



DOSSIER DE PRESSE

VOYAGER À GRANDE VITESSE

Un espace dédié à la grande vitesse et son histoire

2021 marque les **40 ans du TGV** ! À cette occasion, la Cité du Train - qui fête également ses 50 ans cette année - présentera au public le 18 septembre une **nouvelle scénographie** de l'exposition permanente "Les Quais de l'Histoire", dédiée à la **grande vitesse ferroviaire** et à son histoire.

En cette **année européenne du rail**, cet événement s'inscrit comme un temps fort des **Journées Européennes du Patrimoine**, en partenariat avec la SNCF et m2a (Mulhouse Alsace Agglomération).

Ce **nouvel aménagement permettra de découvrir le « système TGV »** : la spécificité des voies à grande vitesse, la signalisation, les infrastructures nouvelles et les gares. Les visiteurs découvriront cette histoire d'innovation à travers des archives, des supports audio-visuels et des objets inédits sortis des réserves.

Des origines de la grande vitesse aux enjeux de la mobilité de demain, les visiteurs seront invités à (re)découvrir cette aventure humaine, esthétique et technologique qui a révolutionné notre rapport au temps et au territoire.



#citedutrain #50ansCDT #40ansTGV

SOMMAIRE

GENÈSE DU PROJET	3
VOYAGER À GRANDE VITESSE	4-6
<ul style="list-style-type: none">• Avant le TGV• Des recherches à l'application• Le développement de la grande vitesse• Le voyage à grande vitesse et son imaginaire• Les hommes et les femmes de la grande vitesse• La mobilité à grande vitesse	
MÉDIATION	7
<ul style="list-style-type: none">• Des contenus numériques exclusives pour une visite inclusive• Des visites à grande vitesse• Un espace dédié à la voie	
LES AGENCES	8
L'ÉQUIPE DU PROJET	9
<ul style="list-style-type: none">• La Fabrique Créative• Azimuse• Les choix scénographiques	
LA CITÉ DU TRAIN - PATRIMOINE SNCF	10
INFOS PRATIQUES	11

LE PROJET ET SES PARTENAIRES

2021. 40 ans du TGV. Un événement majeur pour la SNCF et plus généralement pour le monde des transports. Conçu par les agences de scénographie et muséographie La Fabrique Créative et Azimuse, le réaménagement de la dernière voie du parcours de visite de la Cité du Train rend hommage à ce pan de l'histoire ferroviaire.

Financé par la SNCF et l'Agglomération de Mulhouse (m2a), ce projet a mobilisé l'ensemble de l'équipe de la Cité du Train et du Bureau Patrimoine de la SNCF durant l'année 2020-2021. Nourri de partenariats avec SNCF Réseau, TSO, Vinci mais également les Archives SNCF, l'INA, l'agence d'architecture AREP ou encore le Forum Vie Mobiles, ce projet d'envergure a été conçu pour le plus grand nombre. **Retraçant l'histoire de la grande vitesse, des records de vitesse de 1955 au TGV du futur, ce nouveau parcours permet d'aborder les enjeux à la fois techniques, géographiques, sociaux et décoratifs.**

Valorisant deux pièces majeures de la collection du musée - la RTG et la motrice dite "61" - ce nouvel espace permet également de dévoiler des œuvres, objets et documents inédits. À la numérisation des dessins de Jacques Cooper et des livres d'or d'inauguration des TGV, s'ajoute la présentation de maquettes lumineuses sorties des réserves pour l'occasion. Restaurée pour l'occasion par Atelier Pras, la maquette échelle 1 du TGV Duplex permet aux visiteurs d'entrer au cœur d'une réplique de cabine de conduite. Au sol, un pupitre complète la découverte du métier de conducteur.

Posées par la société Travaux du Sud-Ouest (TSO) en partenariat avec SNCF Réseau, des traverses de 1981 et de 2021 invitent le visiteur à comprendre l'évolution de la voie LGV des origines à nos jours. Placé sur un large socle, un pantographe de TGV mis en mouvement grâce aux compétences d'une équipe SNCF du technicentre Sud-Est Européen de Villeneuve Saint-Georges complète la présentation de poteaux-caténaire installés spécialement pour le musée par SNCF Réseau. Réalisé par Vinci, un aquarium à ballast contribue lui-aussi à la compréhension du système TGV.

