

CITÉ DU

TRAIN

PATRIMOINE SNCF



DOSSIER DE PRESSE
EXPOSITION
TEMPORAIRE
1/20e

Trains emblématiques à échelle réduite
8 JUIN > 30 SEPTEMBRE 2020

Suivez-nous
sur citedutrain.com



Autorail panoramique Renault 1959 - Maquette des ateliers R. CHALET, Paris.
2020 © Cité du Train - Patrimoine SNCF | Julien PRODORUTTI



EXPOSITION TEMPORAIRE

1/20e Trains emblématiques à échelle réduite

Un nouvel espace d'exposition pour la Cité du Train

Réhabilitée début 2020, puis aménagée pendant le confinement, la grande mezzanine du musée (400 m²) offre une vue spectaculaire sur les matériels roulants des "Quais de l'Histoire". À l'avenir, cet espace panoramique permettra d'accueillir, entre autres, des rétrospectives inédites et d'y présenter des œuvres jusqu'alors méconnues du grand public.

Divisée en 3 sections, cette exposition inaugurale permet de présenter une sélection de 64 maquettes exceptionnellement sorties des réserves. La première partie, consacrée au fret ainsi qu'aux voitures Corail, se prolonge par un deuxième espace réservé à la grande vitesse. En fin de parcours, découvrez des maquettes anciennes, véritables chefs-d'œuvre du musée.



Photo : N.Krief/Trains Expo Evénements SNCF

La collection de maquettes de la Cité du Train

Réalisées pour la SNCF et la société Alstom, ces imposantes maquettes ont été déposées au musée dans les années 2010. Conditionnées dans des caisses de transport, ces 400 pièces font actuellement l'objet d'une procédure de récolement. Cette opération, obligatoire dans tous les « musées de France » depuis la loi musées de 2002, permet de faire le point sur l'état des objets, leurs dimensions et plus généralement sur les données scientifiques et techniques qui les définissent.

Alain Pras

La majeure partie de ces maquettes ont été réalisées par l'Atelier Pras. Créée à la fin des années 70, cette entreprise parisienne est aujourd'hui nichée au cœur de l'Impasse Cotrel, à Saint-Denis (93). Se définissant comme « maquettiste français de référence », l'atelier porte le nom de son fondateur, Alain Pras.

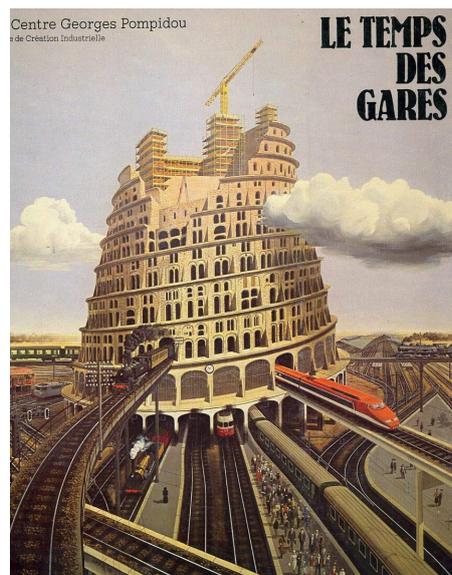
Passionné d'aéronautique et de ferroviaire, Alain Pras est également connu pour son travail photographique dépeignant le patrimoine industriel. Succédant à la Société Arma, le modéliste est choisi par la SNCF et le Centre Pompidou en 1977 pour réaliser des maquettes de gares dans le cadre d'une exposition intitulée Le Temps des Gares. Présentée au 5ème étage de Beaubourg de décembre 1978 à avril 1979, cette manifestation est portée par le Centre de Création Industrielle. Selon le communiqué de presse publié à l'époque, il s'agit alors de valoriser « l'histoire, l'actualité et l'avenir de la gare dans le monde ».

Si cette exposition permet à Alain Pras de se faire connaître du grand public, elle l'encourage simultanément à multiplier les partenariats avec la SNCF. Commandées à la fois par la Direction de la Communication et par les bureaux d'études de l'entreprise, les maquettes ont une vocation plurielle. Didactiques, pédagogiques et/ou prototypiques, elles accompagnent les grandes innovations que sont notamment le TGV ou l'Eurostar. Présentées lors des expositions de la SNCF et parfois à la télévision dans le cadre des émissions de Michel Chevalet sur TF1, ces objets complexes composés de bois, de métal et de résine allient art et technique. Architectes, modeleurs et peintres travaillent ainsi de pair, dans des délais bien souvent serrés imposés par l'industrie.

