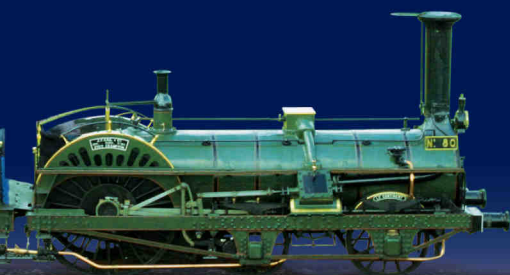


# La Cité du Train dévoile

# les. quais de l'histoire

NOUVELLE SCÉNOGRAPHIE



de 1844 à nos jours



## CONTACTS PRESSE

Sylvain Vernerey - 03 89 42 83 33

Philippe Mirville - 06 12 43 25 33





## SOMMAIRE

- Page 3** Communiqué de synthèse
- Page 5** Du Musée Français du Chemin de Fer à la Cité du Train
- Page 6** La Cité du Train en 2011 : deux expositions pour témoigner de 170 ans d'évolution des chemins de fer en France
- Page 9** Les « Quais de l'Histoire » : la plus belle collection du patrimoine de la SNCF : 60 matériels roulants pour 170 ans d'histoire ferroviaire
- Page 17** Le parcours spectacle : le siècle d'Or des Chemins de Fer
- Page 19** Visiter la Cité du Train de Mulhouse : une journée « découverte/plaisir » du chemin de fer français
- Page 21** Le projet « Quais de l'Histoire » et la Cité du Train
- Page 22** Plan des expositions « Parcours spectacle » et « Quais de l'Histoire »
- Page 23** La mise en lumière des matériels roulants : une démarche environnementale et un impact économique
- Page 24** Chronologie : 40 ans de Musée Français du Chemin de Fer à Mulhouse
- Page 27** AMFCF : Association Française du Musée des Chemins de Fer
- Page 29** Culturespaces, délégataire de la Cité du Train
- Page 30** Informations pratiques

## Communiqué de synthèse

**Le vendredi 29 avril 2011 Jean-Marie Bockel, Sénateur du Haut Rhin, Président de Mulhouse Alsace Agglomération et Guillaume Pepy, Président de la SNCF, inaugurent la nouvelle halle « LES QUAIS DE L'HISTOIRE » de la Cité du Train de Mulhouse, en présence de Philippe Mirville, Président de l'Association du Musée Français du Chemin de Fer de Mulhouse.**

Cette inauguration marque une nouvelle étape dans la modernisation du Musée Français du Chemin. Ouvert en 1971 sur le site de Mulhouse Nord, puis en 1976 sur le site de Mulhouse Dornach, le Musée Français du Chemin de Fer de Mulhouse est devenu la Cité du Train depuis 2005, avec l'ouverture d'un nouveau bâtiment accueillant l'exposition « le Parcours spectacle ».

À l'issue d'une période de 5 ans de travaux, la Cité du Train offre désormais aux visiteurs un tout nouveau Musée avec la modernisation de l'ancienne halle d'exposition de 12 000 m<sup>2</sup> où 60 matériels roulants du patrimoine de la SNCF sont mis en scène pour représenter l'histoire ferroviaire française de 1844 à nos jours.

**À partir du samedi 30 avril 2011, la Cité du Train propose à ses visiteurs de découvrir cette nouvelle halle d'exposition entièrement réaménagée : les QUAIS DE L'HISTOIRE.**

Le circuit de visite présente, **sur 8 quais de gare, 60 locomotives vapeur, électriques, diesel, autorails voitures voyageurs et wagons marchandises de collection**, tous authentiques et entièrement restaurés par les ateliers de la SNCF. Ils retracent l'évolution de la technique, du confort et du service offerts aux voyageurs ferroviaires depuis 170 ans.

Tous ces matériels reprennent vie grâce à une scénographie à la fois ludique et moderne. Chacun d'entre eux témoignent des idées d'avance des ingénieurs et des cheminots des chemins de fer français qui ont contribué à l'évolution de ce mode de transport.

Au cours de la visite, le visiteur peut découvrir des matériels ferroviaires exceptionnels : la plus ancienne locomotive à vapeur d'Europe (la Buddicom de 1844), l'espace « La vapeur comment ça marche ? » pour comprendre comment fonctionne une machine à vapeur, la première locomotive électrique mise en service en 1900 (la boîte à sel), le prestigieux autorail Bugatti présidentiel équipé de 4 moteurs de « Bugatti Royale », les voitures de luxe des années 1930, l'espace SNCF avec l'une des 1340 locomotives à vapeur construites après la seconde guerre mondiale par les Etats-Unis et le Canada, les locomotives de légende du record du monde de vitesse de 1955 à 331 km/h, la locomotive rouge du « Capitole », premier train français à 200 km/h en 1967, l'espace TEE (Trans Europe Express), des trains de prestige de la SNCF des années 1970, l'histoire de la voiture Corail, le Turbo train et le simulateur du record du monde du TGV à 574,8 km/h.

La visite des **QUAIS DE L'HISTOIRE** est entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite. Sur demande, la visite peut être effectuée à bord d'un petit train électrique.

Des quais « hauts » permettent de visiter l'intérieur des voitures les plus prestigieuses.

**L'espace TEE (Trans Europe Express) est privatisable.** Il peut accueillir des groupes pour des dîners à bord des voitures de prestige (TEE Mistral, Etoile du Nord ou Aquitaine).

Le projet des **QUAIS DE L'HISTOIRE** a été conçu et réalisé par l'AMFCF – Association du Musée Français du Chemin de Fer – avec le concours de l'agence Philéog et le partenariat de la SNCF et de Mulhouse Alsace Agglomération.

## **Du Musée Français du Chemin de Fer à la Cité du Train 40 ans de patrimoine ferroviaire de la SNCF à Mulhouse**

C'est en 1965, sous l'impulsion de Jean-Mathis Horrenberger, que 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 donne un favorable avis à la SNCF sur le principe et les modalités de création d'un tel musée. Le projet de Mulhouse est accepté par la SNCF.

Le 14 octobre 1969 une première assemblée générale approuve les statuts et dénomme l'association « Association du Musée Français du Chemin de Fer » avec pour missions : créer un Musée, assurer la gestion et poursuivre toute activité légale s'y rattachant. Il s'agit d'une Association loi de 1908 Alsace Moselle.

Le 12 juin 1971 les premières locomotives de la collection du patrimoine de la SNCF sont présentées dans un ancien dépôt SNCF à Mulhouse Nord sous l'enseigne du Musée qui est officiellement inauguré le 3 juillet de cette même année. Le 29 juin 1974 est posée la première pierre du bâtiment devant abriter le musée de Mulhouse sur le site de Dornach. Cette première tranche comporte 6 voies d'exposition (860 mètres). Il est ouvert au public le 19 juin 1976 avec la présentation de 52 matériels roulants. En 1982 une extension du bâtiment permet de disposer de 12 voies d'exposition.

Le 11 mars 2005 le Musée de Mulhouse devient la Cité du Train. A cette occasion, la présentation de 100 pièces de collection est entièrement repensée et répartie sur deux espaces d'exposition : le siècle d'or du chemin de fer et l'aventure ferroviaire.

