

L'ancienne gare de Bollwiller à l'Ecomusée

La gare de Bollwiller démontée en 1986 a été reconstruite en 2000 à l'Ecomusée d'Alsace, à l'initiative et grâce au concours financier de l'ACEF (Association Mutuelle pour le Conseil à l'Épargne des Fonctionnaires).

L'ACEF a souhaité s'impliquer à l'Ecomusée d'Alsace par un effort très significatif en faveur de l'évocation de l'histoire de la fonction publique.

L'histoire du bâtiment d'origine

La gare de Bollwiller était constituée d'un corps central de deux niveaux sur cave, implanté parallèlement à la voie de chemin de fer, et de deux ailes dissymétriques sans étage sur les pignons. Le rez-de-chaussée était de plain-pied avec le quai.

Une marquise - dont il ne subsistait que les consoles dans la façade - protégeait l'entrée de la gare sur la façade ouest, tandis qu'un auvent en " V " protégeait le quai sur la façade Est. Sur cette façade du corps central, un ajout en excroissance remplaçait le mur du rez-de-chaussée sur les $\frac{3}{4}$ de sa longueur.

Le toit en bâtière, d'une pente d'environ 17 degrés, était couvert de tuiles mécaniques Gilardoni de type " à losanges " dont la particularité était la pose en quinconce. Le pan Est comportait deux lucarnes en bâtière.

Les ouvertures

Les ouvertures comportaient des encadrements en grès :

- 4 portes-fenêtres en arc " ogival " avec ouverture en plein-cintre sur la façade ouest, une seule subsistant sur la façade Est
- 4 portes-fenêtres en plein-cintre sur l'aile Nord, 2 sur l'aile sud
- 1 porte et 1 fenêtre rectangulaire à chants biaisés sur le pignon de l'aile sud.

Toutes ces ouvertures étaient liées au rez-de-chaussée par un bandeau périphérique en grès au droit du mur, à hauteur d'appui de fenêtre.

A l'étage, sur chaque façade, quatre encadrements de fenêtres à chants biaisés dont l'appui était inclus dans un bandeau de grès en saillie.

Au niveau des combles, chaque pignon du corps principal comportait au milieu une fenêtre à encadrement rectangulaire " classique ".

Interprétation des données historiques

1840-1850

Le bâtiment initial ne comprend que le corps principal. Construit entre 1841 et 1844 par la Compagnie des Chemins de Fer de Strasbourg à Bâle, certains de ses aspects correspondent déjà à la typologie des gares de communes de faible importance en milieu rural, mise en place à partir de 1850. A savoir, un bâtiment avec étage d'habitation pour le logement des cheminots devant rester sur place, un faîtage parallèle à la voie, des séries de portes-fenêtres sur les murs gouttereaux.

Elle est construite sur un sous-sol initialement de plain-pied autour duquel se formera progressivement une butte artificielle (remblayée à la pelle et à la brouette !). Ce système

permet d'arriver au niveau de la voie qui doit rester la plus rectiligne possible sur l'ensemble de son tracé. Les matériaux de remblai sont pris aux alentours, sur le ban des communes voisines.

Mais la construction de la gare de Bollwiller se situe encore dans une période de transition et de recherche (1830-1850) et son fonctionnement ne correspond pas à la typologie générale. Au lieu de la place faisant généralement le contact entre la façade de la gare et le domaine public, on trouve en 1849 en contrebas du talus, un " jardin à l'Anglaise ". Ce côté n'est pas encore remblayé et on entre dans la gare par le pignon sud.

Certaines caractéristiques sont une " marque " de la Compagnie ou de l'architecte chargé du projet, tels que les " arcs ogivaux " des portes-fenêtres en plein-cintre
1850-1870

. La Compagnie des Chemins de Fer de l'est qui succède à la Compagnie des Chemins de Fer de Strasbourg à Bâle en 1853, décide l'agrandissement de la gare et fait construire, à partir de 1861, les deux ailes. Initialement projetées identiques, les ailes ont finalement été construites de façon dissymétrique.

A ce moment, l'entrée de la gare est bien sur la façade ouest.

C'est également à cette période qu'a été construite la halle aux marchandises, démolie en même temps que la gare.

Avant 1870, Bollwiller est connecté avec Guebwiller, pour desservir les industries de la vallée, ce qui conduit à l'essor du trafic de marchandises.

1870-1900

. En 1871, le Traité de Francfort attribue les Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine à l'Allemagne.

La circulation, qui se faisait initialement à gauche, passe à droite vers 1873.

Pendant la période prussienne, un poste de signalisation est installé dans la portion du corps principal agrandi en excroissance sur le quai. Cette transformation supprime trois portes-fenêtres sur la façade Est.

Le bâtiment de la Poste, construit en face de la gare, date également de cette époque.

La gare est agrandie en 1897 lors de la création d'une circonscription " exploitation " qui fonctionne jusqu'en 1950. A cette occasion sont créés une administration, des salles d'attente 1ère, 2ème, 3ème et 4ème classe (cette dernière pour les paysans se rendant au marché à Colmar) et un " buffet ".

Sur la façade Ouest, une verrière - ou marquise - permet l'accès aux salles d'attente.

1900/1970

Après 1905, la découverte et l'exploitation de la potasse augmentent le trafic ferroviaire dans le bassin potassique. Les sociétés d'exploitation (Kali, MDPA) créent leurs propres lignes. Ce trafic transite par Bollwiller entre 1908 et 1970.

Jusqu'à ce que les mines de potasse se dotent de bus de ramassage, en 1946, les mineurs des carreaux Alex et Rodolphe descendent à Bollwiller.

En 1914-1918 y transitent les troupes débarquées à Soultz pour le " Vieil Armand ".

En 1919, par le Traité de Versailles, l'Etat français qui possède déjà les Chemins de Fer de l'Ouest récupère les Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine à l'Allemagne.

La Société Nationale des Chemins de Fer Français est créée en 1938.

1970-1984

La première partie de la verrière disparaît vers 1963, le reste en 1984. Le buffet est supprimé en 1966-67.

Dans certains cas un transporteur, correspondant de la SNCF, assure le relais du rail jusqu'à la destination finale. Pour Bollwiller, il s'agit, aujourd'hui encore, de la compagnie de transport " Martinken " .

L'important développement qu'a connu la gare de Bollwiller tout au long de son histoire s'explique par sa position stratégique, au croisement de plusieurs axes ferroviaires :

- l'axe Strasbourg / Bâle
- la liaison avec les industries des vallées de Guebwiller / Soultz
- la ligne agricole d'Ensisheim
- le trafic des Mines de Potasses d'Ensisheim, Alex et Rodolphe

Le déclin progressif des industries, le développement de l'automobile et des réseaux routiers ont peu à peu conduit à réduire l'activité de Bollwiller. Les locaux, vétustes, n'étant plus adapté à l'usage d'une petite gare de voyageurs, un nouveau bâtiment est construit en 1984, à côté de l'ancienne gare.

Ainsi disparaît, après 140 ans d'existence, la première gare de Bollwiller.