de créer un musée ferroviaire dans cette ville, la ville de Mulhouse offrant le terrain. En **1968**, le Ministre des Transports demande un avis à la SNCF sur le principe et les modalités de création d'un tel musée. Le projet de Mulhouse est finalement accepté par la SNCF en **1969**. La Société Industrielle de Mulhouse est habilitée, par une décision du Ministre des Transports en date du **6 juin 1969**, à se mettre en rapport avec la SNCF pour que cette dernière puisse y présenter sa collection de matériel historique.

L'Association du Musée français du Chemin de Fer

C'est également en **1969** qu'il est décidé de créer l'association du **Musée français du Chemin de fer** qui tient sa première assemblée générale constitutive le 14 octobre. Les missions de l'association sont de créer un musée, d'en assurer la gestion, de poursuivre toute activité légale s'y rattachant et accomplir toutes opérations mobilières ou immobilières nécessaires. L'association du Musée français du Chemin de fer est une association loi de 1908, type Alsace Moselle, qui bénéficie dans certains domaines de particularités légales issues du droit allemand (période 1871-1918). Cette association se compose de membres actifs, bienfaiteurs et d'Honneur.

La SNCF et la CIWLT, propriétaires des matériels présentés dans l'enceinte du musée, sont Membres d'Honneur et occupent un siège permanent au Conseil d'Administration. La SNCF et la Ville de Mulhouse occupent les fonctions de Vice-président de l'association.



Dès les premiers mois de **1971**, les premières locomotives garées au dépôt de Chalon sur Saône, rejoignent Mulhouse pour y être présentées provisoirement dans une rotonde d'un ancien dépôt SNCF à Mulhouse Nord.

De Mulhouse Nord à Mulhouse Dornach

Ce « premier musée », **inauguré le 12 juin 1971**, reste ouvert pendant 5 ans et accueille 206 755 visiteurs. Il héberge **13 locomotives à vapeur**, propriété de la SNCF et restaurées par les ateliers de l'entreprise, dans l'enceinte des deux demi rotondes de l'ancien dépôt de locomotives à vapeur de Mulhouse Nord.

Pendant ce temps le véritable musée de Mulhouse se construit sur un terrain de Mulhouse Dornach. Cette construction s'accompagne de celle d'une avenue et d'un parking. La SNCF pose l'ensemble des voies dans l'enceinte du musée pour y accueillir les matériels roulants. 5 ans après l'ouverture du musée à Mulhouse Nord, la première tranche des nouveaux bâtiments du Musée français du Chemin de Fer accueille ses premiers visiteurs **en 1976**.

Mais l'importance de la collection qui s'enrichit d'année en année conduit à envisager **dès 1982** des travaux d'extension des bâtiments avec la construction d'une deuxième tranche dont les investissements sont financés par le Ministère de la Culture, le Ministère des Transports, la DATAR, la Ville de Mulhouse, le Conseil Général du Haut-Rhin, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse et la région Alsace. Le musée s'équipe également d'un pont tournant et d'un chariot transbordeur pour faciliter les manœuvres des différents matériels dans son enceinte.

En 1983, cette seconde partie du musée est ouverte au public : six nouvelles voies permettent d'accueillir d'autres locomotives en présentation. Elle est inaugurée officiellement **en 1984**. Situé 2 rue Alfred de Glehn à Mulhouse dans des bâtiments spacieux dotés de nombreuses voies de présentation, le musée expose de nombreux matériels roulants : locomotives à vapeur, locomotives électriques, autorails, automotrices, voitures voyageurs, wagons marchandises et différents éléments d'installations permettant aux visiteurs d'apprécier l'évolution du transport ferroviaire français depuis plus de 150 ans.

1350 mètres de voies et plus de 100 pièces de collection

Le Musée français du Chemin de Fer offre une exposition de **plus de 100 véhicules de collection sur 1 350 mètres de voies** ainsi que de nombreuses pièces industrielles d'équipement (traction électrique, sécurité et signalisation) sur **une superficie de 13 000 m²** (voies de réserve de la collection comprises).



Le 19 mai 1982, le musée accueillait son millionième visiteur. Ainsi, le nombre d'entrées payantes a progressé de 1971 à 1983 pour atteindre **239 807 visiteurs par an**. Sa fréquentation a ensuite progressivement diminué jusqu' à la fermeture pour travaux, **le 31 décembre de l'année 2003**.

