

La gare de Colmar

« Le plus beau monument d'architecture allemande en Alsace » (Hansi)



REMERCIEMENTS

Toute notre gratitude à
Madame Elisabeth Paillard,
Inventaire Général du patrimoine culturel,
Direction de la Culture du Patrimoine et de la Mémoire,
Région Grand Est, Strasbourg
pour le contenu rédactionnel
et l'iconographie de la partie historique.



Crédit iconographique

Inventaire Général du patrimoine culturel,
Direction de la Culture du Patrimoine et de la Mémoire,
Grand Est, Strasbourg
Alexis Toureau.



Christophe Chartrain
Directeur Régional Gares du Grand Est.

ÉDITO

Société Anonyme, filiale à 100 % de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions est au service des voyageurs, des collectivités et de tous les transporteurs ferroviaires. Chaque année, nous accueillons plus de 96 millions de voyageurs, visiteurs et riverains dans nos 385 gares du Grand Est. Nous nous engageons fortement pour imaginer de nouveaux services, conduire des projets de développement et moderniser le patrimoine. Nos grandes missions sont :

- De déployer des services utiles et innovants, imaginer et animer des gares pratiques et accueillantes.

- De moderniser les gares et faciliter le quotidien de nos clients en renforçant l'intermodalité au travers d'une meilleure coordination entre les trains et les autres modes de transport collectifs et doux.

- D'accueillir tous les transporteurs ferroviaires de façon équitable et transparente.

Avec mes équipes, nous travaillons en étroite collaboration avec la Région et les collectivités pour développer les gares dans leur fonction de pôle des mobilités douces. Nous voulons donner « enVie de Gare » grâce à des gares pratiques qui permettent aux clients d'optimiser leur temps et leur rendent service grâce aux commerces.

Et aussi, des gares modernes qui accompagnent nos clients sur les usages de demain et des gares remarquables avec la préservation de notre patrimoine architectural.

Vous découvrirez dans le livret qui suit l'histoire de la gare de Colmar, patrimoine exceptionnel qui a traversé les différentes époques et accompagné la vie de ses habitants. Je vous souhaite une très bonne lecture !



La gare de Colmar

Historique

La ville de Colmar, située sur la ligne transfrontalière Strasbourg – Bâle, une première en France, a été dotée d'une gare provisoire dès 1840, sous l'égide de la Compagnie privée de chemin de fer de Strasbourg à Bâle, dirigée par l'industriel mulhousien Nicolas Koechlin (1781-1852).

Le premier bâtiment des voyageurs définitif a été construit par l'entrepreneur Ignace Wetterlé d'après les plans de l'architecte de la Ville de Strasbourg Félix Fries en 1842. En 1878, il a été remanié et agrandi par le bureau technique de construction de la Direction Générale Impériale des Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine basée à Strasbourg.

Le premier bâtiment des voyageurs définitif de la gare de Colmar avec sa place semi-circulaire bordée de grilles dessiné par André Waltz, 1842 .
© Bibliothèque des Dominicains, Colmar.





Le 3^{ème} bâtiment des voyageurs de Colmar en 1902. © cliché Jules Manias, collection privée.

En 1900, la gare ne correspondait plus à l'augmentation du trafic voyageurs et marchandises, si bien que sa reconstruction a été envisagée. L'étoile ferroviaire de Colmar desservait en effet la place-forte de Neuf-Brisach à l'est (1878), la vallée industrielle de Munster (1868) à l'ouest dont la ligne fut prolongée jusqu'à Metzeral

Le 3^{ème} bâtiment des voyageurs et le centre de tri postal de la gare de Colmar vers 1910. © collection privée.



(1893), Marckolsheim au nord-est (1890) et Ensisheim – Bollwiller (1901) au sud-est avec la gare-annexe de Colmar-Sud (1900) qui existe toujours. La gare de Colmar était également le point de départ de tramways vers Kaysersberg, Lapoutroie et Wintzenheim, lignes inaugurées en 1885.

Un complexe ferroviaire important

Autour du bâtiment des voyageurs, se trouvaient des immeubles contemporains dédiés à l'ingénierie ferroviaire (Betriebsdirektionsgebäude) au 11-13 rue de la Gare, portant la date de 1893, au service des douanes et aux messageries pour colis express.

Le centre de tri postal de la Reichspost construit dans le même alignement que le bâtiment des voyageurs et en même

temps que lui a été reconverti récemment en restaurant et abri-vélos.