L'exposition le siècle d'or est présentée dans une nouvelle halle de 6000 m<sup>2</sup>. 27 pièces de collection y retracent l'univers du chemin de fer, son évolution et son impact socio-économique entre le 19<sup>ème</sup> et le 20<sup>ème</sup> siècle. Le visiteur devient spectateur d'une présentation où les différents matériels se mettent en scène pour « raconter » l'histoire des chemins de fer français répartie en 6 thèmes. Le visiteur pénètre ainsi dans un univers ferroviaire extraordinaire pour une visite dynamique avec une mise en scène constituée de sons, de lumières et d'images. Chaque thème propose différents matériels témoignant d'un ou plusieurs épisodes de l'histoire de notre pays.

Le renouveau du Musée devenu en 2005 la Cité du Train est le fruit d'une étroite collaboration entre François Seigneur (Cabinet François Seigneur) qui a imaginé cette scénographie spectaculaire et Jean-Marc Combe, historien, Directeur du Musée puis devenu Conservateur. La Cité du Train offre un spectacle muséographique ferroviaire d'une exceptionnelle qualité, qui en fait le plus beau musée ferroviaire d'Europe. Constituée de pièces de collection d'une indéniable qualité, la Cité du Train de Mulhouse est un des plus beaux hommages que l'on puisse rendre au monde des cheminots qui ont servi le chemin de fer depuis près de deux siècles.

## **La Cité du Train en 2011**

### **Deux expositions pour témoigner de 170 ans d'évolution des chemins de fer en France**

#### **2006-2011 : poursuivre la modernisation du Musée Français du Chemin de Fer**

Le 11 mars 2005, la Cité du Train, le nouveau Musée du Chemin de Fer de Mulhouse, s'ouvre au public avec ses deux halls d'expositions : le Siècle d'or des Chemins de fer et l'Aventure Ferroviaire. La première année de cette nouvelle exploitation est prometteuse avec 132 000 visiteurs. Si la nouvelle salle du siècle d'or des chemins de fer est unanimement appréciée, les visiteurs apprécient moins la seconde qui n'offre pas, pour la majorité d'entre eux, le même intérêt que la première. La vue sur l'ensemble des 12 voies d'exposition déroute le visiteur qui ne sait pas par où commencer et l'absence de mise en scène ne permet pas de comprendre l'histoire de ces matériels « positionnés » sans logique pour les non-spécialistes du transport ferroviaire.

Fort de ce constat, le nouveau Président de la Cité du Train de Mulhouse élu en 2006, Philippe Mirville, se fixe comme objectif de moderniser l'ancienne salle d'exposition, dénommée l'aventure ferroviaire, où les 80 matériels roulants proposés à la visite ne répondent plus aux attentes des visiteurs du 21<sup>ème</sup> siècle.

Après plusieurs visites de musées techniques en Europe et de nombreuses réunions, un projet de modernisation de la présentation de la collection des matériels roulants du patrimoine de la SNCF est élaboré et présenté en 2007. Il comprend le reclassement complet de la collection des matériels présentés sur les 12 voies de l'ancien musée.

L'idée phare est de raconter l'histoire des chemins de fer en France de 1827 - première ligne de chemin de fer de Saint Etienne à Andrézieux – à nos jours – mise en place d'un simulateur du record du monde de vitesse. Le projet intéresse un parcours de visite sur 8 quais où 60 matériels roulants seront classés dans un ordre chronologique pour refléter l'évolution de la technique ferroviaire française. Tous ces matériels seront mis en lumière intérieurement et extérieurement. Des quais hauts devront permettre de visiter l'intérieur de certaines voitures.

## **2008 : l'année des grandes manœuvres et des grands travaux**

Le projet est approuvé par le Conseil d'administration et mis en œuvre dès 2008. Reclassement de 60 matériels roulants sur 12 voies n'est pas une mince affaire ! Deux chiffres : 25 mètres de long et 80 tonnes : c'est la longueur moyenne et les pièces de chaque pièce de collection. Une autre contrainte vient compliquer ces travaux : la dépose de la totalité du plan de voie externe suite aux travaux du Tram-train rend toute manœuvre ferroviaire impossible à compter du 31 mars pour une durée d'un an, qui sera en réalité de deux ans.

Avec un dévouement hors du commun et dans des conditions très difficiles l'équipe du Musée réussit à positionner à leur emplacement définitif l'ensemble des matériels présents à Mulhouse avant l'échéance du 1<sup>er</sup> avril. D'autres matériels entreposés à Mohon, notamment, devront attendre la reprise du plan de voie.

## **2009 : la mise en œuvre de la scénographie**

Après consultation de plusieurs agences d'événementiels, c'est « PHILEOG » qui est retenue pour les travaux de scénographie et du choix du logo des **QUAIS DE L'HISTOIRE**. Le 15 janvier 2009 débutent d'importants travaux d'aménagement et de construction de cloisons pour le circuit de visite. Ils sont rendus très difficiles par le fait qu'il est impossible de déplacer le moindre matériel roulant : il n'y a plus aucune voie à l'extérieur du hall d'exposition. Il faut donc protéger le mieux possible tous les matériels de collection, alors que le Musée est toujours ouvert au public.

## **2010 : la finalisation du projet des « Quais de l'Histoire » : 60 matériels mis en lumière et scénarisés**

Alors que les travaux de scénographie des **QUAIS DE L'HISTOIRE** se poursuivent par la mise en place de bâches explicatives et de visuels, l'AMFCF confie à une entreprise mulhousienne la mise en lumière des matériels de la collection avec équipement en LED des phares, des éclairages des cabines ou des éclairages intérieurs des voitures. Hormis l'intérêt financier de cette opération par les économies de consommation énergétique qu'elle représente, elle devient impérative par la disparition progressive du marché des ampoules classiques. L'entreprise SAM Electro réussit le tour de force d'équiper les anciennes ampoules des phares des locomotives avec des LED sans que le visiteur ne s'aperçoive de cette modification.

Le 11 avril 2010, les travaux de construction de la ligne du Tram-Train étant terminés, débutent les travaux de reprise du plan de voie extérieur et du raccordement au réseau ferré national. La Cité du Train peut donc accueillir de nouveaux matériels de collection. Le 22 avril, la SNCF nous livre les CC 40101 et CC 14018, deux voitures TEE Mistral et Grand Confort et la BB 9291 Capitole en provenance de la réserve de Mohon. Nous prenons également livraison du locotracteur Y 7199 dans sa livrée « Cité du Train ». En parfait état de marche il permet d'effectuer les manœuvres de positionnement de ces nouveaux matériels.

À compter du deuxième semestre 2010 l'ensemble des 60 matériels roulants entrant dans le projet des **QUAIS DE L'HISTOIRE** est en place. La fin de l'année est consacrée à la poursuite de la mise en lumière des matériels exposés.

## **2011 : un nouveau concept unique en Europe : l'espace Trans Europ Express**

Le début de l'année 2011 est marqué par de nouveaux travaux de grande ampleur dans l'ancienne salle du Musée ouverte en 1971 : la construction de deux quais hauts. Jusqu'à présent le visiteur se trouvait au niveau des essieux de tous les matériels présentés. Quelques passerelles métalliques permettaient de « voir » l'intérieur de certains matériels, mais celle-ci n'autorisaient pas les personnes à mobilité réduite à bénéficier de cet intérêt de la visite. Un projet de construction en « dur » de deux vrais quais de gare a donc été élaboré et mis en œuvre en janvier. Ces deux quais d'une hauteur de 1.30 m desservent les voies 5 et 6 et les voies 10 et 11 des **QUAIS DE L'HISTOIRE**. De longues rampes d'accès facilitent la montée à hauteur des portes d'entrée des voitures dont certaines seront ainsi « visitables ».