Archivistes, scénographes, graphistes, photographes, poseurs de voie, ou encore conducteurs auront ainsi réuni leurs compétences pour répondre aux prévisions d'André Ségalat, ancien président de SNCF qui, dès l'ouverture du MFCF en 1971 le soutenait : "Messieurs les créateurs du Musée Français du Chemin de Fer, prévoyez large, je vous en prie ; le Chemin de fer n'est encore qu'au début de son destin ! »





VOYAGER À GRANDE VITESSE

Un espace dédié à la grande vitesse et son histoire

AVANT LE TGV



Rouler à grande vitesse – au-dessus de 200 km/h – est une question que se pose depuis longtemps la SNCF, détentrice du record du monde de vitesse depuis 1955 avec 331 km/h. L'inauguration au Japon, en 1964, de la ligne nouvelle Shinkansen Tokaido qui relie Tokyo à Osaka avec une vitesse de pointe de 210 km/h relance les réflexions, à un moment où le transport des voyageurs par train est remis en question : les Français sont équipés en voitures, l'avion se développe sur les lignes intérieures avec la création d'Air Inter en 1958, les pouvoirs publics préfèrent les projets nouveaux, comme l'Aérotrain sur coussin d'air de Jean Bertin dont les études ont commencé en 1957. En réaction, de jeunes ingénieurs obtiennent en septembre 1965 la constitution d'une Commission supérieure de la recherche au sein de la SNCF, dont l'une des premières décisions est d'autoriser la construction, le 4 avril 1966, d'un premier engin expérimental baptisé « Turbotrain à grande vitesse » (TGV). Le 1er août 1966, sous l'impulsion de Roger Guibert, nommé directeur général de la SNCF six mois plus tôt, un service de la Recherche est créé. Son programme initial comprend dix projets, dont le projet C03 qui, lancé le 5 décembre, entend explorer « les possibilités ferroviaires sous infrastructure nouvelle ».

DES RECHERCHES À L'APPLICATION

La grande vitesse est la fille des années 1960-1975 : un grand optimisme technique s'allie au renouvellement des modes de vie, de pensée et de consommation que permet la croissance économique. L'époque est à l'aménagement du territoire par les réseaux, qu'ils soient électriques, téléphoniques, autoroutiers, aériens, sous l'impulsion de l'État et des entreprises publiques. C'est aussi le moment des grands projets nationaux et européens, comme le Concorde. La grande vitesse est pensée comme un ensemble innovant qui renouvelle toutes les composantes du système ferroviaire, la voie comme le train, ainsi que le voyage lui-même : la vision des designers s'impose en mettant le client et son confort au centre du projet, quels que soient la classe et le prix du billet.





LE DÉVELOPPEMENT DE LA GRANDE VITESSE

Concrétisé par des générations successives de trains plus rapides, aux livrées et aménagements qui s'adaptent aux goûts et aux usages, le développement de la grande vitesse est d'abord celui d'un réseau de lignes nouvelles qui est connecté au réseau existant. Il apprend à contourner Paris et devient rapidement international avec le tunnel sous la Manche ouvert en 1994 et les liaisons vers la Belgique, la Suisse, l'Allemagne. Plateformes, rails, traverses, la transmission de la signalisation en cabine, l'alimentation électrique, tout est repensé. À chaque étape, un nouveau record mondial de vitesse vient couronner les campagnes d'essais menées par la SNCF avec les constructeurs de matériel.



LE VOYAGE À GRANDE VITESSE ET SON IMAGINAIRE

Au début des années 1960, la SNCF s'intéressait d'abord au transport du fret et pensait laisser celui des voyageurs, à terme, à la voiture et à l'avion. Conçu comme un transport de masse à grande vitesse dans des conditions de confort moderne, le TGV renouvelle le voyage en train et l'ouvre à de nouvelles catégories de clients, comme les voitures CoRail avaient commencé à le faire à partir de 1975. Les ventes s'envolent, les « turbo-profs » deviennent des profs TGV, des voyageurs pendulaires apparaissent entre Paris et Vendôme, Le Mans, Lille ou Reims. On revient à la maison le week-end, on part en vacances en TGV. En 1993, le Yield Management importé du transport aérien assouplit les tarifs proposés à la clientèle, qui doit réserver sa place. Les distances deviennent des distances-temps et la perception du territoire français en est modifiée. Des gares sont réinventées, d'autres créées. Toutes les régions souhaitent leur TGV, qui est de plus en plus présent dans le l'imaginaire comme il l'est dans notre vie quotidienne.