Vers la Cité du Train

Pour faire face à cette désaffection du public, **un projet de modernisation et d'agrandissement du musée à été élaboré à partir de 1995** ayant pour objectif d'améliorer les présentations, les animations et les services offerts afin de mieux répondre aux attentes du public actuel.

Lors de la réunion du Conseil d'Administration de **1998**, ce dernier a décidé de confier un mandat de gestion du musée à une société privée spécialisée dans la gestion de sites touristiques et historiques. Un avis de concours de la fonction publique territoriale a été lancé en **octobre 1998** pour une délégation de gestion. C'est la société **Culturespaces** qui a été mandatée pour ces missions par approbation du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale du **18 juin 2004, pour une durée de 12 ans**.

L'Association du Musée français du Chemin de Fer, avec le soutien de la SNCF, a décidé de rénover de fond en comble le musée pour en faire **le plus beau musée du train d'Europe**. 8.6 M € ont été investis dans ce projet sans précédent.

A partir du 11 mars 2005, le nouveau Musée Français du Chemin de fer de Mulhouse devient alors la Cité du Train. Il propose aux visiteurs une nouvelle halle de 6 000 m² (chauffée l'hiver et rafraîchit l'été) où 27 pièces de collection de matériel roulant (locomotives vapeur, électrique, diesel, autorails, automotrices, voitures et wagons) sont présentées selon une scénographie originale confiée à l'Atelier François Seigneur qui met en valeur l'univers ferroviaire.

En 2011, c'est au tour de la seconde halle de subir une transformation. Les Quais de l'Histoire présentent, suivant un ordre chronologique de 1844 à nos jours, 60 locomotives.



Le Parcours Spectacle

Le « siècle d'or du chemin de fer »

La nouvelle halle a choisi de privilégier des animations ludiques pour raconter, avec l'appui des **techniques scénographiques les plus poussées**, la période glorieuse du chemin de fer.

Aussi, dès son entrée dans le musée, le visiteur découvre le parcours spectacle du train et de la vie des hommes, spécialement aménagé dans un nouvel espace de 6 000 m².

Pour la première fois, **le visiteur est plongé au cœur de l'histoire** avec une mise en scène au plus près du réel : sons, lumières et images se relayent pour une éblouissante reconstitution des grandes thématiques liées au train.

Le visiteur évolue au sein des plus belles locomotives et des trains les plus emblématiques des XIX^{ème} et XX^{ème} siècles. **Personnages, projecteurs, musiques et effets spéciaux** s'animent et s'accordent pour faire de cette visite un moment inoubliable.



Un spectacle animé en quatre temps

- **Une pénombre** voulue à l'arrivée des visiteurs... Les matériels évoquent d'énormes silhouettes fantomatiques et muettes.
- **Une animation - spectacle** inédite, son et lumière, mettant en scène et révélant six thématiques différentes sur l'histoire du train.
- **Une animation audiovisuelle de fiction** prolonge chaque séquence.
- **Une présentation documentaire** se poursuit individuellement grâce aux commentaires de l'audioguide.

Chaque scène dure de trois à six minutes. Les animations ne sont ni continues, ni simultanées. Il y a donc, à tout moment dans la halle, **plusieurs animations qui « jouent » tandis que d'autres sont plongées dans la pénombre.** Chaque visiteur abordera donc les thèmes proposés dans l'ordre de son choix.



Le « retour à l'âge d'or » : 6 thèmes qui explorent les racines émotionnelles du chemin de fer

Le chemin de fer des vacances

Tout commence dans la gare d'une petite station balnéaire : la **Micheline** des jolies colonies de vacances arrive en ronronnant, sans le ferraillement habituel, puisqu'elle roule sur pneus. L'occasion de rappeler qu'elle est née d'une insomnie légendaire d'André Michelin, au cours d'un voyage en wagon-lit, qui aurait décidé à construire un train sur pneus pour supprimer le martèlement des roues d'acier sur les rails.

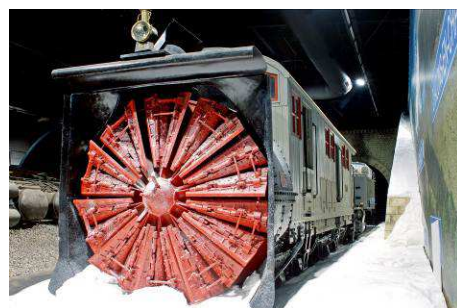
Changement de décor avec la **voiture de troisième classe des congés payés** distribuée en cinq compartiments spartiates. Les visiteurs d'aujourd'hui peuvent y prendre place avec une pensée pour les familles de l'été 36 qui purent ainsi aller découvrir la mer pour la première fois...