Les derniers travaux des **QUAIS DE L'HISTOIRE** intéressent la création d'un espace T.E.E. des années 1970. Le quai haut desservant les voies 10 et 11 permet ainsi de pénétrer à l'intérieur de deux voitures TEE : une voiture Inox à couloir central de type Mistral 69 et une voiture Bar Grand Confort. Ces deux voies seront entourées de bâches décoratives aux couleurs des TEE délimitant cet espace qui offrira la possibilité de revivre l'ambiance des TEE Etoile du Nord – reliant Paris à Bruxelles et Amsterdam – ou Aquitaine – reliant Paris à Bordeaux. Il est désormais possible de prendre un verre au bar ou de dîner dans le plus pur style de la Compagnie des Wagons-Lits dans la voiture Mistral.

**29 avril 2011 : Inauguration de la nouvelle Cité du Train : 87 matériels roulants et deux expositions didactiques : le « Parcours spectacle » et les « Quais de l'Histoire ».**

Cette inauguration marque la fin de 5 ans de travaux. Le Musée Français du Chemin de fer soufflant les 40 bougies de son ouverture au public, prend à cette date un nouveau départ !

## Les « Quais de l'Histoire » : la plus belle collection du patrimoine de la SNCF 60 matériels roulants pour 170 ans d'histoire ferroviaire

Sur une superficie de 12000 M2, 12 voies d'exposition desservies par 8 quais accueillent 60 matériels roulants retraçant l'histoire des chemins de fer français et de la SNCF de 1844 à nos jours. Dès l'entrée dans ce hall d'exposition le visiteur pénètre dans un premier espace précédant le premier quai et dénommé « la vapeur, comment ça marche ? ». Au travers de 4 locomotives, d'un tender et de plusieurs éléments techniques, le visiteur découvre la technique de fonctionnement de la locomotive à vapeur

### Espace « La vapeur, comment ça marche ? »

Quatre locomotives d'exception et un tender sont exposés dans cet espace :

#### **LA BALTIC 3.1102 : LA VIE INTERIEURE D'UNE LOCOMOTIVE**

Cette locomotive « coupée » en deux permet de comprendre son fonctionnement à l'aide de guirlandes lumineuses LED représentant le cheminement des gaz de combustion, de l'eau et de la vapeur. Elle a été présentée avec cette animation à l'exposition des Arts et Techniques de 1937 sur le thème « la vie intérieure d'une locomotive ».



#### **LE TENDER 22 C 306 : LA VIE INTERIEURE D'UN TENDER**

Une locomotive à vapeur doit être en permanence alimentée en eau et en charbon pour permettre la production de vapeur. Un wagon dénommé tender est accouplé en permanence à la locomotive pour permettre le transport de ces ingrédients. Le tender 22 C 306, à l'identique de la locomotive à vapeur Baltic, est présenté ouvert sur le thème « la vie intérieure d'un tender de locomotive ».

#### **LA SEZANNE : UNE LOCOMOTIVE INSPECTEE PAR NAPOLEON III**

Cette locomotive est devenue célèbre en accueillant sur sa plateforme l'Empereur Napoléon III venu inspecter son nouveau système de chauffe révolutionnaire : un combustible liquide au lieu du charbon.

### **LA CHAPELON NORD : PUISSANCE, VITESSE ET BEAUTE, UNE LOCOMOTIVE DE LEGENDE**

Cette locomotive de type Pacific construite suivant les études de l'ingénieur André Chapelon est la plus évoluée, la plus puissante et la plus rapide des réseaux français. La « Chapelon Nord » atteint plusieurs fois la vitesse de 170 km/h.



### **LA 232 U 1 : LA LOCOMOTIVE A VAPEUR LA PLUS PERFECTIONNEE DU RESEAU FRANCAIS**

Conçue par l'ingénieur Marc de Caso pour remorquer des trains rapides elle pouvait atteindre le 200 km/h. Cette locomotive carénée à l'esthétique remarquable est équipée des ultimes perfectionnements techniques appliqués à la traction vapeur en France. Toutes les 15 minutes elle se « met en marche » sur des galets afin de permettre d'admirer le travail des bielles entraînant les roues motrices.



## **Quai n° 1 : le XIX<sup>ème</sup> siècle**

**La révolution industrielle est en marche : les premières compagnies ferroviaires et les premières locomotives à vapeur.**

Sur ce quai, 6 locomotives à vapeur et 3 wagons retracent l'extension fulgurante du nombre de lignes et de kilomètres de voies ferrées qui vont couvrir l'ensemble du territoire national. Au cours de ce demi siècle la technique des locomotives à vapeur va évoluer très rapidement pour permettre de transporter toujours plus lourd, toujours plus vite, toujours plus loin.

Parmi ces locomotives de légende :

**La BUDDICOM N° 33 Saint Pierre** : construite en 1844 elle est la locomotive à vapeur la plus ancienne conservée sur le continent européen.

**La CRAMPTON N°80** : cette locomotive construite en 1852 remorqua les trains de voyageurs à la vitesse de 120 km/h sur la ligne de Paris à Strasbourg. Reprise en symbole sur le visuel des **QUAIS DE L'HISTOIRE**, elle a circulé sur la ligne de Paris à Strasbourg du TGV Est Européen en 2007 aux côtés d'un TGV.



## Quai n° 2 : les débuts du XX<sup>ème</sup> siècle

**Les prémices de la Belle Epoque 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 impériale.

Ce quai dessert deux voies où sont exposés 8 matériels du patrimoine de la SNCF Parmi eux :

**LA LOCOMOTIVE ELECTRIQUE BOITE A SEL.** Il s'agit de la première locomotive électrique qui dès 1900 reliait la gare d'Austerlitz à la gare d'Orsay en plein cœur de la Capitale.

**LA LOCOMOTIVE A VAPEUR COUPE-VENT du P.L.M. :** cette locomotive à vapeur au profil aérodynamique pour couper l'effet du Mistral dans la vallée du Rhône, remorquait les trains de voyageurs entre Paris Marseille Nice et Monaco

**LA PREMIERE LOCOMOTIVE PACIFIC :** construite pour la Compagnie du Paris Orléans il s'agit de la première locomotive PACIFIC mise en service en Europe, elle est devenue une locomotive de légende immortalisée par la musique d'Arthur Honneger : Pacific 231.

**LA VOITURE VOYAGEURS A DEUX ETAGES BIDEL :** ancêtre des voitures de la banlieue parisienne à deux niveaux, cette voiture porte le nom d'un cirque célèbre au début du 20<sup>ème</sup> siècle en raison de ses barreaux aux fenêtres.



## Quai n° 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 ou 1ABBA1. Les constructeurs automobiles s'intéressent aux chemins de fer comme Bugatti ou Renault.

L'aménagement des voitures 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 ».

**LA LOCOMOTIVE ELECTRIQUE 2D2 5516** : construite pour la desserte de la ligne de Paris à Bordeaux. A sa fin de carrière en 1978, la 2D2 5516 a parcouru 7 818 667 km soit 195 fois le tour de la terre en 45 ans

**LA LOCOMOTIVE ELECTRIQUE BB 4002** de la Compagnie du Midi. Cette locomotive à l'esthétique discutable et en livrée blanc cassé, a assuré la traction du train inaugural de la première électrification en France en 1500 volts continu sur la ligne de Pau à Lourdes le 30 octobre 1922.

**LE WAGON RAPIDE PRESIDENTIEL D'ETTORE BUGATTI** : on connaît Ettore Bugatti, célèbre constructeur automobile. Mais il est aussi un constructeur ferroviaire qui a su adapter l'esthétisme et la performance de l'automobile au service du rail ! L'autorail Bugatti présenté est équipé de 4 moteurs de Bugatti Royale.