Une nouvelle gare de marchandises avec des entrepôts et des bureaux a été construite au 28 route de Rouffach à partir de 1902 pour une mise en service effective en 1904. Au sud-ouest, l'ancien dépôt de locomotives de la rue du Tir a conservé une de ses deux rotondes, une plaque-tournante, et le château d'eau couplé à une chaufferie et à une station de pompage. Un nouveau foyer de mécaniciens et une sablerie ont été ajoutées vers 1930. Au nord-est, le port de canal de Colmar était également raccordé à la gare.

La gare de Colmar, « plus beau monument d'architecture allemande en Alsace »

La gare de Colmar est une gare monumentale du Reichsland d'Alsace-Moselle, mais son bâtiment des voyageurs eu pour modèle celui de la gare de Gdansk (Pologne), alors Dantzig en Prusse orientale, nouvellement construit entre 1896 et 1900 dans un style néo-Renaissance flamande. Paul von Breitenbach, ministre des travaux publics du Reich, était venu à Colmar négocier avec les édiles colmariens le financement d'une nouvelle gare voyageurs après le vote favorable de la municipalité

Gare de Colmar, tableau aquarellé d'Otto Gunther-Naumburg, vers 1906. © Siméon Levaillant.





Page ci-contre :
Le dépôt de la gare
de Colmar dans les années
1920 avec wagons
Alsace-Lorraine.
© collection privée

Le château d'eau
et la rotonde du dépôt
de la gare de Colmar.
© Christophe Hamm,
Région Grand Est,
Inventaire général.



La grande halle fret
de l'ancienne gare
de marchandises de Colmar.
© Christophe Hamm,
Région Grand Est,
Inventaire général.

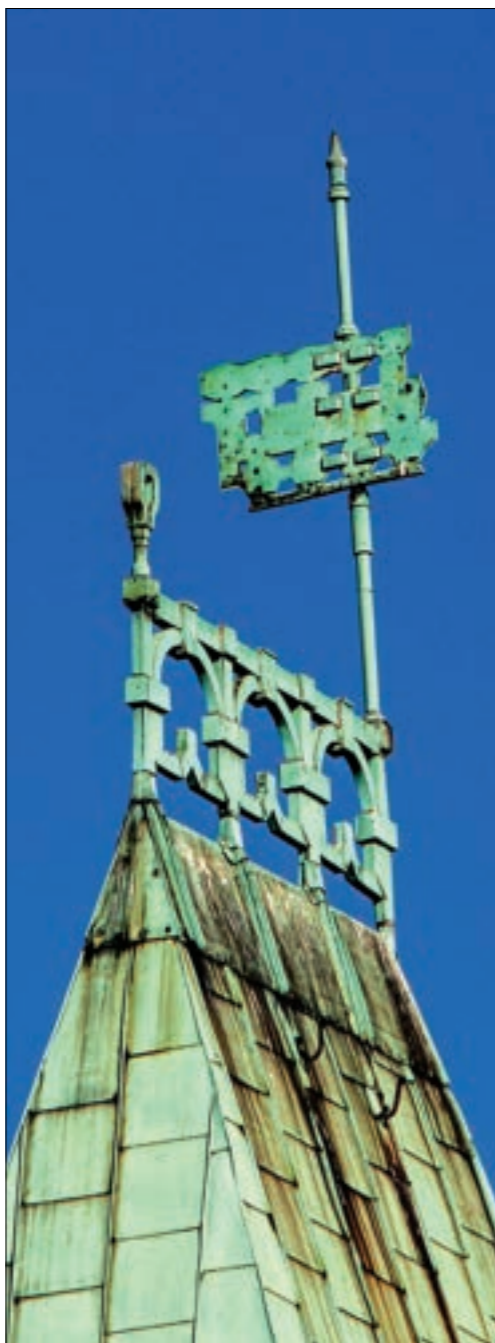
Le 4^{ème} bâtiment voyageur de la gare de Colmar, prise de vue drone.
© Alexis Toureau.

en faveur de son déplacement acté en janvier 1900. L'artiste et auteur colmarien Jean-Jacques Waltz, plus connu sous le pseudonyme de Hansi, la qualifie ainsi dans son Professeur Knatschke paru en 1911 : « La gare de Colmar, le plus beau monument d'architecture allemande en Alsace. [...] La nouvelle gare de Colmar chante un hymne magnifique à l'architecture allemande et mérite une description minutieuse en tant qu'édifice modèle. » Jean-Jacques Waltz connaissait-il le modèle prussien ? A l'échelle du Reichsland d'Alsace-Moselle, il est en effet tout à fait unique.

