

André & Nicolas Cousins de fer



À partir de l'automne 1841, le train quitte Mulhouse, traverse la campagne par Bollwiller pour s'élancer vers Strasbourg.

Le premier, aux origines de la SACM, s'impose comme l'incontournable fabricant de locomotives de son époque. Le second n'a pas 60 ans quand il inaugure la toute première liaison par voie ferrée d'Alsace. Sagas entrepreneuriales et politiques.

Figures majeures de la réussite industrielle de Mulhouse, Nicolas Koechlin et son cousin germain André Koechlin ont marqué, chacun à leur manière, l'histoire de Mulhouse et de toute la région. Leurs itinéraires, souvent parallèles, se sont parfois croisés, notamment lors de scrutins électoraux mettant en exergue leurs différences, Nicolas le franc-maçon aux idées libérales et André, le maire chrétien conservateur. L'histoire sociale a été largement influencée par leurs actions car des générations d'ouvriers ont œuvré dans leurs entreprises. Mais plus largement, leur inspiration a marqué l'Alsace toute entière, surtout en matière de développement du chemin de fer.

Koechlin

Entrepreneur d'envergure et homme public respecté, Nicolas Koechlin a toutes les qualités pour entreprendre la première ligne ferroviaire d'Alsace. Il a 58 ans et une réussite industrielle indiscutable quand il inaugure l'une des toutes premières liaisons par voie ferrée de France et la toute première en Alsace. Il s'est habilement désinvesti de l'entreprise qu'il gérait avec ses douze associés pour avoir les coudées franches pour son grand projet. Toute son énergie, le quinquagénaire va la mettre au service d'un dessein considéré comme impossible à l'époque. Mais sa stratégie ne se limite pas à imaginer une énorme machine haletant dans sa course vers Thann ; il lui faut surtout prendre de vitesse d'éventuels concurrents et assurer la logistique pour les prochaines décennies.

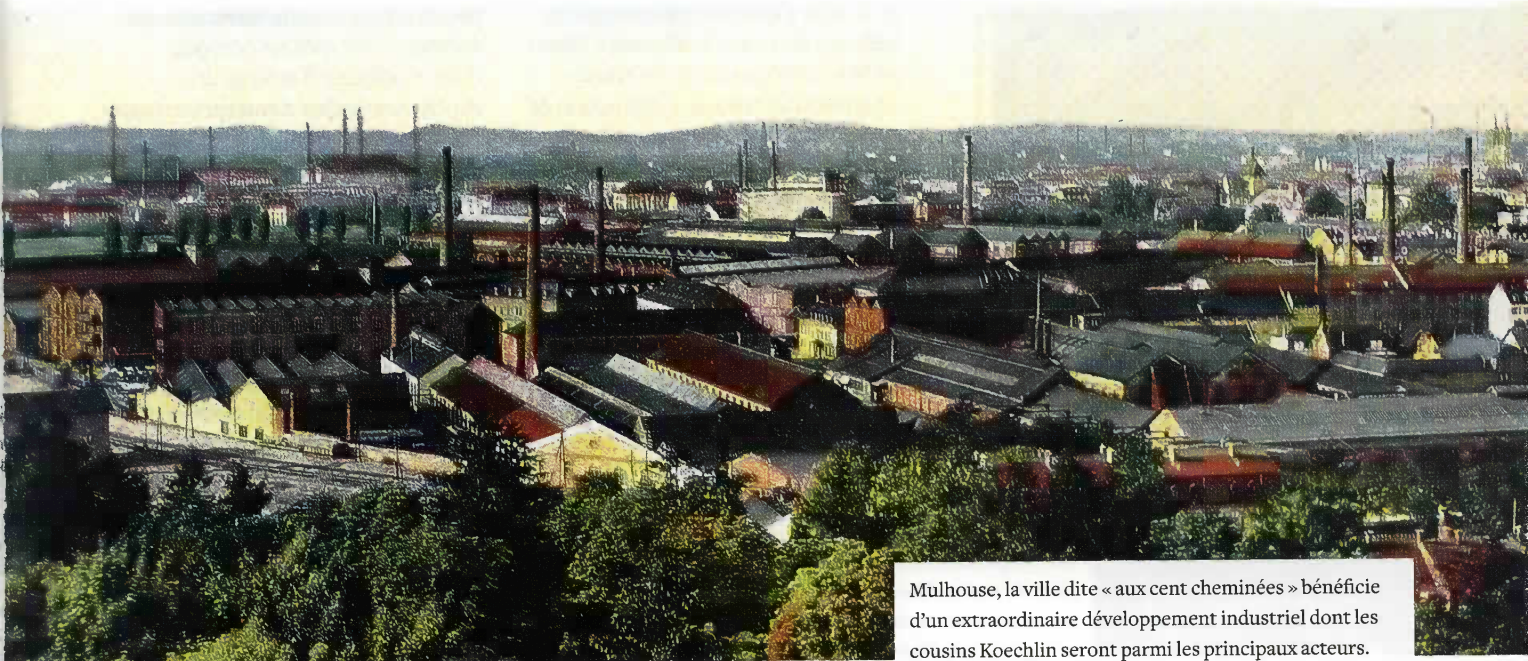
Dès le 30 mai 1836, il obtient l'autorisation de lancer des études pour son grand chantier, dossier qu'il confie à Pierre-Dominique Bazaine, un polytechnicien qui excellerà dans la construction d'une multitude de réseaux dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Déjà, il a rappelé son fils Nicolas Ferdinand qui envisageait une belle carrière de diplomate pour le marier illico avec Caroline Julie, fille de son cousin André et le propulser en qualité d'associé de ce dernier ! Un an plus tard, le 17 juillet 1837, une loi lui accorde de manière exclusive la concession de la ligne Mulhouse-Thann. Ce qui doit devenir une ligne expérimentale avance à un train d'enfer car deux jours plus tard, Nicolas Koechlin crée à Paris une société dont il aura, au terme d'un montage financier dont il a le secret, quasiment la totalité des