**L'AUTORAIL A ESSENCE SCHNEIDER** : une voiture voyageurs équipé d'un moteur Somua à essence et, bien sûr, doté d'un poste de conduite disposé dans un espace pouvant également recevoir des bagages ou des colis.

## Quai n° 4 : Tout et tout le monde peut voyager 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 aussi 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.

Ce quai haut (construit dans le cadre de l'aménagement des **QUAIS DE L'HISTOIRE**) permet de profiter des superbes aménagements intérieurs des matériels exposés sur les voies 5 et 6

**LA VOITURE SALON PLM** : une voiture de luxe destinée à une clientèle aisée pour voyager confortablement entre Paris et la Côte d'Azur. En 1938 ce salon a accueilli la Reine d'Angleterre lors de son voyage en France.



**LA VOITURE GRANDE DUCHESSE** à la disposition de son Altesse et de la famille Grand-ducale du Luxembourg pour leurs déplacements.

**LA VOITURE SALON DU GENERAL JOFFRE** : lors de la déclaration de la Première Guerre Mondiale, la compagnie du P.L.M. met cette voiture à disposition personnelle du Général en chef Joffre, futur Maréchal de France, pour ses déplacements entre août 1914 et décembre 1915.

## Quai n° 5 : 1<sup>er</sup> janvier 1938

**Création de la SNCF – Société Nationale des Chemins 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 à la 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.

Pour pénétrer sur ce quai, le visiteur franchit la porte d'entrée du 88 rue Saint Lazare à Paris, siège mythique de l'entreprise nationale jusqu'en 1999.

**LA LOCOMOTIVE MIKADO 141 R 1187** : dès la fin de la seconde guerre mondiale, la SNCF commande 1340 locomotives à vapeur pour tous services à l'industrie américaine et canadienne à livrer le plus rapidement possible. Le choix se porte sur une locomotive simple et robuste à chauffe au charbon ou au fioul



**LA VOITURE PRESIDENTIELLE DU GENERAL DE GAULLE** : dotée d'un cabinet de travail, d'une chambre à coucher et d'un cabinet de toilette avec douche, cette voiture a transporté les Présidents Coty, Pompidou et Kroutchev mais surtout le Général De Gaulle.

**L'AUTOMOTRICE ST GERVAIS VALLORCINE** : présentée sur une voie étroite « métrique » elle desservait la ligne de montagne de la vallée de Chamonix.

## Quai n° 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 le 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.

**LA LOCOMOTIVE FER A REPASSER** : une esthétique particulière pour une locomotive électrique devant remorquer les trains lourds de charbon et des produits sidérurgiques sur l'artère Nord-Est entre Valenciennes et Thionville. Elle est associée à un wagon poche pour le transport de la fonte en fusion.

**LA CC 7107 ET LA BB 9004 DETENTRICES DU RECORD DU MONDE DE 1955 : 331 KM/H** : ces deux locomotives de légende témoignent des premiers essais à très grande vitesse réalisés dans les Landes en 1955.

**LA BB 9291 CAPITOLE** : cette locomotive peinte en rouge (une des dernières locomotives entrée dans la collection de la Cité du Train) témoigne du 1<sup>er</sup> train français ayant circulé à 200 km/h entre Paris et Toulouse.

**LA LOCOMOTIVE A VAPEUR 241 P 16** : l'une des dernières locomotives à vapeur construites pour la SNCF en 1947, c'est aussi l'une des dernières locomotives à vapeur ayant circulé en France jusqu'en 1973. Elle marque l'abandon de ce mode de traction.



## Quai n° 7 : les années 1960-1970

**La SNCF à la conquête de l'Europe : vitesse et confort pour la clientèle affaire, mais aussi pour tous.**

A partir de 1960 les voyages internationaux se développent. Il faut franchir les frontières sans changer de train. Pour capter la clientèle des hommes d'affaire la SNCF met en service des trains de prestige Trans Europ Express. Mais dès 1960 le confort des voyages en voiture-lit se démocratise. En 1975 c'est la révolution Corail : la SNCF propose le confort et la vitesse pour tous types de voyages en construisant 3886 voitures Corail.

En pénétrant sur le quai N° 7 le visiteur entre dans l'espace T.E.E. Trans Europ Express. Un quai haut permet de desservir les voies 10 et 11 où sont stationnés deux trains « T.E.E. ». Sur une voie le TEE Etoile du Nord reliant Paris à Bruxelles et Amsterdam, sur l'autre le TEE Aquitaine reliant Paris à Bordeaux à 200 km/h. 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 avec la représentation des affiches des trains TEE.

Les deux voitures T.E.E. : une voiture à restauration à la place du type Mistral et une voiture Bar de type Grand Confort peuvent accueillir des groupes ou des individuels à l'occasion de soirées privatives. Le visiteur-voyageur peut y prendre un cocktail ou un dîner à la place comme à l'époque de la brigade des Wagons-Lits qui assurait le service à bord.

**LA LOCOMOTIVE ELECTRIQUE CC 40101 :** une locomotive européenne » capable de remorquer des trains entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne : une véritable usine ambulante



**LA LOCOMOTIVE ELECTRIQUE CC 6572 :** d'après les spécialistes, la plus belle locomotive construite pour la SNCF. De couleur gris argent, rouge et orange elle a été dessinée par le designer Paul Arzens. Elle remorquait les TEE Aquitaine, Etendard et Capitole à la vitesse de 200 km/h

**LES VOITURES TEE MISTRAL ET GRAND CONFORT :** les voitures les plus confortables jamais construites pour la SNCF. Elles assuraient les trains au nom prestigieux de l'époque des Trans Europ Express

**LA VOITURE LITS PILLEPICH :** comment voyager confortablement en train comme dans une chambre d'hôtel ? Une voiture-lit à l'aménagement exceptionnel accessible avec un billet de 2<sup>ème</sup> classe.

**LA VOITURE CORAIL :** à partir de 1970 la SNCF passe commande de 3886 voitures Corail, diminutif de Confort sur RAIL. Elles offrent aux voyageurs des deux classes confort et vitesse avec la climatisation et la possibilité de rouler à 160 ou 200 km/h. La voiture exposée est équipée de 5 décorations et 5 aménagements différents de celle « corail » de 1975 à la décoration « TEOZ » de 2003 encadrant 3 décorations pour 3 régions TER.

## Quai n° 8 : de 1970 à 2010

**Turbotrain puis TGV : grande vitesse et avenir du chemin de fer. La SNCF donne au train des idées d'avance.**

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 Turbotrain mais la crise pétrolière de 1973 décide de la conception du TGV - Train électrique à Grande Vitesse. Au 21<sup>ème</sup> 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.



## LES MAQUETTES DE TGV

**1981** : à partir du 27 septembre les premiers TGV Sud-Est de couleur « orange » desservent la ligne nouvelle à grande vitesse de Paris à Lyon à la vitesse de 260 km/h.

**2011** : 450 rames TGV assurent plus de 700 circulations quotidiennes sur l'ensemble du territoire nationale.

Aucune rame à grande vitesse n'étant encore réformée, il n'est pas encore possible d'exposer le TGV à la Cité du Train. C'est pourquoi sont présentés sur la voie 12 trois matériels roulants du patrimoine ferroviaire ayant circulé jusqu'à la mise en service du TGV :

- une automotrice électrique du P.O. datant de 1923 et ayant circulé jusque dans les années 1980
- une locomotive électrique bi-fréquence BB 20210 construite pour des relations internationales entre la France, l'Allemagne et la Suisse
- une motrice de turbotrain RTG au profil aérodynamique issue des études de la SNCF pour la grande vitesse

Plusieurs maquettes de TGV sont exposées dans les **QUAIS DE L'HISTOIRE** : TGV Duplex, TGV Eurostar et TGV Thalys.