Le bâtiment des voyageurs est donc le bâtiment-phare du complexe ferroviaire colmarien à l'époque allemande et la porte d'entrée de la ville, dans un nouveau quartier créé sur mesure face à la ville ancienne. Il porte le millésime 1905-06 sur sa façade principale et il mesure 103 mètres de long et sa tour de l'horloge (surmontée d'une girouette en forme de locomotive à

Le bâtiment des voyageurs de la gare de Gdansk (Pologne) restauré à l'identique après 1945.
© Diego Delso, Wikimedia Commons.





La girouette sommitale en forme de locomotive à vapeur et la crête ornant le toit en cuivre de la tour de l'horloge du bâtiment des voyageurs de la gare de Colmar.
© Christophe Hamm, Région Grand Est, Inventaire général.

vapeur) culmine à 36 mètres. Construit en briques rouges, avec encadrement des baies en grès beige de Phalsbourg, il possède un riche décor sculpté sur sa façade principale et le pignon nord. En raison de sa qualité architecturale remarquable et de son riche décor sculpté, il est protégé au titre des Monuments Historiques depuis 1984. La nouvelle gare voyageurs a été ouverte au trafic le premier mai 1907.

Le décor sculpté et mobilier du bâtiment des voyageurs

Le décor sculpté est présent essentiellement sur les façades principales donnant sur la place. Sur l'aile sud, seul l'encadrement de porte est sculpté d'une frise d'oves, et le fronton triangulaire d'une frise de houx. Les consoles d'appui du fronton sont sculptées de pigeons nourrissant leurs petits.

Le fronton du hall central est sculpté dans sa partie sommitale d'un écu armorié aux armes de la Ville de Colmar, du millésime 1905-06. A l'origine, l'aigle des Hohenzollern surmonté de la couronne du saint Empire romain germanique surmontait l'édifice. Après 1918, on a retouché l'inscription allemande « ERBAUT 1905-06 » au profit de « ANNO DOMINI 1905-06 » en latin. En dessous, l'agrafe centrale de la grande baie est ornée d'une tête de guerrier au casque surmonté d'une roue dentée zébrée d'éclairs symbolisant le progrès industriel. On peut voir aussi sur consoles d'appui de l'allège une alsacienne en costume régional portant un panier de fruits et un jeune homme à



casquette portant un tonnelet de vin. Sur la tour de l'horloge, un bas-relief montre les armoiries de Haute-Alsace entourées de raisins. Le décor de l'aile nord du buffet est le plus riche de la gare. En effet, il illustre la modernité, les transports et télécommunications, sans oublier les ornements végétaux et les portraits. L'aile nord abritait à l'extrême nord les salles d'attente de 1^{ère} et 2^{ème} classe communiquant avec une

salle de restaurant en abside. A gauche, on trouvait la salle d'attente des voyageurs de 3^{ème} classe. Le bistrot de la gare les a remplacées. Deux frises en bas-relief sont sculptées de maronniers, de feuilles de vigne et de roses, et l'agrafe centrale des grandes baies est ornée d'une tête de femme coiffée de bras métalliques et d'isolateurs en porcelaines. Il s'agit de la « fée électricité ». Au-dessus, les bas-reliefs

Guerrier casqué symbolisant le progrès industriel.
© Christophe Hamm, Région Grand Est, Inventaire général.



Le fronton resculpté après 1918.
© Alexis Toureau.

Mascaron Jugendstil de la « fée électricité ». Au-dessus, cor de postillon et roue zébrée d'éclairs symbolisant la vitesse.
© Alexis Toureau.

figurent un voilier guidé par la lumière des phares (transport maritime), un cor de postillon avec une lettre cachetée (transport terrestre du courrier postal), une roue zébrée d'éclairs (la vitesse) et une locomotive à vapeur sur ses rails guidée par le télégraphe. Ces bas-reliefs sont cantonnés de

rinceaux feuillagés de nénuphars, de pommes, d'aiguilles de pin, de pommiers et de feuilles de chêne avec leurs glands.

On retrouve ces décors végétaux d'inspiration Jugendstil sur l'abside de l'aile nord ornée de pommiers avec leurs racines entremêlées.





Buste portant les symboles de l'architecte : l'équerre et le compas.

Page ci-contre :
La locomotive à vapeur guidée par le télégraphe.