Le chemin de fer et la montagne

Dans le noir, on entend le halètement d'une locomotive à vapeur qui pousse un chasse-neige rotatif. Une turbine peine, s'emballe, hoquette, cale. Lumière. On découvre que l'attelage est bloqué par une congère à la sortie d'une étroite écluse. **Un montage audiovisuel conte la saga du train à l'assaut des montagnes**, la construction des grands viaducs et des tunnels transalpins.

C'est l'occasion d'**évoquer les conquêtes des sommets**. Gros plan sur la ligne Saint Gervais – Chamonix – Vallorcine, construite par le PLM à partir de 1899. Avec son fourgon automoteur Z209 et son tombereau Etf 420, ce train a enchanté des générations de skieurs et d'alpinistes.



Les trains officiels

La **locomotive à vapeur Forquenot décorée de drapeaux tricolores** avec l'aigle impérial est suivie de la **voiture-salon N° 6 PO de 1856**, chère à l'Impératrice Eugénie. L'occasion de parler des voyages officiels d'**Eisenhower et Churchill, du Général de Gaulle, du Négus, de Tito, du bey de Tunis...**



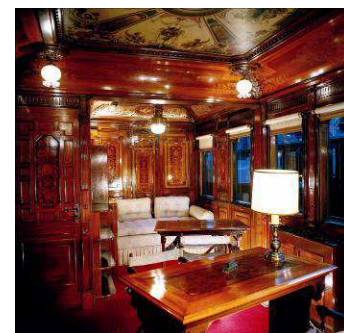


C'est en effet sous le Second Empire que naquirent en France les **trains impériaux**. Les compagnies d'alors s'honoraient de mettre un train à la disposition de l'Empereur et de sa famille. La voiture-salon dite « de l'Impératrice Eugénie » fut construite en 1856 et servit d'abord de salle à manger pour les aides de camp dans le train impérial du Paris-Orléans. Elle fut modifiée en 1889 avec l'ajout d'une plate-forme. La **décoration intérieure et extérieure** avait été confiée à l'**architecte Viollet le Duc**. Le train dont elle faisait partie comportait 6 voitures en 1856 : un wagon à bagages, un wagon servant de salle à manger et de salon aux aides de camp (présenté au musée), un wagon dit « plate-forme servant de promenade », un wagon d'honneur contenant une grande pièce et un petit salon, un wagon contenant une pièce pour les dames d'honneur, une chambre à coucher pour leurs Majestés, deux cabinets de toilette, une garde-robe et enfin un wagon à bagage de queue.



Les armes de l'Empire et le chiffre de l'Empereur étaient apposés sur quelques-uns des panneaux. Après 1870, elle fut transformée en voiture-salon et prit le nom de salon N°6 PO. La remise en état de cette voiture pour permettre son entrée au musée, nécessita de nombreuses heures de travail car elle avait servi d'abri pendant la guerre.

Un peu plus loin, la **célèbre voiture présidentielle PR1** permet d'évoquer les **malheurs du Président Paul Deschanel**, descendu du train en chemise de nuit lors d'un arrêt en rase campagne. Le train est reparti. Le lendemain, un entrefilet dans le journal local indique : « Un déséquilibré en chemise de nuit frappe à la porte du garde-barrière en prétendant être le Président de la République ». Deschanel doit démissionner.



Cette voiture comporte un salon, un bureau, une chambre présidentielle, deux cabines et un office. **Décorée dans le style arts déco avec des panneaux de verre Lalique**, elle fut utilisée par tous les Chefs d'Etat de 1925 à 1971.

Le chemin de fer et la guerre

« Comme en 14 »... La mobilisation a lieu dans l'enthousiasme de l'Union Sacrée. La voiture Bpy 135 NORD de 1909 est couverte de graffitis proclamant « à Berlin ». La vidéo montre, **images d'archives à l'appui**, combien les scènes ont été semblables dans les gares allemandes.

Une forte explosion. **On découvre une locomotive déraillée, couchée sur le talus**. Derrière elle, les rails sont déchiquetés : la bataille du rail est reconstituée avec des extraits de films de guerre montrant des actions de sabotage. Enfin, dans un tunnel, isolé sur une voie de garage, **le wagon couvert 209613 Kkwf Est de 1909** évoque, à l'appui d'un audiovisuel sobre, le rôle du chemin de fer dans la déportation.