## LE SIMULATEUR DU RECORD DU MONDE : 574.8 KM/H

**Pour revivre en 1 minute et 30 secondes le moment le plus rapide de l'histoire ferroviaire mondiale**

Le mardi 3 avril 2007, à 13h13, une rame TGV atteint la vitesse extraordinaire de 578,4 km/h sur la ligne à grande vitesse Est Européenne, sur la commune d'Eclaires dans la Marne : un nouveau record du monde de vitesse sur rail !

Retransmis en direct à la télévision et sur le web, salué par tous les médias nationaux et internationaux, ce record mondial de vitesse sur rail confirme l'excellence française de la très grande vitesse ferroviaire. Il porte très haut le niveau de maîtrise de cette technique de transport terrestre par les ingénieurs français. Bien entendu, on

félicite tout de suite la SNCF, entreprise historique du chemin de fer en France. On sait qu'elle a remporté tous les records mondiaux de vitesse sur rail depuis plus de 50 ans. Mais pour le record de 2007, la SNCF n'est pas la seule entreprise à avoir décroché un nouveau ruban bleu de la grande vitesse ferroviaire. Alstom, le célèbre constructeur des TGV et Réseau Ferré de France (RFF) établissement public désormais propriétaire de l'infrastructure ferroviaire française (créé en 1997) l'ont rejoint dans cette aventure.



## Le « Parcours spectacle » Le siècle d'Or des Chemins de Fer

La modernisation du Musée Français du Chemin de Fer a débuté le 11 mars 2005 avec l'ouverture au public d'un nouveau bâtiment accueillant une exposition dénommée « LE PARCOURS SPECTACLE ». À cette occasion le Musée est devenu la Cité du Train.

Cette nouvelle halle d'une superficie de 6000 m<sup>2</sup> propose une exposition consacrée au « siècle d'or du chemin de fer ». 27 pièces de collection y retracent l'univers du chemin de fer, son évolution et son impact socio-économique entre le XIX<sup>ème</sup> et le XX<sup>ème</sup> siècle. Le visiteur devient spectateur d'une présentation où les différents matériels se mettent en scène pour « raconter » l'histoire des chemins de fer français répartie en 6 thèmes, mais aussi plusieurs épisodes de l'histoire de notre pays.

Cette nouvelle salle d'exposition proposée aux visiteurs dès son entrée dans la Cité du Train offre l'intérêt de mettre en valeur des véhicules d'exception selon une scénographie très spectaculaire. Les travaux entrepris pour permettre cet agrandissement du Musée Français du Chemin de fer ouvert depuis 1971, ont été financés par l'Etat, la Région Alsace, le Département du Haut-Rhin et la Ville de Mulhouse. D'un coût total de 9 millions d'euros, ils permettent d'exposer sur 5 voies, 27 véhicules ferroviaires propriété de la SNCF, de la Compagnie des Wagons-lits et de la RATP.



## **Un parcours spectacle sur 6000 m<sup>2</sup> autour de 27 véhicules ferroviaires d'exception. Les thèmes et les matériels exposés :**

### **1 - Le Chemin de fer et les vacances**

- Micheline XM 5005 (1936) Compagnie des Chemins de fer de l'Est
- Voiture voyageurs Mixte C5 (1911) Compagnie du Paris Orléans

### **2 - Le chemin de fer et la montagne**

- Fourgon automoteur Z 209 (1901), ligne de Chamonix, Compagnie du PLM
- Tombereau automoteur (1920), ligne de Chamonix, Compagnie du PLM
- Chasse Neige ZR1 Aurillac (1909), Compagnie du Paris Orléans
- Locomotive tender 141 TA5452 « Mikado » (1911), Compagnie du Paris Orléans

### **3 - Les trains officiels**

- Locomotive à vapeur Forquenot 121- 340 (1883), Compagnie du Paris Orléans
- Voiture-Salon des aides de camp N° 6 train Impérial (1856), Compagnie du Paris Orléans
- La Voiture Salon Présidentielle PR1 (1913)

### **4 - Le Chemin de fer et la Guerre**

- Locotracteur ALVF Crochat (1916)
- Voiture voyageurs B8 py 135 (1909), Compagnie des Chemins de fer du Nord
- Locomotive 140 A 259 « Consolidation » (1928), Compagnie des Chemins de fer du Nord
- Wagon-plat Rt Zy 16241 (1918)
- Wagon Couvert K (1924), Réseau de l'Etat

### **5 - Les Cheminots**

- Locomotive à vapeur 241 A 1 « Mountain » (1924), Compagnie des Chemins de fer de l'Est
- Draisine à pompes
- Wagon couvert à bogies (1918), Compagnie des Chemins de fer du Nord

### **6 - L'Univers des Voyages**

- Locomotive à vapeur Bourbonnais 030 A 1 (1854) Compagnie du P.L.M.
- Voiture de 4<sup>ème</sup> classe (1907) Compagnie de l'Alsace-Lorraine
- Voiture-restaurant 3348 (1928), Compagnie des Wagons-Lits/SNCF
- Locomotive à vapeur 030 TA 628 (1854), Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest
- Voiture à Impériale B9 20303 (1891), Réseau de l'Etat
- Motrice de métro Sprague M 1354 (1935), RATP
- Locomotive à vapeur Atlantic 221 A 30 (1905), Compagnie des Chemins de fer du Nord
- Voiture Pullman 4018 (1926), Compagnie des Wagons-Lits
- Voiture-lits Luxe 3532 (1929), Compagnie des Wagons-Lits
- Voiture de 3<sup>ème</sup> classe C 11 24701 Arts Déco (1924), Compagnie des Chemins de fer du Nord

## Visiter la Cité du Train de Mulhouse

### Une journée "découverte/plaisir" du chemin de fer français

#### Venir en TGV, Corail ou Ter

La Cité du Train de Mulhouse est facilement accessible en train par le réseau du TGV Est Européen (3 heures de trajet depuis Paris) et par les dessertes Corail ou TER. A compter du 11 décembre 2011 Mulhouse sera desservie par le réseau des TGV Rhin-Rhône (2h40 de trajet depuis Paris).

#### Un trajet complémentaire en Tram-Train ou Tramway

Depuis le 12 décembre 2010 la Cité du Train est facilement accessible depuis la gare SNCF en empruntant la ligne 3 du réseau Tramway SOLEA ou par la ligne de Tram-Train à destination de Lutterbach et Thann. Un trajet de 16 minutes permet d'atteindre la station « Musées » avec une fréquence d'un tram ou tram-train toutes les 15 minutes en semaine et toutes les 30 minutes les dimanches et fêtes.



#### Une navette ferroviaire originale Tram-Train / Cité du Train

La station « Musées » donne un accès direct à la Cité du Train. Durant les week-ends en haute saison ou sur demande pour les groupes, une navette ferroviaire de la Cité du Train offre un parcours terminal entre la station Musées et le Quai de Cluny au cœur même de la Cité du Train.

Cette navette est constituée d'un matériel original : deux locotracteurs de type Y 7100 (construits dans les années 1960) encadrent une remorque d'autorail (de type XR 6000). Cette navette est décorée aux couleurs de la Cité du Train identique à la façade du nouveau bâtiment. Ce patchwork de couleur reprend toutes les couleurs utilisées par la

SNCF pour la décoration de ces matériels.