Proposant principalement des maquettes à l'échelle 1/20e, 1/22,5e et 1/25e, l'atelier réalise également des maquettes à taille réelle (1/1). Placée au bout du parcours des "Quais de l'Histoire" de la Cité du Train, celle du TGV Euroduplex en est un exemple remarquable.

En 1993 et en 1997, la Revue générale des chemins de fer (RGCF) consacre deux entretiens à Alain Pras. Ce dernier y décrit la croissance de son atelier à travers le développement de partenariats avec la RATP, Alstom, la SNCB (chemins de fer belges) mais également avec le monde muséal.

Aujourd'hui, la diversité des clients (Bombardier, Safran, Siemens...) témoigne de la place majeure acquise par l'atelier au fil des décennies. Acteur incontournable de l'industrie, Atelier Pras déploie également son savoir-faire dans le domaine du luxe en concevant des flacons ou des projets de vitrines pour de grandes maisons.



Couverture du catalogue de l'exposition "Le Temps des gares"
Centre Georges Pompidou
Dominique Appia, "L'Empire des gares", acrylique sur toile, 1978

EXPOSITION TEMPORAIRE

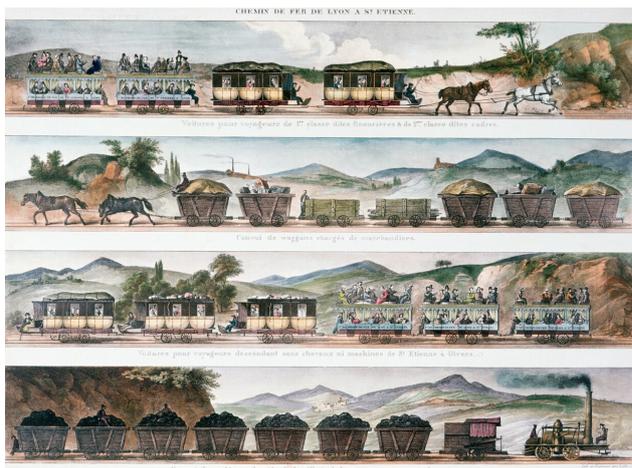
ESPACE N°1 FRET ET VOYAGEURS

LE FRET

SIGNIFICATION ET ORIGINES

Le mot fret est issu du terme anglais freight qui signifie « cargaison ». Initialement employée dans le domaine maritime, cette expression désigne à la fois les marchandises à transporter et le prix du transport. Le fret concerne aujourd'hui le transport maritime, aérien et terrestre à l'instar du train.

Dans ce contexte, rappelons que le transport de marchandises est à l'origine du chemin de fer. Dès l'Antiquité, les Romains utilisent un système d'ornières taillées dans la pierre de la chaussée pour guider les véhicules à roues. Plus tard, durant la période moderne, au début du 17e siècle, les Anglais emploient les premiers wagons sur rails afin d'acheminer le charbon des mines jusqu'aux ports. Ces wagons sont alors tractés par des chevaux. Un homme, appelé « serre-frein », est présent à l'arrière des convois pour assurer le freinage dans les descentes. En France, les premières lignes de chemins de fer sont ainsi construites dans les régions minières du Rhône aux abords des voies navigables. Ce n'est qu'en 1837, sous la monarchie de Juillet, que la première ligne dite « voyageurs » est inaugurée : elle permet de relier Paris à Saint-Germain-en-Laye.



La première ligne de chemin de fer en France, s.d | SNCF - Médiathèque SNCF

LIQUIDES, PRODUITS FRAIS ET AUTOMOBILES

Comme en témoignent les maquettes Alain Pras, le fret ferroviaire, présent dans la vie quotidienne et en temps de crise, permet de transporter tous types de marchandises. Wagons-citernes pour le transport des liquides, wagons frigorifiques pour les produits frais, wagons dédiés au transport automobile ou wagons pour le transport de la fonte en fusion...sont autant de spécialisations rendues possibles au fil des décennies et permettant d'inscrire le fret ferroviaire à l'échelle nationale et internationale.



Wagon marchandise | SNCF, Philippe JEAMMET, 1985 | Médiathèque SNCF

LE MATÉRIEL FERROVIAIRE POUR LE FRET

À l'avant de ces wagons, les locomotives employées sont principalement des électriques ou des électriques couplées à un moteur diesel. Aisément reconnaissables à leur livrée SNCF verte, blanche et grise, ces engins moteurs répondent à une numérotation spécifique.