Une évocation des cheminots

Les matériels ne sont pas tout ! **La Cité du Train a tenu à rendre hommage aux cheminots.** D'abord **les mécaniciens et les chauffeurs**, véritables « seigneurs du rail » qui forment une équipe solidaire, soudée par une connaissance parfaite de leur machine. Les mécaniciens devaient en particulier assurer 50 points de graissage en une heure. On voit les chauffeurs alimenter la chaudière en eau et le foyer en charbon, casser des briquettes, mouiller le charbon...

Les « personnels fixes » sont également évoqués : agents d'entretien des voies et aiguilleurs et les « serre-freins », essentiels à la sécurité des lourds convois de marchandises.



Le voyage

D'abord **le rêve : une voiture-salon et une voiture-lit des wagons Pullman** évoquent les voyages au long cours du Simplon-Orient-Express, « le roi des trains, le train des rois », avec l'évocation des grands écrivains qui s'imposent : **Colette, Agatha Christie, John Le Carré...**

Puis, aux antipodes, **une voiture de 4^{ème} classe d'un petit tortillard de campagne** décrit par Daumier et Maupassant : un couple d'agriculteurs se rend au marché avec poules et légumes. Plus loin, un soldat en permission admire les plantureux appas d'une nourrice.

Enfin, **le train de banlieue...** Depuis la voiture impériale ouverte de 1891 jusqu'à l'automotrice Sprague de 1935 dans laquelle les visiteurs peuvent entrer, elles en ont vu bien d'autres au cours de leur carrière de plus de soixante ans...





Les Quais de l'Histoire

Cette deuxième salle vous invite à parcourir 8 quais de gare où 60 matériels sont présentés suivant un ordre chronologique de 1844 à nos jours. Les différents quais permettent un voyage dans le temps et une découverte de l'évolution des techniques et du confort ferroviaire qui ont accompagné l'histoire de la société française : les premières locomotives à vapeur et les débuts de la traction électrique, le luxe des années 1930, les débuts de la SNCF, les records de vitesse, les trains de prestige puis de confort pour tous avant d'arriver à l'époque du TGV et de son record du monde en atteignant la vitesse de 574,8 km/h.

En introduction : La vapeur, comment ça marche ?

Avant d'emprunter sur les 8 quais de l'histoire, l'espace « La vapeur, comment ça marche ? » apporte les détails de fonctionnement des locomotives : travail des bielles, essieu coudé, échappement, distribution et... la vie intérieure d'une locomotive.

Les « coulisses » d'une locomotive

Toujours pour mieux comprendre le fonctionnement d'une locomotive, le visiteur peut profiter d'un angle de vision surprenant **en passant sous une locomotive à vapeur par une fosse de visite** installée comme dans un dépôt. Il **découvre ainsi les « dessous » du train** et de ses composants.

La 232 U1 : la vapeur en action !

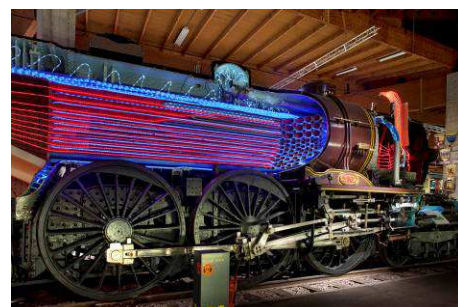
Toutes les heures, cette dernière locomotive à vapeur se met en marche pour le plus grand plaisir des visiteurs. **Mise en service en 1949**, elle marque la fin d'un monde et l'entrée dans une ère nouvelle : celle de l'électrification. Devant ce monstre d'acier en mouvement, le visiteur comprendra mieux la passion de l'équipe pour sa machine, à l'époque où elle ne conduisait et n'entretenait qu'elle, passant une grande partie de sa vie avec elle.



« L'écorché » : le secret de la vapeur

Au cours de son parcours dans la halle, le visiteur sera frappé par la vision d'une **locomotive au ventre écorché**. Cette Baltic Nord écorchée permet au visiteur, comme au badaud de l'Exposition Universelle de 1937 où elle fut présentée pour la première fois, **de mieux comprendre le cheminement interne de la vapeur**.