## Un petit train électrique pour la visite du musée

Pour une visite confort des **QUAIS DE L'HISTOIRE**, la Cité du Train met à disposition de ses visiteurs un petit train électrique sur pneus, respectueux de l'environnement. Ce petit train parcourt les 8 quais de l'histoire pour une visite rapide et commentée de la collection du patrimoine de la SNCF. Il peut être réservé à l'avance sur demande pour les groupes.



## L'animation extérieure de la Cité du Train

Les emprises extérieures de la Cité du Train comportent un pont transbordeur et une plaque tournante pour faciliter les manœuvres des matériels. Les week-ends en haute saison la Cité du Train propose une animation extérieure sur la plaque tournante : le visiteur peut ainsi assister aux manœuvres de locomotives à vapeur entreposées dans les réserves de la Cité du Train dans un véritable environnement ferroviaire. De cette zone située à l'extérieur de la salle d'exposition, il bénéficie également d'une vue directe sur les circulations ferroviaires des Tramways, Tram-train, TGV, Corail, TER ou trains de Fret empruntant la ligne Strasbourg-Mulhouse du Réseau Ferré National.



## L'espace T.E.E. des « Quais de l'Histoire »

Le quai N°7 encadrant les voies d'exposition 10 et 11 donne accès à l'espace T.E.E. des années 1970. Cet espace unique en Europe offre la possibilité de visiter des voitures qui équipaient les trains de prestige dénommés Aquitaine, Etendard, Etoile du Nord ou encore Mistral...

A cette époque la Compagnie des Wagons-Lits assuraient le service du Bar et de la restauration en voiture-restaurant. La Cité du Train offre la possibilité de revivre un voyage à bord de ces voitures de rêve pour les groupes. Cet espace peut être privatisé pour des soirées avec dîner à bord de la voiture TEE dans le plus pur style de la Compagnie des Wagons-Lits.



## Le projet « Les Quais de l'Histoire » et la Cité du Train

« **LES QUAIS DE L'HISTOIRE** » est un projet conçu et réalisé par Philippe Mirville, Président de l'AMFCF et Sylvain Vernerey, Directeur d'exploitation de la Cité du Train.

L'**AMFCF** a confié à Jean-Pierre Morel de la société d'événement PHILEOG, la conception artistique de l'aménagement ainsi que la réalisation du logo des **QUAIS DE L'HISTOIRE**.

Les différentes phases de ce projet et les diverses manœuvres des matériels ont été assurées avec la participation active des salariés de la Cité du Train.

L'**AMFCF** a confié à de nombreux prestataires les différents travaux de ce projet :

AMOROSI pour la menuiserie,  
SAM ELECTRO pour la scénographie électrique,  
MEDIAFAB et PREVEL pour la scénographie visuelle,  
IMMOBAT pour les travaux de maçonnerie,  
MAGNUM et IEC pour la scénographie de mise en lumière,  
1 BEAUJOUR pour les travaux de graphisme.

Le budget de ces travaux s'élève à 1 M € (2007 à 2011) dont le financement a été assuré par l'AMFCF avec le concours de la SNCF et de M2A – Mulhouse Alsace Agglomération



Le **Musée français du chemin de fer** est un « musée français ».

Il est géré par l'**Association du Musée Français du Chemin de Fer – AMFCF** - selon les accords conclus avec les propriétaires des pièces de collection, et notamment la SNCF, la RATP et la Compagnie internationale des wagons-lits et du tourisme (CIWLT).

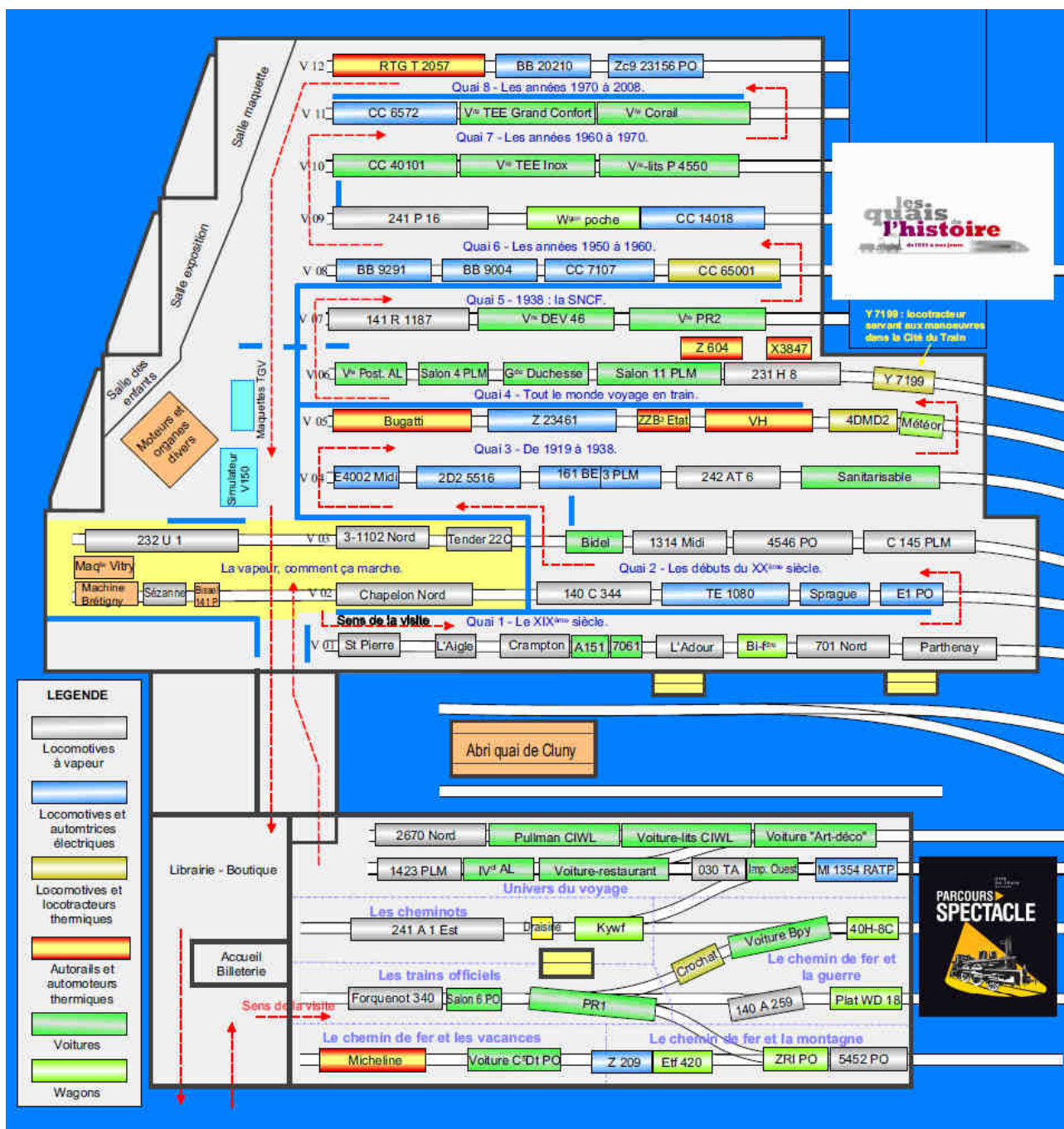
Depuis 2004, l'Association du Musée Français du Chemin de Fer a confié une partie de ses « activités de gestion », à la **Société Culturespaces**, agissant comme mandataire, en son nom et pour son compte. La Société Culture Espaces est spécialisée dans la gestion de monuments et musées.