Depuis 1999, la gestion du parc ferroviaire dite « par activités » a en effet rendu obligatoire l'ajout du chiffre 4 aux locomotives utilisées pour le fret. En guise d'exemple, la CC 6533 présentée dans cette exposition devient ainsi la 406533.

EXPOSITION TEMPORAIRE

ESPACE N°1 FRET ET VOYAGEURS

CORAIL

ORIGINES DES VOITURES CORAIL

Les voitures Corail (environ 4000) naissent dans les années 70. Livrées à la SNCF entre 1975 et 1987, elles ont pour principal objectif de compléter le parc de voitures voyageurs et de concurrencer le secteur automobile alors en pleine expansion. Le nom « Corail » ne doit dans ce contexte rien au hasard : il provient de la contraction des mots « confort » et « rail ».

LE CONFORT D'ABORD

Dessinées par le célèbre designer Roger Tallon (1929-2011), les voitures Corail s'accompagnent de nombreuses innovations renforçant le confort des voyageurs et notamment ceux de la deuxième classe. Parmi les multiples aménagements intérieurs, on peut citer le couloir central, la climatisation ou encore les sièges inclinables. Le choix des couleurs est quant à lui propice à la détente.

Les personnages de l'Atelier Pras évoluant au creux des maquettes exposées témoignent de l'atmosphère qui règne au sein de ces trains. Véritables lieux de vie, les voitures disposent parfois de couchettes et même d'un espace de jeux pour les enfants imaginé dans les années 90.

LA VITESSE EN PLUS

Atteignant une vitesse allant jusqu'à 160 ou 200 km/h, les trains Corail participent à la démocratisation de la vitesse et permettent de réaliser des trajets longues distances non desservis par le TEE (Trans-Europ-Express). Depuis l'arrivée du TGV en 1981, les voitures Corail sont principalement utilisées dans le cadre du trafic régional.



Affiche Train Corail, SNCF, 1976 | Médiathèque SNCF



EXPOSITION TEMPORAIRE

ESPACE N°2 LE TGV

ORIGINES

À l'origine du TGV, il y a d'abord le TurboTRAIN. Apparu dans les années 60-70, ce train se caractérise par son moteur utilisant des turbines à gaz d'hélicoptères et permettant ainsi des accélérations rapides. En 1972, la SNCF commande le TGV 001 à la société Alstom. Ce TurboTRAIN à Grande Vitesse expérimental est composé de 4 turbines à gaz. Après plusieurs essais de validation à plus de 300 km/h, il est sélectionné pour desservir la nouvelle ligne à grande vitesse Paris – Lyon à une vitesse de 260 km/h.

Au lendemain de la crise pétrolière de 1973, cette technique est cependant jugée trop consommatrice en énergie. On lui préfère alors la traction électrique. C'est dans ce contexte que naît le TGV (Train à Grande Vitesse). Inauguré, par le Président Mitterrand en gare de Lyon le 22 septembre 1981, il est mis en service la même année entre Paris et Lyon.



Prototype à turbine TGV-001 | Christian Delemarre - SNCF, 1972 | SARDO



Rame TGV V150 du record du monde de vitesse (à 574,8 km/h) en ligne RFF-ALSTOM-SNCF FABBRO-LEVEQUE-RECOURA - SNCF, 2007 | SARDO

RECORD DU MONDE DE VITESSE SUR RAILS

Vingt-cinq ans plus tard, le 3 avril 2007, la rame TGV V150 (pour 150 mètres/seconde) bat tous les précédents records SNCF et obtient le record mondial de vitesse sur rails. La vitesse de 574,8 km/h est atteinte sur la ligne Est-Européenne au niveau de la commune d'Éclaires, située dans la Marne. La maquette de la rame du record, avec ses deux motrices POS et trois remorques Duplex, est présentée au fond de ce deuxième espace d'exposition. L'arrivée du TGV et le développement de nouvelles lignes grande vitesse sillonnant la France permettent alors de réduire considérablement le temps des trajets longues distances.