LES HOMMES ET LES FEMMES DE LA GRANDE VITESSE



Le « système TGV » repose sur le renouvellement des métiers traditionnels de la conduite, de l'exploitation et régulation, de l'entretien, de la vente ou de l'accompagnement des trains. La grande vitesse crée également de nouveaux métiers et savoir-faire, peu connus de la clientèle, qui prennent très tôt le tournant numérique. Participer à la production du transport à grande vitesse est un motif de fierté professionnelle. Inspirées par la tradition ferroviaire comme par l'aviation, les tenues du personnel affirment l'identité du train et de l'entreprise SNCF et encouragent l'orientation commerciale de leurs missions.

LA MOBILITÉ À GRANDE VITESSE

L'avion, que les pouvoirs publics préféraient au train dans les années 1960, est désormais remplacé par le TGV sur la plupart des lignes intérieures. Le succès du TGV a encouragé le projet d'un réseau européen de lignes nouvelles. Il a également suscité le souhait de voir le TGV s'arrêter partout et, donc, perdre l'avantage de la vitesse. Le TGV est également la norme du confort du voyage en train que l'on aime à retrouver dans le train régional. Depuis plusieurs décennies, nous savons pourtant que les grandes infrastructures ne suffisent pas à développer les territoires : elles doivent s'inscrire dans une politique globale de développement économique, démographique et social. À la différence de pays qui développent un réseau comme la Chine depuis 2003 (38 000 km en 2020), la France estime ne plus devoir construire de lignes nouvelles à grande vitesse. Aujourd'hui la vitesse est un choix. La mobilité rapide et réversible a transformé les territoires, a concentré l'espace et a intensifié les rythmes de vie tout en augmentant la pollution. L'aspiration à des modes de vie qui privilégient la proximité se fait jour. Pour les déplacements à moyenne et à grande distance qui sont toujours nécessaires, le voyage en train, moyen de transport le moins dépendant des énergies fossiles par rapport à la voiture et à l'avion, apparaît alors comme la meilleure option en faveur de la diminution des émissions de gaz à effet de serre.



MÉDIATION

Des contenus numériques exclusifs pour une visite inclusive

Ce nouvel aménagement s'enrichi de nombreux dispositifs numériques permettant **une visite pour tous**.

Des **écrans tactiles** permettront aux visiteurs de découvrir et d'approfondir diverses thématiques liées à la grande vitesse via des films d'archives, diaporamas ou encore des défilements de paysages. Les écrans permettront par ailleurs de consulter en HD des dessins de Jacques Cooper ou encore de feuilleter des livres d'or de la Grande Vitesse.

Un QR Code menant à une **visite 360°** permettra à l'ensemble des visiteurs d'accéder virtuellement à l'intérieur de la rame RTG avec en bonus du **contenu exclusif**.

Pour des raisons d'**accessibilité**, une maquette de pupitre TGV Duplex avec projection d'un film explicatif sera placée sur la voie face à la maquette échelle 1 du même matériel roulant.

Enfin, un parcours de visite spécifique à cette nouvelle voie sera prochainement mis en ligne sur l'application mobile de visite SAM! (Sud Alsace Museums)