Cette locomotive à fière allure remorquait le train de luxe Nord Express qui longeait la Baltique. A hauteur de l'essieu central, sur le couvre-roues, une plaque décorée d'une étoile symbolise d'ailleurs l'Etoile du Nord.





La Pacific Chapelon 3.1192

La Pacific Chapelon Nord est **une des plus célèbres locomotives françaises**. Cette célébrité vient de sa splendide livrée chocolat à filets jaunes, caractéristique de la Compagnie du Nord, mais surtout de **ses performances à grande vitesse**. Elle est le fruit des améliorations apportées par l'ingénieur Chapelon à des machines en service sur le réseau Paris-Orléans. En appliquant une théorie à laquelle personne ne croyait et en intégrant rigoureusement les principes de la thermodynamique et de la mécanique des fluides, André Chapelon réussit en effet à doubler la puissance des machines et à réduire par deux la consommation, sans pour autant modifier les dimensions d'origine. **Dépasser le 130 km/h ! Un véritable prodige dans les années 30 !** La **cabine de conduite de cette machine est rendue visible** afin de rendre plus accessible au public le fonctionnement des locomotives à vapeur et la vie des mécaniciens.



Quai 1

Le XIX^e siècle – la révolution est en marche : les premières compagnies ferroviaires et les premières locomotives à vapeur.

Du 1^{er} octobre 1828, date d'ouverture de la première ligne de chemin de fer de Saint Etienne à Andrézieux, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, le chemin de fer va connaître un incroyable essor. D'innombrables compagnies privées vont obtenir la concession et l'exploitation des lignes qui vont irriguer l'ensemble du territoire national. La technique ferroviaire va évoluer très rapidement : de plus en plus lourd, de plus en plus loin et de plus en plus vite.

La « Saint-Pierre » Buddicom de 1844

Il s'agit de la plus ancienne locomotive authentique visible sur le continent européen. Elle a été construite, près de Rouen, par l'ingénieur anglais William Buddicom qui eut l'idée fondamentale de mettre au point un double châssis, intérieur et extérieur, et de placer les cylindres à l'extérieur. Utilisée dès 1844, elle remorqua les trains de voyageurs de Paris à Rouen pendant 70 ans. Certaines Buddicom totalisaient déjà, au 31 décembre 1849, un parcours de 200 000 km. L'une d'elles atteignit 1 310 000 km en 1900 !





Quai 2

Les débuts du XX^e siècle – les prémices de la belle époque mais aussi la grande guerre. La vapeur est reine mais l'électricité apparaît.

Dès 1900, le chemin de fer adopte la fée électricité : elle permet d'assurer la traction des trains dans Paris entre Austerlitz et Orsay où les volutes de fumées sont proscrites. Mais pour les grands parcours, les ingénieurs ferroviaires rivalisent d'ingéniosité pour construire des locomotives à vapeur plus performantes, plus puissantes et plus rapides, dont les célèbres Pacific. Pour faire face à l'affluence des voyageurs, on construit même des voitures à l'impériale.

Quai 3

De 1919 à 1938 – le chemin de fer entre années folles et crise mondiale : la traction électrique mais aussi le diesel au service de l'élégance et de la performance.

Dans les années 1920, la traction électrique fait son apparition sur les lignes des compagnies du PO, du Midi et du PLM. Elle pourrait éviter de subir une pénurie de charbon en cas de conflit. De nombreuses locomotives aux appellations nouvelles font leur apparition : BB, 2D2, 1ABBA1. Les constructeurs automobiles reflètent la décoration des années 30 comme les automotrices de la ligne de Sceaux. Mais en cas de conflit majeur, l'état demande aux compagnies ferroviaires de pouvoir évacuer rapidement les blessés dans des voitures dites « sanitarisables ».

L'autorail Bugatti « Présidentiel »

Cet autorail est une alternative à la main mise généralisée de l'électricité sur le rail. **Détenteur du record de monde de vitesse avec 196 km/h en 1937** sur la ligne Paris-Strasbourg, il est **équipé de quatre moteurs de Bugatti Royale**. Avec des roues indépendantes montées sur un axe, il est, en grande partie, dérivé de la production automobile mais ne possède pas de boîte de vitesse. Le « nez » de la machine permet d'offrir une meilleure pénétration dans l'air et rappelle tout à fait le profil de la motrice du TGV qu'en quelque sorte, il préfigure.