LA GRANDE VITESSE VERS L'INTERNATIONAL

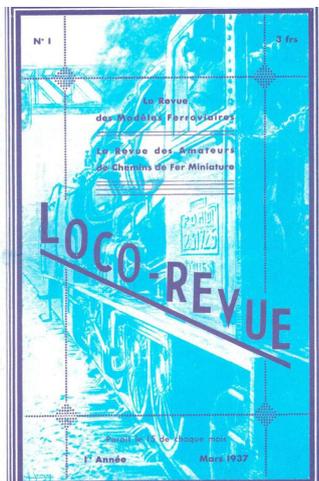
Cet espace sur la grande vitesse vous propose également de découvrir des maquettes d'Eurostar et de Thalys. Suite à la mise en service de la ligne TGV Nord en 1993, deux projets de TGV reliant la France à d'autres pays européens voient le jour. Lancé en 1994, l'Eurostar permet de relier Paris et Bruxelles à Londres à grande vitesse. Trois ans plus tard, en 1997, le Thalys facilite la liaison entre Paris et Bruxelles, Cologne et Amsterdam. Ces lignes nécessitent de relever de nombreux défis d'adaptation afin de permettre au TGV de circuler sur les réseaux de plusieurs pays : captation de courant adaptée pour les tensions hétérogènes, systèmes de signalisation qui fonctionnent pour tous, règles de sécurité...



EXPOSITION TEMPORAIRE

ESPACE N°3 MAQUETTES ANCIENNES

Le dernier espace de l'exposition présente des matériels emblématiques du 20e siècle et permet de revenir sur l'histoire du modélisme ferroviaire. Fabriquées des années 60 à 80, les maquettes exposées proviennent d'anciens ateliers : les ateliers HOUY, ARMA et R. CHALET, alors tous implantés en région parisienne.



Couverture du 1er numéro de Loco-Revue, mars 1937

TRAINS MINIATURES ET GRANDS RÉSEAUX

Les maquettes ferroviaires permettent la reproduction d'éléments du chemin de fer (matériels roulants, gares, éléments techniques...) suivant une échelle précise et dans un souci de réalisme.

La reproduction de trains miniatures est intimement liée aux débuts de l'aventure ferroviaire. Présente en Angleterre dès la moitié du 19e siècle, la fabrication de réseaux et de modèles réduits se développe au début du 20e siècle. Le premier club de modélisme est dans ce contexte inauguré à Londres en 1910. L'apparition de salons et la publication de magazines spécialisés accentuent par ailleurs le phénomène. En France, la Maison LR Presse éditant notamment la célèbre Loco-Revue est par exemple créée dès 1937.

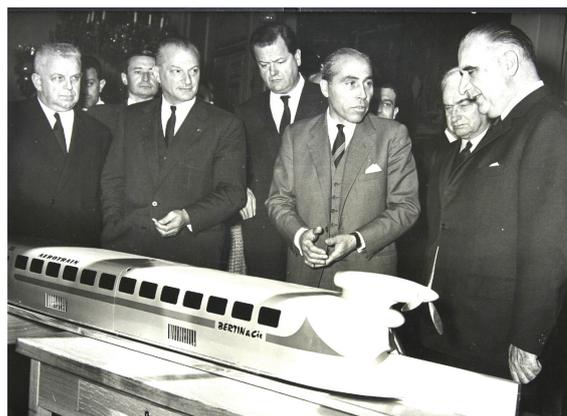
Au croisement du jouet et de l'objet technique, certaines maquettes s'imposent comme de véritables outils éducatifs permettant, entre autres, d'expliquer le principe de la traction vapeur.

MAQUETTES INDUSTRIELLES

Les maquettes réalisées par Alain Pras ont quant à elles des visées scientifiques et commerciales. Utilisées pour présenter le prototype d'un futur matériel ou pour promouvoir un matériel déjà existant, elles peuvent également servir à simuler le fonctionnement d'un élément technique.

STANDS SNCF

Durant la seconde moitié du 20e siècle, la SNCF présente ce type de maquettes lors de divers salons comme celui de l'Enfance ou de l'Agriculture. Ces stands permettent de faire connaître l'activité de l'entreprise tout en dialoguant avec les jeunes constituant la future clientèle.