Des visites à grande vitesse

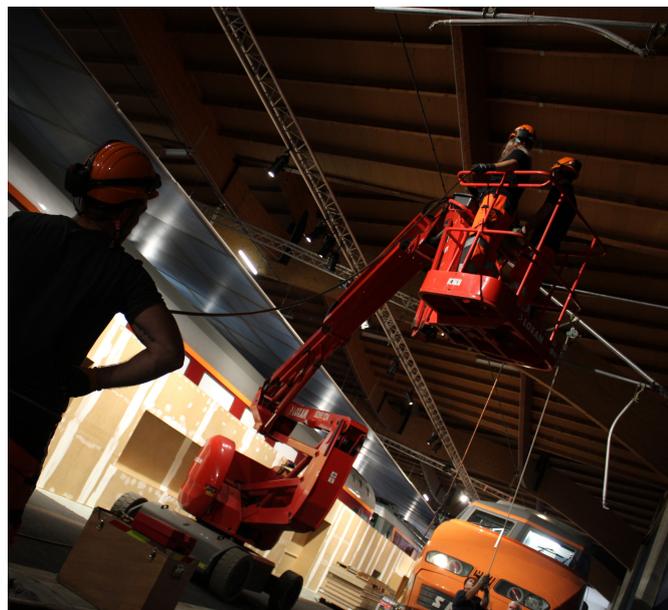
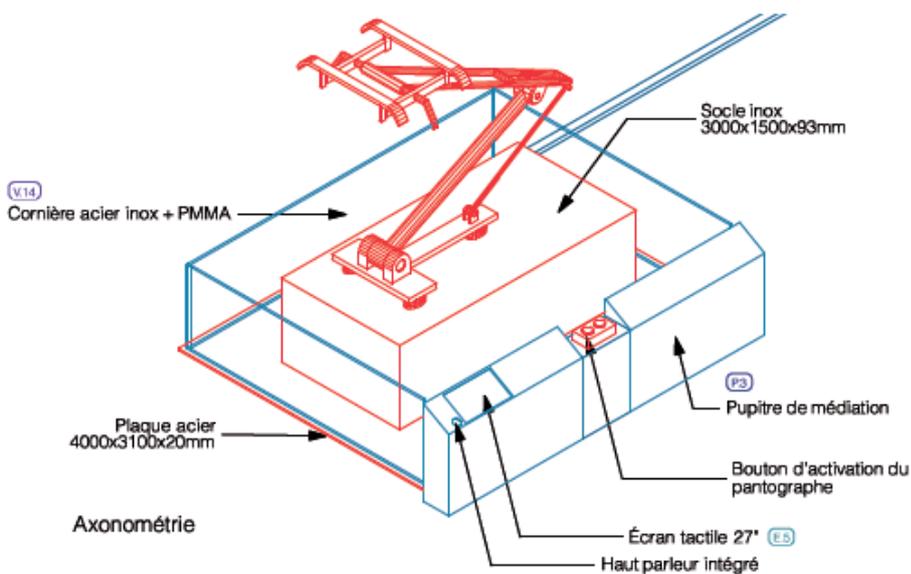
En avant-première, les visiteurs présents **lors des Journées Européennes du Patrimoine** auront l'occasion de découvrir les coulisses du réaménagement de la voie dédiée à la Grande Vitesse et à son histoire. Cette **visite éclair de 30 minutes** abordera de multiples aspects de l'histoire du TGV comme la technique, les métiers ou encore le design.

À partir du mois d'octobre, une **visite guidée sur l'histoire de la grande vitesse**, des premiers records de locomotives à vapeur au TGV, sera proposée à des dates précises (plus d'infos à venir).

Un espace dédié à la voie

Dans le cadre de ses travaux de réaménagement de la voie dédiée à la Grande Vitesse, la Cité du Train s'est appuyée sur l'expertise de SNCF Réseau, TSO, le technicentre Sud-Est Européen et Vinci.

De ces partenariats sont nés une **installation d'un tronçon de voie LGV**, un **pantographe articulé**, une **caténaire** et un **aquarium à ballast**. Autant d'éléments qui permettront d'illustrer le fonctionnement d'une ligne à grande vitesse.



LES AGENCES

Pour ce projet de réaménagement, la Cité du Train a choisi de travailler aux côtés de deux agences : La Fabrique Créative (mandataire) pour la scénographie, Azimuse pour la muséographie.

La Fabrique Créative (LFC)

Fondée en 2007, la Fabrique Créative (LFC) est basée dans la 11^e arrondissement parisien. Spécialisée dans les domaines de la scénographie, du graphisme et de la signalétique, l'agence accompagne de nombreuses institutions culturelles depuis presque 15 ans. Châteaux, centres d'interprétation, musées de France et sites mémoriels sont autant de lieux qui, sur l'ensemble du territoire, ont pu bénéficier de l'expertise de son équipe pluridisciplinaire.

Derniers projets en date : un espace d'interprétation au château de Bussy-Rabutin (Centre des monuments nationaux), un espace dédié à la céramique au sein de l'Aître Saint-Maclou de Rouen ou encore la réalisation du Centre de culture scientifique de l'énergie du Centre historique minier de Lewarde.

Azimuse

Spécialiste des patrimoines techniques, scientifiques et industriels, Azimuse est établie à Aix-les-Bains, en région Rhône-Alpes. Créée par Caroline Impergre, l'agence de muséographie travaille notamment actuellement pour le Quai des Savoirs à Toulouse, la Cité des Vins de Bourgogne, le PNR des Baronnies Provençales ou le Musée de l'école vétérinaire de Lyon. Son ambition : permettre aux musées de « valoriser leur collection, déployer leur créativité et augmenter leur fréquentation ».