À cette occasion, et depuis sa réouverture après travaux de modernisation, le Musée Français du Chemin de fer est présenté au public sous l'enseigne « CITE DU TRAIN »,

**Mulhouse Alsace Agglomération – M2A** - et la **SNCF** sont les partenaires historiques qui soutiennent l'association du Musée Français du Chemin de fer.



## Plan des expositions « Parcours spectacle » et « Quais de l'Histoire »



## La mise en lumière des matériels roulants Une démarche environnementale et un impact économique

Afin de mettre en valeur les 60 matériels roulants de collection de la SNCF présentés dans les QUAIS DE L'HISTOIRE, l'Association du Musée Français du Chemin de Fer a décidé de faire équiper tous les phares, lanternes, cabines de conduite ou espaces voyageurs intérieurs de source à LED, en remplacement des équipements d'origine en majorité de type ampoules à culot de 40 W de puissance, voués à disparaître prochainement.

L'avantage de cet équipement est une durée de vie élevée de 20 000 à 50 000 heures avec très peu de maintenance, une consommation réduite de 8 à 10 fois par rapport à une lampe à incandescence et un faible dégagement de chaleur sans détérioration du luminaire. L'inconvénient est le coût plus élevé à l'achat et son encombrement.



Ces travaux ont été confiés à une entreprise mulhousienne, la société SAM ELECTRO. Ils ont consisté à remplacer les sources à incandescence par des LED sans altérer l'aspect historique des véhicules. Le globe des « ampoules classiques » est conservé et accueille le LED sans visibilité en extérieur.

### **Impact économique de cet investissement :**

La Cité du Train est ouverte 10h par jour durant 364 jours soit 3650 heures par année. La consommation annuelle de 250 ampoules de 40 W est de 36500 KWh. Le remplacement de ces ampoules par 250 LED conduit à une consommation annuelle de 3467.50 KWh.

## Chronologie

### 40 ans de musée français du chemin de fer à Mulhouse

#### 1900

Lors de la clôture de l'exposition universelle, une idée de réunir dans un musée spécialisé et permanent des éléments de moyens de transport est émise.

#### 1944

Plusieurs suggestions d'un site à Paris, le Grand Palais, la Gare Montparnasse, le dépôt du Champ de Mars ou encore la gare des Invalides. Mais des difficultés apparaissent et on déclare que la SNCF a pour but de gérer le présent et prévoir l'avenir.

#### 1961

La direction du matériel et de la traction de la SNCF décide de regrouper les matériels préservés dans l'ancien dépôt de Chalon sur Saône.

#### 1965

L'AFAC – Association Française des Amis des Chemins de Fer - édite un catalogue « chemins de fer d'hier pour un musée ferroviaire français ». 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.

#### 1968

Le ministre des transports demande un favorable avis à la SNCF sur le principe et les modalités de création d'un tel musée. La restauration des engins est effectuée dans les ateliers SNCF qui se trouvent en baisse de charge.

#### 1969

Le projet de Mulhouse est accepté par la SNCF et la Société Industrielle de Mulhouse est habilitée par le Ministre des Transports à se mettre en rapport avec la SNCF.

14 octobre 1969 : première assemblée générale pour approuver les statuts et dénommer l'association avec pour missions : créer un Musée, assurer la gestion et poursuivre toute activité légale s'y rattachant Il s'agit d'une Association loi de 1908 Alsace Moselle.

#### 1971

Les premières locomotives sont présentées dans un ancien dépôt SNCF à Mulhouse Nord.

12 juin 1971 : ouverture au public,

3 juillet 1971 : inauguration officielle.

## **1974**

29 juin : pose de la première pierre du musée de Mulhouse sur le site de Dornach, début de la construction d'une première tranche de 6 voies d'exposition (860 mètres).

## **1976**

Jeudi 17 juin : fermeture définitive du musée provisoire sur le site du dépôt de Mulhouse-Nord. 5 ans d'exposition à Mulhouse Nord : 206 755 visiteurs.

Samedi 19 juin : ouverture du « vrai » musée sur le site de Mulhouse Dornach. Présentation de 52 matériels roulants.

## **1982**

Extension des bâtiments avec construction de la 2<sup>ème</sup> tranche. Investissements : 50% Ministère Culture Transport et DATAR et 50% Ville Conseil Chambre de commerce et région Alsace. Installation d'un pont tournant et d'un chariot transbordeur.

## **1983**

Ouverture de la seconde tranche du nouveau avec 6 nouvelles voies portant à 12 le nombre des voies d'exposition (13 000 m<sup>2</sup>).

## **1984**

Le 15 mai 1984 la deuxième tranche du musée est inaugurée par André Chadeau, président de la SNCF qui remet à Jean-Mathis Horrenberger le diplôme prestige de la France.

## **2002**

19 septembre 2002 : 10 matériels de la collection du musée du chemin de fer quittent Mulhouse pour rejoindre Paris pour cause de travaux.

## **2003**

17 mai au 15 juin 2003 : alors que le Musée de Mulhouse est en travaux, une partie de sa collection est présentée sur les Champs Elysées dans le cadre de l'opération le « Train Capitale ». Les matériels du musée de Mulhouse présents à Paris reçoivent 5 millions de visiteurs, des visiteurs de marque et de nombreux médias.

## **2004**

1<sup>er</sup> janvier 2004 : le Musée est fermé toute l'année pour travaux de modernisation. Construction d'un nouveau bâtiment de 5000 M2 avec 5 voies et modernisation de l'ancien bâtiment de 13000 M2.

18 juin 2004 : un mandat de gestion pour le musée français du chemin de fer de Mulhouse est officiellement signé avec la société Culturespaces. Le Musée du Chemin de fer de Mulhouse devient la Cité du Train.

## **2005**

11 mars 2005 : l'ouverture au public du nouveau Musée de Mulhouse, la Cité du Train, avec deux halls d'expositions : le Siècle d'or des Chemins de fer et l'Aventure Ferroviaire.

14 avril 2005 : l'inauguration du Musée de Mulhouse en présence de Gilles De Robien, ministre des Transports avec un train spécial Orient express en provenance de Paris.

## **2007**

5 février 2007 : présentation par Philippe Mirville, nouveau président de l'AMFCF, d'un plan d'action 2007-2011 intéressant la seconde modernisation de la Cité du Train.

16 octobre 2007 : présentation du projet des Quais de l'histoire intéressant la modernisation de l'ancien hall d'exposition de 12 000 m<sup>2</sup>.

## **2008**

Année de grands travaux de la Cité dont la construction de la ligne du Tram-train de Mulhouse à Kruth, la rénovation de la plaque tournante, du pont transbordeur et la réfection de la toiture de l'ancien bâtiment.

31 mars 2008 : importantes manœuvres de la collection avant la dépose du plan de voie extérieur pour les travaux du tram-train dans le cadre de la nouvelle présentation des Quais de l'Histoire.

## **2009**

15 Janvier 2009 : début des travaux d'aménagement des « Quais de l'Histoire ».

13 juin 2009 : présentation aboutie du projet pour la modernisation de la Cité du Train à l'horizon de fin 2011 : un musée avec 4 pôles d'intérêt.

## **2010**

La nouvelle Cité du Train : une collection de 87 matériels roulants présentée sur 18000 M2 en deux expositions : « le parcours spectacle » et « les quais de l'Histoire ».