Après la crise mondiale de 1929, le célèbre constructeur automobile Ettore Bugatti ne parvenait plus à vendre de Bugatti Royales : chaque modèle coûtait en effet le prix de trois Rolls Royce ! Il répondit à un appel d'offre pour des autorails touristiques pour la ligne Paris-Deauville. La production a cessé lorsque la SNCF a demandé une adaptation diesel des moteurs, demande que n'a pu satisfaire les constructeurs.



Quai 4

Tout le monde voyage en train. Le chemin de fer transporte toutes les catégories de voyageurs, même les plus célèbres, au moyen de voitures salon. Il transporte également le courrier.

La Poste décide d'utiliser les chemins de fer pour transporter et trier le courrier en parcours. D'autres voitures « salon » sont mises à disposition de certains voyageurs comme la famille Grand Ducale du Luxembourg, ou le futur Maréchal Joffre pour des voyages d'exception.

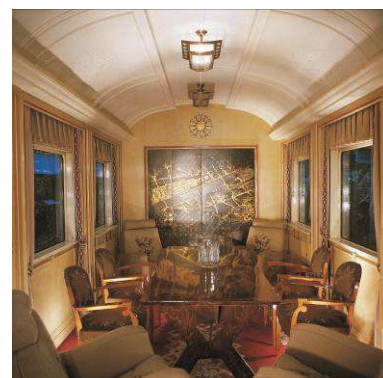
Quai 5

1^{er} janvier 1938 – création de la SNCF – Société Nationale des Chemin de fer Français

De 1938 à 1950, la SNCF est confrontée à la Seconde Guerre Mondiale et à la reconstruction du réseau. L'industrie ferroviaire américaine et canadienne fournit 1340 locomotives à vapeur en France. Sur le réseau secondaire de la SNCF, c'est le temps des autorails et des omnibus alors que les Présidents de la République voyagent toujours en train à bord d'une voiture présidentielle.

La PR2 : la voiture présidentielle n° 2

Elle fut **commandée par le Général de Gaulle en 1954**. Elle a été obtenue en transformant une voiture de 3^{ème} classe de 1924. Plusieurs modifications ont été apportées : le châssis a été renforcé, la caisse blindée et insonorisée, des jupes latérales ont parfait l'esthétique générale en masquant notamment les dispositifs d'éclairage, de chauffage et d'air conditionné. **Cette voiture de prestige était uniquement destinée au Président de la République** et à sa suite, comme le montre le monogramme doré apposé sur chaque face. Le Général de Gaulle l'a souvent utilisée, mais il est fort peu probable qu'il y ait dormi, en dépit d'un lit de grande taille adapté à sa morphologie.



L'aménagement intérieur, un peu austère mais très fonctionnel, contraste avec le luxe de la PR1 et s'accorde aux codes esthétiques des années 50. Le **décorateur Leleu**, chargé de l'ébénisterie et de l'ameublement, a notamment réalisé en laque ciselée et dorée une porte à 4 vantaux représentant une vue panoramique du Paris historique.

L'habitacle est par ailleurs très sobre : il comporte un salon, un cabinet de travail avec téléphone et radio, une chambre avec toilettes et douche ainsi que deux chambres communicantes à un lit. **Cette voiture fut retirée du service en 1983**, les Présidents de la République préférant l'avion ou utilisant des voitures classiques de 1^{re} classe.



Quai 6

Les années 1950-1960 : toujours plus vite et toujours plus lourd entre vapeur, diesel et électricité.

Les premières locomotives diesel remplacent les locomotives à vapeur dont la dernière sort d'usine en 1952. La SNCF remporte de record du monde de vitesse en 1955 en atteignant les 331 km/h, tandis que, sur la ligne Valenciennes Thionville, d'imposantes locomotives électriques transportent le minerai de fer, le charbon et la fonte en fusion. En 1967, la Société Nationale met en service son train le plus rapide : le Capitole, tracté par une locomotive mythique de couleur rouge à 200 km/h.

Quai 7

La SNCF à la conquête de l'Europe : vitesse et confort pour tous. En pénétrant sur le quai 7, vous entrez dans l'espace T.E.E. (Trans Europ Express).