Vulgarisation et scénarisation des contenus, écriture de synopsis et des textes d'exposition, et accompagnement dans la création de nouveaux dispositifs de médiation interactifs facilitent dans ce contexte l'émergence de projets muséaux destinés au plus grand nombre.

Les choix scénographiques

La scénographie vise à transposer la sensation de vitesse sur toute la profondeur de la voie. Pour cela, la cloison gauche est habillée d'une succession de longues lames verticales introduisant les six chapitres du parcours. Les écarts entre ces lames permettent de jouer sur des effets de rythme, d'accélération et de décélération tout en laissant place aux objets de la collection, reproductions iconographiques, textes et dispositifs numériques.

Des éléments comme le pantographe animé ou la maquette de turbomoteur sont exposés sur le côté droit de la voie et posés sur d'élégants socles bas dont la couleur bleu sombre fait écho à la cloison de fond. Des escaliers invitent le visiteur à accéder à des plateformes permettant d'observer les intérieurs de la rame RTG et de la motrice du TGV orange.

La maquette échelle 1 du TGV Duplex, complétée d'un pupitre placé au sol, encourage petits et grands à découvrir le métier de conducteur.

Les objets de la collection sont associés à des archives graphiques et audiovisuelles avec des manipulations mécaniques et des dispositifs numériques interactifs. Le placement et traitement des objets permettent au visiteur de distinguer aisément les éléments de la collection qu'ils ne peuvent toucher (placés sur socle, sous vitrine ou sur le rail) et ceux dont il peut s'approcher (entrer dans une réplique de cabine, s'asseoir sur un siège, etc.).

Le visiteur devient dès lors acteur de sa découverte.

L'ÉQUIPE DU PROJET

DIRECTION DU PROJET

Christophe Chartrain
Florence Brachet Champsaur
Sylvain Vernerey

COMMISSARIAT

Mathilde Buillon
assistée d'Amandine Clar (Cité du Train)
et de Margaux Canu (SNCF)

TEXTES

Mathilde Buillon
Marie-Noëlle Polino
Philippe Balson
Bruno Carrière

ICONOGRAPHIE

AREP
Forum Vies Mobiles
Getty Images
INA
Institut pour l'Histoire de l'Aluminium
La Vie du Rail
Médiathèque SNCF
SNCF Patrimoine et Mécénat
SNCF SARDO Centre national des archives historiques

PARTENAIRES

SNCF S.A
m2a (Mulhouse Alsace Agglomération)
SNCF Réseau
TSO
Vinci Construction Terrassement
MMSA (Musées Mulhouse Sud Alsace)
Forum Vies Mobiles