Mise en lumière des matériels de la collection des Quais de l'Histoire avec équipement en LED (phares, éclairage des cabines ou éclairages intérieurs).

Livraison des matériels de collection en provenance de la réserve de Mohon et du locotracteur Y 7199 dans sa livrée « Cité du Train » affecté au service des manœuvres.

Présentation du projet de l'espace TEE.

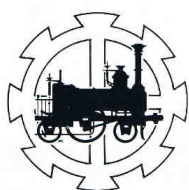
29 septembre 2010 : choix du nouveau logo de l'association AMFCF : « pour rester en adéquation avec le logotype de la Cité du Train et rappeler les bandeaux de couleur habillant la façade du nouveau bâtiment, le nouveau logo de l'association AMFCF s'inscrit dans un rectangle. Par sa couleur orange il symbolise la tonicité, l'optimisme et l'ouverture d'esprit de l'association. Le rail, symbole universel et permanent du transport ferroviaire, traverse le logotype de part en part en associant la typographie "amfcf" dans son axe horizontal. Cette dernière vient se poser comme une étape dans la longue histoire du transport ferroviaire et de l'existence du musée ».

## **2011**

29 avril : inauguration des QUAIS DE L'HISTOIRE et de la modernisation totale du Musée Français du Chemin de Fer devenu la Cité du Train de Mulhouse, en présence de Guillaume Pepy Président de la SNCF, Jean-Marie Bockel président de Mulhouse Alsace Agglomération, Jean Rottner Maire de Mulhouse et Philippe Mirville Président de l'Association Française du Musée du Chemin de fer.

## AMFCF Association Française du Musée des Chemins de Fer

Le 14 octobre 1969 l'Assemblée Générale constitutive donne mission à l'association AMFCF de créer un Musée du Chemin de Fer, d'assurer la gestion et poursuivre toute activité légale s'y rattachant Il s'agit d'une Association loi de 1908 Alsace Moselle. Le 5 juillet 1971 l'Association du Musée Français du Chemin de fer reçoit sur le site de l'ancien dépôt de Mulhouse Nord, les premiers visiteurs du premier musée ferroviaire français présentant la collection du patrimoine de la SNCF.



**Les logos de l'association : de 1971 à 2010**

En 2011 le Musée Français du Chemin de fer, présenté au public sous l'enseigne « CITE DU TRAIN », célèbre son 40<sup>ème</sup> anniversaire. 2011 est l'année d'un nouveau musée : la plus belle collection ferroviaire d'Europe est désormais présentée aux visiteurs dans deux expositions permanentes : le PARCOURS SPECTACLE et les QUAIS DE L'HISTOIRE. 2011 est aussi l'année d'une nouvelle identité de l'association avec un nouveau logo.



Pour rester en adéquation avec le logotype de la Cité du Train et rappeler les bandeaux de couleur habillant la façade du nouveau bâtiment, le nouveau logo de l'association AMFCF s'inscrit dans un rectangle. Par sa couleur orange il symbolise la tonicité, l'optimisme et l'ouverture d'esprit de l'association.

Le rail, symbole universel et permanent du transport ferroviaire, traverse le logotype de part en part en associant la typographie "amfcf" dans son axe horizontal. Cette dernière vient se poser comme une étape dans la longue histoire du transport ferroviaire et de l'existence du musée.

Résolument moderne, le graphisme de ce nouveau logo permet de redynamiser l'image de l'association toujours soucieuse de présenter les nouvelles idées d'avance du chemin de fer français.

La Cité du Train accueille les visiteurs 364 jours par an de 10h à 17 ou 18h selon la saison. Pour la faire vivre au quotidien une petite équipe de femmes et d'hommes passionnés par leur mission sont au service des visiteurs tout au long de l'année.

Philippe MIRVILLE : il préside l'association et la Cité du Train. Il a en charge la responsabilité de la gestion et du développement du musée : opérations lourdes de rénovation, de sécurité, de gros entretiens. Il est également en charge des projets d'aménagement ou d'extension du Musée et de la pérennisation de la Cité du Train.

Sylvain VERNEREY : directeur d'exploitation de la Cité du Train. Il a en charge la responsabilité au quotidien du fonctionnement du Musée et de son personnel. Il applique la politique de développement du Musée définie par le Président de l'association.

Emmanuel BACQUET : directeur de la Cité de l'Automobile et de la Cité du Train. Il est le représentant de la société CULTURESPACES et a la responsabilité des activités de gestion du Musée définies par l'article 1 du mandat de gestion. Il travaille en étroite collaboration avec le Président et le Directeur d'exploitation du Musée.

Jean-Marc COMBE : conservateur. Il a la responsabilité de la conservation du patrimoine et des collections du Musée, des travaux culturels et de la vie culturelle du Musée.

MAA Mulhouse Alsace Agglomération et la SNCF sont représentés respectivement par Jean-Marie BOCKEL et Alain BULLOT, tous deux vice-présidents de l'association. Ces deux organismes apportent leur aide au Président dans sa politique de développement de la Cité du Train. Ils apportent également un soutien financier pour l'exploitation et la modernisation du Musée.

Autour d'eux une petite équipe assure l'exploitation de la Cité du Train au quotidien :

Doris LOCHERT : assure les missions de secrétariat du Musée et de son exploitation,

Jérôme BENOIN : assure le suivi et la maintenance des installations techniques

Didier PABIZIAK et Bouhama TAHAR : assurent la maintenance des installations et la qualité de présentation des matériels

Nathalie KESTLER et Elodie KESLER : assurent l'accueil des visiteurs à la billetterie et la boutique

Le suivi de la gestion de l'association est assuré par Geneviève SCHMITT qui assiste le conservateur dans ses missions.

## **culturespaces**

### Déléataire 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 Théâtre Antique d'Orange (depuis 2002)
- le Château des Baux de Provence (depuis 1993)
- 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.

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.

## Informations pratiques

### Cité du Train

2 rue Alfred de Glehn – 68200 Mulhouse

Tel : 03 89 42 83 33 / Fax : 03 89 42 41 82 / [www.citedutrain.com](http://www.citedutrain.com)

### Horaires

La Cité du Train est ouverte tous les jours toute l'année (sauf 25 décembre)

1<sup>er</sup> au 2 janvier : 10h à 17h / 3 janvier-4 février : semaine 10h-14h ; week-end 10h-17h / 5 février-8 avril  
10h-17h / 9 avril-2 novembre : 10h-18h / 3 novembre-31 décembre : 10h- 17h

### Tarifs

**Plein tarif** : 10,5 €

**Tarif réduit** : 7,60 € (enfants de 7 à 17 ans, étudiants, porteurs du Pass Éducation, demandeurs d'emploi)

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

**Offre Famille** : L'entrée est gratuite pour le 2<sup>e</sup> enfant âgé de 7 à 17 ans (avec deux adultes et un premier enfant payant).

**Tarif groupes** (minimum 20 pers) : 7,60 € par personne

Les visites pour les groupes se font sur réservation : [message@citedutrain.com](mailto:message@citedutrain.com)

### Accès

**En voiture** : A35 et A36, sortie Mulhouse Dornach

**En bus** : ligne 20

**En tramway** : Tram-Train ou tramway ligne 3 depuis la gare SNCF de Mulhouse, station « Musées » (départ toutes les 15 minutes en semaine et toutes les 30 minutes le dimanche – trajet de 17 minutes).

Le week-end en saison (ou sur réservation), une navette « musée » permet un accès direct à l'intérieur de la Cité du Train.

**En train** : gare TGV Est-Mulhouse

**En avion** : aéroport Basel-Mulhouse- Freiburg