André
Koechlin

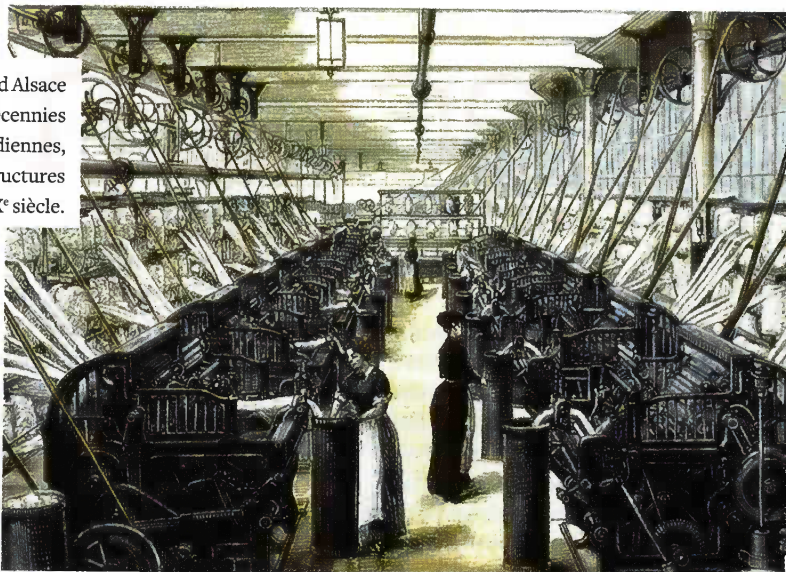


Nicolas
Koechlin



Mulhouse, la ville dite « aux cent cheminées » bénéficie d'un extraordinaire développement industriel dont les cousins Koechlin seront parmi les principaux acteurs.

Des milliers d'ouvriers du Sud Alsace vont œuvrer pendant des décennies dans les manufactures d'indiennes, les tissages et les grosses structures industrielles au courant du XIX^e siècle.



© Archives municipales de Mulhouse

NICOLAS KOECHLIN

(Mulhouse, 1^{er} juillet 1781- Mulhouse, 15 juillet 1852), industriel haut-rhinois du textile.

Il crée et fait prospérer l'entreprise familiale, avec des filatures et ateliers de tissage à Masevaux et Mulhouse, ainsi qu'à Lörrach au pays de Bade. Député bonapartiste, il s'impliquera avec ses frères dans les Vosges durant l'invasion de 1814 et les Cent-Jours. Il mettra tout son poids industriel et financier dans la création des deux premières lignes de chemin de fer en Alsace. S'il n'est pas fondateur de la Société Industrielle, en qualité de promoteur du Nouveau quartier, il fait construire à ses frais le bâtiment central de la place de la Bourse qu'il lui cède gracieusement.

- ● actions et qui prendra pour raison sociale Nicolas Koechlin et Cie et pour dénomination : Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann. Pas le temps de se réjouir, l'entrepreneur mulhousien doit obtenir la concession d'une autre ligne, celle devant relier Bâle à Strasbourg et dont les premiers kilomètres seront commun avec l'infrastructure de Thann. C'est réglé le 6 mars 1838 ! La course contre la montre continue car les travaux débutent quelques semaines plus tard et la tâche s'annonce gigantesque : la ligne qui doit relier Mulhouse à Thann ne fait certes que 20 kilomètres de long mais nécessite la construction de 32 ouvrages d'art, dont un viaduc de 23 arches qui surplombe l'Ill, trente passages à niveaux, des ateliers, des réservoirs d'eau et deux gares. Le matériel ferroviaire est très vite commandé, ainsi que la locomotive, copie d'un exemplaire anglais. Les affaires étant les affaires, plusieurs entreprises sont mises en concurrence, dont André Koechlin et Cie. Ce dernier - est-ce un hasard - construira

la « Napoléon » qui tirera le train inaugural le 1^{er} septembre 1839, forte d'un prestige immense : elle a pu, la première, déployer sa puissance en Alsace.