CONCEPTION ET SUIVI GLOBAL DE RÉALISATION

LA FABRIQUE CRÉATIVE (mandataire)
AZIMUSE

Scénographie

Henri Joaquim, Léonard Faugeron
et Maéva Chalandard

Muséographie

Caroline Impergre

Graphisme

Régis Lindeperg, Bruno Praudel, Claire Colignon
et Arthur Bigatel

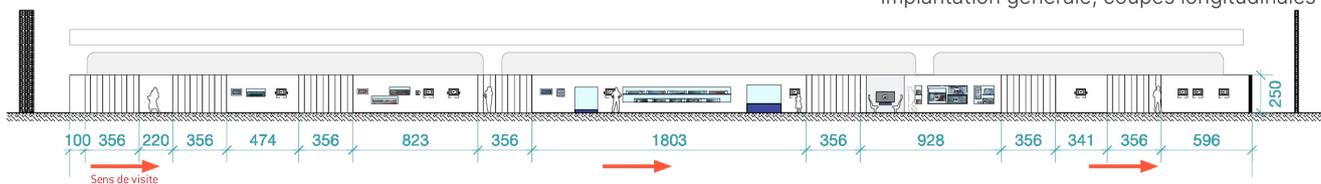
Conception lumière

François Julien

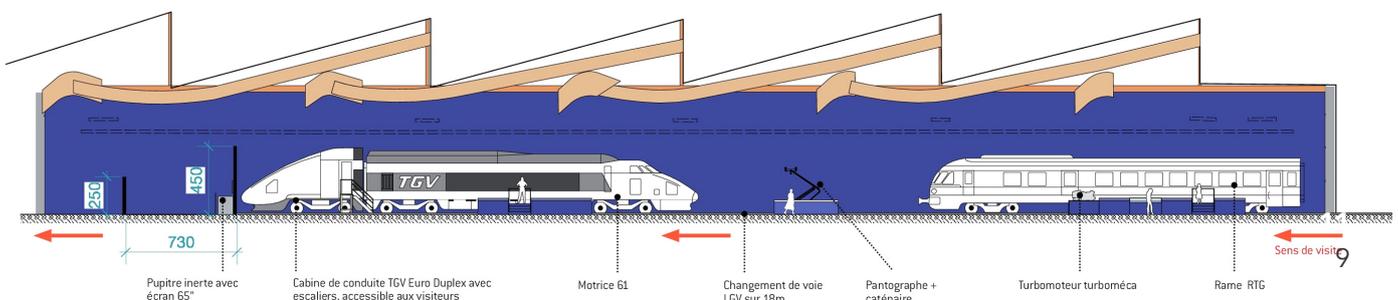
Ingénierie audiovisuelle, multimédia

Richard Cailleux

Réaménagement de la voie 12 consacrée à la grande vitesse
Implantation générale, coupes longitudinales



Côté droit





LA CITÉ DU TRAIN - PATRIMOINE SNCF

La Cité du Train, musée du Patrimoine SNCF à Mulhouse, fête ses 50 ans ! Autrefois Musée Français du Chemin de Fer, **l'établissement accueille le public depuis 1971** et partage avec lui l'incroyable épopée du rail dont la particularité est de nous raconter à la fois la France, les Français et le territoire.

À travers sa collection unique de matériels roulants, de maquettes, d'objets ferroviaires, d'affiches et d'objets d'art, **la Cité du Train témoigne ainsi de deux siècles d'histoire des chemins de fer en France** – des premières locomotives à vapeur au TGV – et s'impose aujourd'hui comme le plus grand musée ferroviaire d'Europe.

Pour célébrer son cinquantenaire, et pour la première fois depuis sa création, la Cité du Train propose une expérience inédite : **une immersion dans son histoire grâce à un site web spécifiquement imaginé pour l'occasion**. Des premières réflexions lors de l'Exposition Universelle et Internationale de Paris en 1900 à aujourd'hui, découvrez une véritable saga historique sur 50ans.citedutrain.com

EN QUELQUES CHIFFRES

5 600 000

C'est le nombre de visiteurs accueillis par le musée depuis son ouverture en 1971.

60 000 m²

C'est la surface qu'occupe l'ensemble des espaces du musée sur son site à Mulhouse (surface multipliée par 10 depuis sa création).

138

C'est le nombre de matériels roulants classés "Patrimoine SNCF" (locomotives, autorails, voitures, wagons) et préservés sur le site de Mulhouse (nombre multiplié par 10 depuis sa création).

14

C'est le nombre de salariés que comptent l'association pour gérer le musée au quotidien (épaulés par un pôle de 40 bénévoles actifs).

INFOS PRATIQUES

ADRESSE

Cité du Train - Patrimoine SNCF
2 rue Alfred de Glehn, 68200 Mulhouse - France
Téléphone : +33 (0)3 89 42 83 33
www.citedutrain.com

ACCÈS

La Cité du Train se situe à 5 min du centre-ville de Mulhouse, à 30 min de Colmar, Belfort et Bâle, à 1h de Strasbourg.

- En voiture : autoroutes A35 et A36, sortie Mulhouse Dornach
- En tramway : ligne 3, arrêt "Musées", direction Lutterbach ou Thann (consulter les horaires)
- En train : TER, TGV Est & Rhin-Rhône, gare de Mulhouse (acheter des billets)
- En avion : aéroport Basel-Mulhouse-Freiburg.

HORAIRES

Du 1er janvier au 31 mars : 10h-17h
Du 1er avril au 31 octobre : 10h-18h
Du 1er novembre au 31 décembre : 10h-17h
Fermé le 25 décembre

CONTACT PRESSE

360°NORTH, agence de communication
Marie-Elisabeth NORTH
contact@360degresnorth.com
06 70 16 91 26

SUIVEZ L'ACTUALITÉ DU MUSÉE SUR



PARTENAIRES/LABELS



musée de France