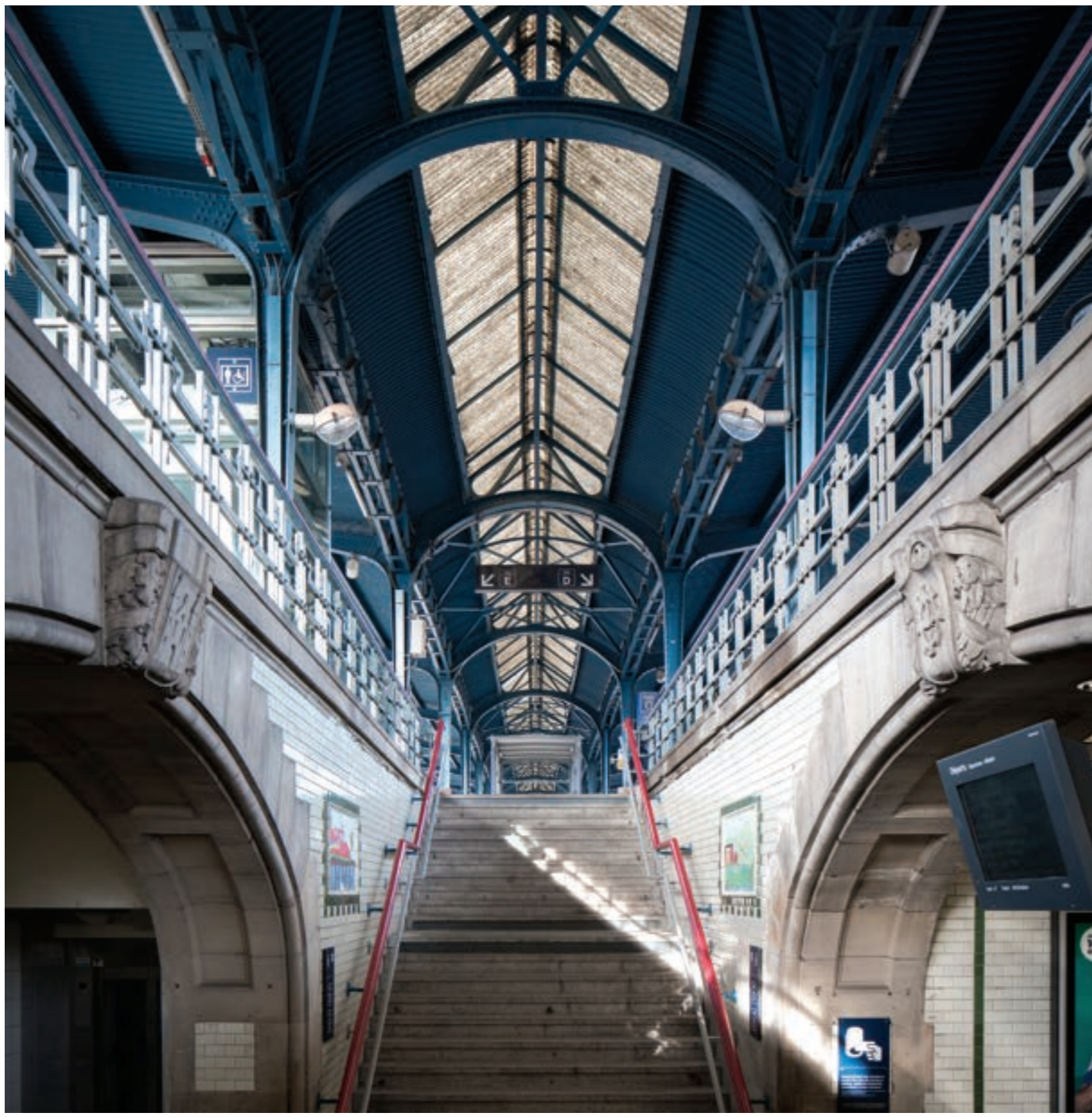
,Armoirie de la Haute Alsace sur un décor de vignes.
Page 19 : Mascarons entourés de raisins et houblons.
voilier guidé par la lumière des phares.
Pommiers avec leurs racines entremêlées.





L'alsacienne au panier.
Page ci-contre :
Le jeune homme
à la casquette tenant
un tonnelet de vin.





Les blasons des villes dans la pierre pour diriger les voyageurs

Les armoiries des villes sculptées sur les clefs de voûte (Colmar, Strasbourg, Bâle, Saint-Louis, Mulhouse, Munster, Neuf-Brisach) indiquaient aux voyageurs la voie correspondant à leur destination. Il y avait sept voies. La voie 7, en direction de Neuf-Brisach, n'existe plus, mais le blason est toujours là !