À partir de 1960, les voyages internationaux se développent. Il est désormais possible de franchir les frontières sans changer de train. Ainsi, pour capter la clientèle des hommes d'affaires, la SNCF met en service des trains de prestige les Trans Europ Express. Un quai haut permet donc de découvrir deux trains T.E.E. : le TEE Etoile du Nord reliant Paris à Bruxelles et Amsterdam et le TEE Aquitaine reliant Paris à Bordeaux. Le quai est couvert d'une marquise représentant la Gare du Nord alors que les bâches décoratives retracent l'atmosphère de ces trains de prestige des années 1970.



Peu à peu, le confort des voyages se démocratise. En 1975, c'est la révolution Corail. La SNCF offre à tous les voyageurs confort et vitesse avec la climatisation et la possibilité de rouler à 160 ou 200 km/h.

Quai 8

De 1970 à 2010 – Turbo train puis TGV : grande vitesse et avenir du chemin de fer.

Le chemin de fer français tourne une page de son histoire. A partir de 1970, les anciennes séries de matériels voyageurs disparaissent peu à peu. Les ingénieurs inventent le Turbo train mais la crise pétrolière de 1973 décide de la conception du TGV – Train électrique à Grande Vitesse.

Au XXI^e siècle, l'entreprise ferroviaire nationale fait rouler au quotidien 800 TGV à 300 km/h. La France démontre l'excellence française de la Très Grande Vitesse ferroviaire. EN 2007, la SNCF, Alstom et RFF remportent le record du monde absolu à 574,8 km/h. Le train est aussi le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement.

Aucune rame à grande vitesse n'étant encore réformée, il ne nous est pas possible d'exposition le TGV à la Cité du Train.



La maquette animée

Un **réseau miniature de grande dimension** présente un diorama d'inspiration libre. Ce dernier évoque villes, campagnes et montagnes où de **nombreux trains, tant actuels qu'anciens**, y circulent.



19 mai

La Nuit des Musées

À cette occasion, la Cité du Train accueille la Nuit des Mystères, la plus grande chasse au trésor d'Europe.

29 et 30 septembre

LE SALON INTERNATIONAL DU MODÉLISME

Des exposants venus de l'Europe entière se retrouvent pour présenter leurs modèles et leurs réalisations extraordinaires. Tous les modes de transport sont à l'honneur : trains, voitures, camions, hélicoptères, bateaux, sous-marins...



L'action de Culturespaces à la Cité du Train

Depuis 2005, l'action de Culturespaces s'est concrétisée par :

- Ouverture tous les jours, toute l'année
- Gestion des espaces d'accueil
- Mise en place d'un système d'audioguide gratuit
Des audioguides, qui commentent l'histoire de cette collection, sont disponibles en 3 langues (français, anglais et allemand).
- Création d'une librairie complète accessible à tous
La librairie boutique de la Cité du Train prolonge sa découverte de l'histoire du chemin de fer. Un large choix de livres, de cartes postales, de DVD, d'objets décoratifs, de bijoux et de T-shirt inspirés de l'univers du rail et de la collection du Musée est proposé. Une gamme d'objets personnalisés permet de garder un souvenir original de sa visite.
Un espace « collectionneurs » propose une sélection de maquettes, de modèles réduits et de beaux livres pour tous les passionnés. Une sélection de maquettes de train, ainsi que de nombreux jeux et jouets passionnants permettent aux enfants de fabriquer leur propre circuit ferroviaire ou de belles locomotives.
- Création d'une chasse aux énigmes pour les enfants
Un questionnaire ludique a été imaginé pour faire découvrir le Musée aux jeunes de 7 à 12 ans. Ce livret est remis gratuitement à chaque enfant à l'entrée du site. Une énigme mystérieuse les entraîne à la recherche d'indices dissimulés et à la découverte de l'histoire de la collection. Les enfants sont accompagnés pendant toute leur visite par Filou, une petite souris.
- Mise en place d'offres à destination des groupes
De nombreuses formules à destination des groupes sont disponibles : **visites combinées** avec les autres sites de Culturespaces ou les sites de la région pour découvrir ces lieux incontournables. Les groupes bénéficient de nombreux avantages : parking autocars gratuit, gratuits pour le chauffeur et l'accompagnateur...
- Création d'ateliers pédagogiques
La visite guidée offre aux scolaires une découverte passionnante et enrichissante à la découverte de l'histoire du train, des métiers du rail à travers les plus belles machines.