La puissance industrielle d'André Koechlin

Si André Koechlin semble quelque peu en retrait de cette extraordinaire aventure, c'est qu'il est occupé à d'autres affaires. Il se forge une expérience de chef d'entreprise n'ayant rien à envier à celle de son cousin Nicolas. À l'âge de 26 ans, il dirige déjà une importante manufacture, Dollfus Mieg et Cie, dont le nom est encore aujourd'hui synonyme de réussite et de qualité. Sa fortune faite, il se lance en 1826 dans la fonte des métaux et la construction de machines sous l'enseigne Ets Koechlin et Cie. Elle deviendra après 1870 un mastodonte industriel, la SACM (Société alsacienne de constructions mécaniques), qui assurera une réelle prospérité à l'Alsace et particulièrement à Mulhouse. Une ville dont il devient maire en 1830, puis démissionne l'année suivante avant d'en redevenir le premier magistrat de 1832 à 1843. Tout en fabriquant



© Bibliothèque universitaire et de la Société industrielle de Mulhouse

Une cinquantaine d'années après le décès de son fondateur, la SACM se dote d'une fonderie ultra moderne qui accueille aujourd'hui une université.

les premières locomotives qui vont creuser leurs sillons dans la région, il gère sa cité en privilégiant l'instruction publique, en aménageant des salles d'asile et en favorisant la construction de grands équipements. « S'il y avait en France plusieurs maires comme celui de Mulhouse, il ne me resterait plus qu'à donner ma démission ! », s'était exclamé à son propos le ministre de l'Intérieur de Louis-Philippe. Outre son mandat de maire pendant onze ans, il sera aussi député et bien que battu à deux reprises par son cousin, il deviendra conseiller général de 1839 à 1848 !

Une cinquantaine d'années après son décès, la SACM continue d'investir. Elle fait construire une fonderie ultra moderne constituée de trois nefs de béton dessinée par l'architecte Marozeau, qui va produire d'énormes pièces jusque dans les années 60. Cet équipement souvent comparé à une cathédrale est préservé et abrite aujourd'hui une université du XXI^e siècle. André Koechlin n'en aurait pas demandé tant. Et dans cet esprit, son cousin Nicolas serait probablement flatté de constater que le premier tram-train de France relie Mulhouse et Thann depuis décembre 2010. ■



- ❶ Pont Doller. Parmi les 32 ouvrages d'art construits par Nicolas Koechlin pour sa ligne de chemin de fer, celui enjambant la Doller.
- ❷ Station Thann. Aboutissement de la ligne, la station de Thann.
- ❸ Station Mulhouse. Lors du lancement de la ligne, Engelmann père et fils sont chargés de réaliser une série de huit lithographies dont celle de la station de Mulhouse.

ANDRÉ KOECHLIN

(Mulhouse, 3 août 1789 - Paris, 24 avril 1875), industriel, maire de Mulhouse de 1830 à 1843, député orléaniste.

Fondateur de ce qui deviendra par la suite la SACM, il se constitue une fortune considérable, son patrimoine étant passé de 25 000 F en 1813 à environ vingt millions de francs en 1875. Attentif au sort de ses ouvriers, il fait construire, vers 1835, de petites maisons qu'il leur loue pour une modique somme les engageant à cultiver leur jardin, à envoyer leurs enfants à l'école, à ne pas contracter de dettes et à participer à des œuvres sociales de l'usine. Cette fibre sociale, bien en avance sur les mœurs de l'époque, se retrouve dans sa volonté de développer l'instruction et l'ouverture de salles d'asile (futurs écoles maternelles).



Sources : « Histoire documentaire de l'industrie de Mulhouse au XIX^e siècle », « SACM, quelle belle histoire » sous la direction de Marie-Claire Vitoux, « La Société Industrielle de Mulhouse 1826-1876 » de Florence Ott, L'Écho Mulhousien n° 188, 201, 291, 330, « Le train, une passion alsacienne » de Nicolas Stoskopf, « La région de Mulhouse à travers les âges » de Richard Wagner, « Histoire de Mulhouse des origines à nos jours » de Raymond Oberlé, « Centenaire de la Société Industrielle de Mulhouse ».

Premier exemplaire d'une série de plus de 2 250 locomotives fabriquées à Mulhouse par André Koechlin et Cie, la Napoléon va tirer le convoi inaugural du 1^{er} septembre 1839.