Directions Saint-Louis, Neuf-Brisach, Bâle.



Sortie Colmar.

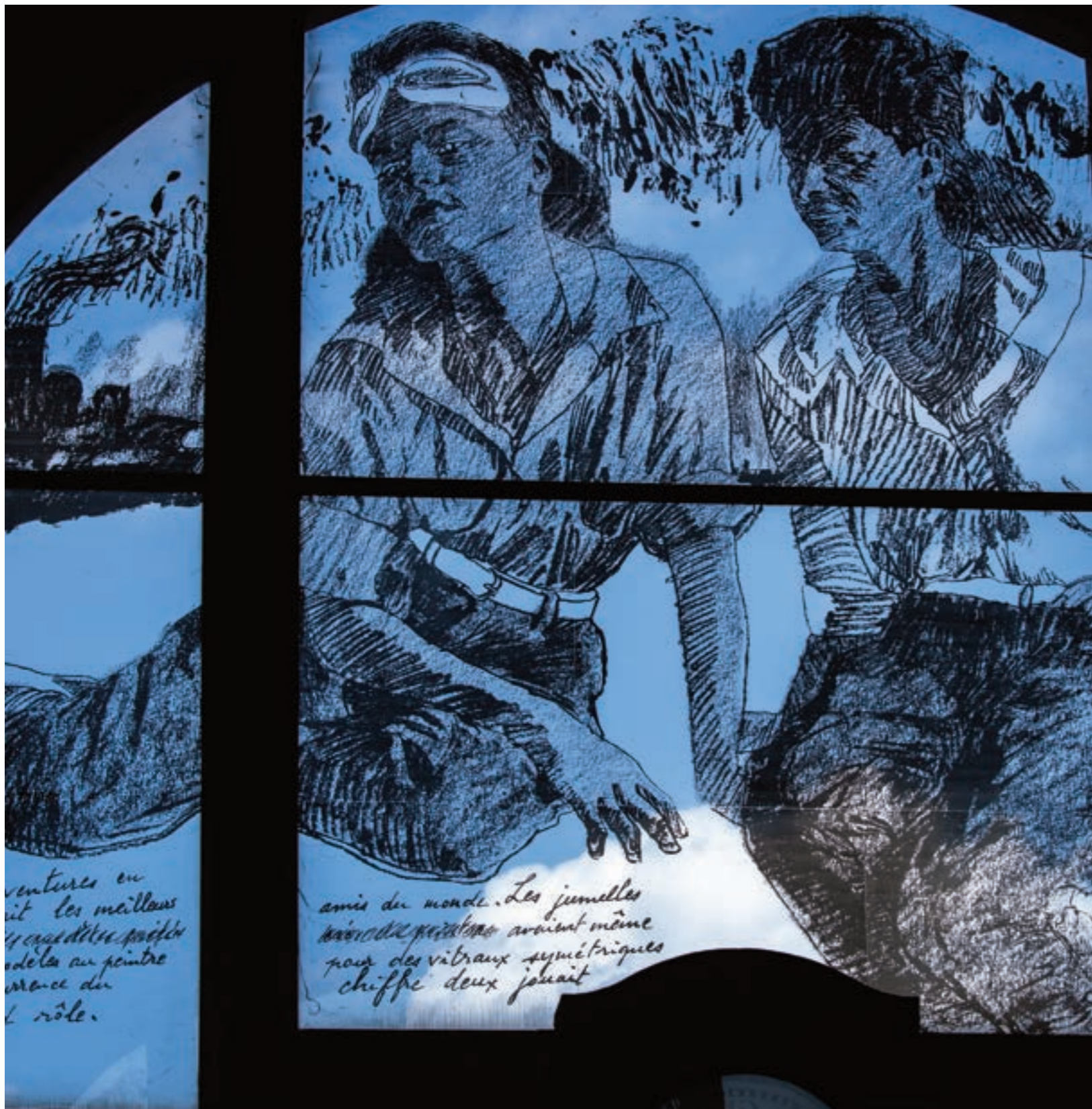


Des vitraux historicistes et Jugendstil

Deux ateliers de peintres-verriers ont reçu la commande des vitraux du hall et du buffet de gare. L'atelier Kühn & Gerrer de Mulhouse a réalisé les grandes verrières des salles d'attente et du hall. L'un d'eux montrait un voyage en diligence au pied des trois châteaux d'Eguisheim, le second la porte de Colmar, une porte ancienne

disparue de cette cité. Le vitrail phare était celui du hall de gare côté place, montrant un homme domptant la vapeur, au-dessus d'un viaduc courbe. Ces vitraux ont été gravement endommagés en 1944. Seuls ceux du hall ont été remplacés par des grilles monochromes sur verre peints par l'artiste-peintre Jean Le Gac en 1990. Les verrières contemporaines montrent un peintre délivrant des jumelles ligotées à