- Mise en place d'un petit train circulant dans les allées du Musée
Les visiteurs peuvent désormais faire la visite des collections à bord d'un petit train coloré.
- Ouverture d'un restaurant
Le restaurant accueille les visiteurs pendant les heures d'ouverture du Musée, dans un espace cafétéria, assurant une grande variété de plats légers et de qualité.
- Mise en place d'un service de réceptions
Le Musée offre un cadre original, prestigieux et international pour organiser une conférence de presse, un séminaire ou une réunion, une visite privée en début de soirée, un cocktail ou un dîner jusqu'à 1 000 personnes ou encore une réception jusqu'à 2 000 personnes. Trois espaces vous accueillent : le « Parcours Spectacle », le Quai « Cluny » et les « Quais de l'Histoire ».



- Politique active de promotion et de communication
Pour chaque grand événement, Culturespaces assure la mise en œuvre de plans médias complets. Les supports diversifiés touchent de façon pertinente les différents publics-cibles : affichage urbain, diffusion radio et TV, annonce dans la presse et sur Internet, articles dans la presse régionale et nationale...
- Création du site internet www.citedutrain.com
Culturespaces a conçu, comme pour chaque musée et monument du réseau, un site Internet ergonomique, dynamique et intégrant les derniers dispositifs multimédia (vidéos, guide de visite à télécharger...). Le site Internet du Musée reçoit 100 000 visiteurs par an.

NOUVEAU Le nouveau site Internet de la Cité du Train a été inauguré en octobre 2011.

- Développement des synergies avec la Cité de l'Automobile
- Mise en place d'un événement annuel d'envergure : le Salon du Modélisme

Résultat de l'action de Culturespaces

Avec une fréquentation de 100 000 visiteurs par an, la Cité du Train est l'un des sites les plus visités d'Alsace.



Informations pratiques

Cité du Train – Musée français du chemin de Fer

2, rue Alfred de Glehn 68200 Mulhouse

Tel : + 33 3 89 42 83 33

Fax : + 33 3 89 42 41 82

message@citedutrain.com

www.citedutrain.com

Horaires

Le Musée est ouvert 7 jours sur 7, tous les jours de l'année (sauf le 25 décembre) :

Du 1^{er} au 3 janvier : 10h-17h

Du 4 janvier au 10 février : le week-end 10h-17h / la semaine 10h-14h

Du 11 février au 6 avril : 10h-17h

Du 7 avril au 8 novembre : 10h-18h

Du 9 novembre au 31 décembre : 10h-17h

Tarifs

Individuels

Plein tarif : 10,5 €

Tarif réduit : 8,2 € (enfants de 7 à 17 ans, demandeurs d'emploi, enseignants et étudiants)

Gratuit pour les enfants de moins de 7 ans les professionnels du tourisme et les invalides.

Pass 2 Cités

(Cité du Train + Cité de l'Automobile)

Plein tarif : 18,5 € / Tarif réduit : 14 €

Offre Famille

Entrée est gratuite pour le 2^e enfant âgé de 7 à 17 ans (avec 2 adultes et 1 enfant payant).

Groupes

Adultes (dès 20 pers.) : 8,2 € par personne

Conférencier : 90 € (de 20 à 30 pers.)

Scolaires (dès 20 élèves) : 5,8 € par élève

Offre spéciale SNCF

Profitez de 25% ou 50% de réduction sur votre billet aller/retour.

Offre valable du 12 décembre 2011 au 31 décembre 2012 pour des voyages effectués pendant la même période.

Code offre spéciale : EV25

Tarifs soumis à conditions.

Renseignements et réservations de votre train et/ou de votre hôtel dans les gares, boutiques SNCF, agences de voyages agréées SNCF, et par téléphone au 36 35 (0,34 EUR/min) depuis la France et au 33 (0) 892 35 35 35 depuis l'International.

Accès

- **En voiture** : A35 et A36, sortie Mulhouse Dornach
- **En bus** : ligne 20
- **En tramway** : ligne 3, arrêt « Musées » direct depuis la gare de Mulhouse
- **En train** : gare TGV Est-Mulhouse
- **En avion** : aéroport Basel-Mulhouse

Crédits photos

Couverture : O. Capdeville / Bandeaux de haut de page : Tuleau / Page 2 : C. Recoura / Page 7 : C. Recoura / Page 8 : C. Recoura / Page 9 : S. Recoura / Page 10 : C. Recoura, Tuleau / Page 11 : C. Recoura / Page 12 : C. Recoura / Page 13 : Fovéa / Page 14 : Tuleau / Page 17 : E. Brouard-Batteur / Page 18 : Culturespaces