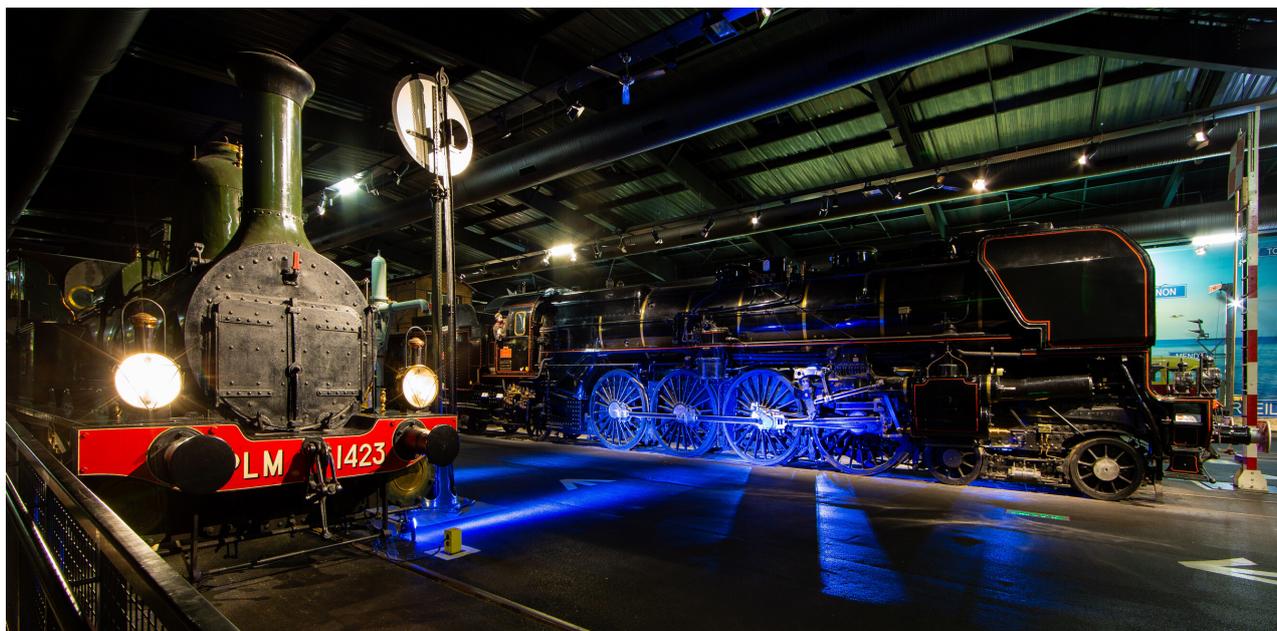
Sur cette photographie, on observe Jean Bertin, créateur de l'aérotrain, expliquant au premier ministre, Georges Pompidou, le fonctionnement de son autorail.
Agence Keystone - Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), 1969 | SARDO

Présente chaque année à Rail Expo (Chartres) ou à Meursault, la Cité du Train - Patrimoine SNCF perpétue cette tradition et organise depuis 2008 son propre Salon du Modélisme en partenariat avec l'association RAMCAS (Rail Miniature Club Alsace Sud). Cet événement accueille 5 000 visiteurs venus de toute la France.



De gauche à droite : Salon du Modélisme - Expo Lego® 2019, ©Cathy Kholer (Cité du Train - Patrimoine SNCF) | ©Raphaël Dautigny (SNCF) | ©Nicolas Muguet (Cité du Train - Patrimoine SNCF)





CITÉ DU TRAIN - PATRIMOINE SNCF

Plus grand musée ferroviaire d'Europe

La Cité du Train, musée du patrimoine SNCF, est aujourd'hui le plus grand musée ferroviaire d'Europe. Il retrace la grande histoire du chemin de fer à travers 3 espaces d'exposition sur 60 000m².

- **Le Parcours Spectacle**, 27 matériels scénarisés en 6 thèmes dans l'ambiance spectaculaire d'un plateau de cinéma.
- **Les Quais de l'Histoire**, 64 matériels retraçant la chronologie des chemins de fer en France, depuis ses origines en 1827 jusqu'à nos jours avec le TGV.
- **Le Panorama Ferroviaire**, espace d'expositions et d'animations en plein air avec une vue imprenable sur le passage des trains modernes en circulation.

ADRESSE

Cité du Train - Patrimoine SNCF
2 rue Alfred de Glehn, 68200 Mulhouse
03 89 42 83 33 - message@citedutrain.com

HORAIRES

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

TARIFS

Plein tarif : 13€
Tarif réduit : 11€ (demandeurs d'emploi, personnes handicapées avec un accompagnateur, étudiants jusqu'à 26 ans inclus, enseignants, cheminots + conjoints (carte Carmillon) détenteurs d'un titre Soléa "Famille" ou d'un billet acheté dans l'un des sites M2A partenaires ou des musées du réseau Musées Mulhouse Sud Alsace)
Tarif jeune : 9,50€ (4-17 ans)
Tarif famille : 39€ (4 personnes, 2 adultes maximum)
Gratuit pour les enfants de moins de 4 ans

Réservation en ligne conseillée sur citedutrain.com

CONTACT PRESSE

Julien PRODORUTTI
Responsable marketing, communication et développement
Tél : 06 48 90 76 24 | Mail : prodorutti@citedutrain.com