Salle de restaurant du buffet de gare. © Christophe Hamm, Région Grand Est, Inventaire général.



l'approche d'une locomotive à vapeur qui lui servent ensuite de modèle sur la seconde scène.

En revanche, les vitraux Jugendstil de l'abside nord sont intacts dans la salle de restaurant. Leur carton préparatoire indique l'atelier d'Adolf Schell & Otto Vittali à Offenburg. On y voit une alsacienne et une lorraine en costume régional encadrées de roses stylisées, de part et d'autre de scènes figurant les remparts d'un vil-

lage alsacien et un château-fort du massif vosgien.

La gare de Colmar est le dernier complexe ferroviaire complet haut-rhinois des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine, puisqu'il a conservé jusqu'à nos jours non seulement sa monumentale et remarquable gare voyageurs, mais également son dépôt de machines avec château d'eau et rotonde et son ancienne gare de marchandises en attente de reconversion.

Page ci-contre et ci-dessus :
Verrière du hall
peinte par Jean Le Gac,
1990.
© Alexis Toureau



Brioche Dorée

ACCUEIL

bienvenue

RELAY

RELAY

Information



Billets TER fluo

Go! Plus alcool



En 2019 et 2020, SNCF Gares & Connexions a engagé des travaux de remise en beauté de la gare pour un montant de 269 k€.

Les menuiseries de l'aile sud du bâtiment ainsi que la tour de la gare ont été remplacées.

La gare classée au patrimoine des monuments historiques, les proportions, les matériaux, le coloris ont été respectés pour ne pas dénaturer l'existant. Le bois utilisé pour les nouvelles menuiseries ou le remplacement des parties défectueuses est du chêne. La teinte des menuiseries a été définie en accord avec les services des Architectes des Bâtiments de France et après analyse par un relevé stratigraphique des menuiseries anciennes du site.

La teinte des volets a fait l'objet de la même procédure.

SNCF Gares & Connexions a assuré la maîtrise d'œuvre et d'ouvrage et les travaux ont été réalisés par une entreprise certifiée Bâtiments Historiques.

Les tabliers de voie ont été également déplombés et remis en peinture.



En prévision de la mise en service du premier tronçon de la LGV Est européenne, un nouveau pavillon d'accueil comportant un espace de vente est réalisé côté ouest. Les travaux débutent en août 2005 et s'achèvent au printemps 2007. L'architecture rappelle celle du bâtiment historique.













Bibliographie

GRANDADAM, Bernard. « La gare de Colmar, raconte » dans : *Mémoire colmarienne*, le recueil. Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar, vol. XLVII, 2005-2006, Colmar, 2006, p. 149-160.

HECK, Christian. SCHMITT, Jean-Marie. *Colmar. Panorama monumental et architectural des origines à 1914*. Strasbourg : éd. Du Contades, 1983, 350 p.

HEINITZ, Philippe. « Colmar, urbanisation, urbanisme et architecture, période 1870-1918 » dans : *Regards sur l'urbanisme colmarien*. Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar, vol. XLVIII, 2007-2008, Colmar, 2008, p. 73-116.

LASCAULT, Gilbert. LE GAC, Jean. *Au-dessous des deux verrières de la gare de*

Colmar, Paris, Ministère de la Culture, mars 1991, 30 p.

RIEGERT. *Die Colmarer Bahnhofsfrage. Denkschrift des Bürgermeisters nebst Beschluss des Gemeinderaths zu Colmar*. Janvier 1900.

SCHMITT, Jean-Marie. « Espaces colmariens : l'ancienne gare », in *Mémoire colmarienne* n°2, avril 1980, p. 16-17.

WALTZ, Jean-Jacques (dit HANSI). *Professor Knatschke, œuvres choisies du grand savant allemand et de sa fille Elsa*. Paris, 1911, réed. 1947, p. 59-64.

WILCKEN, Niels. *Architektur im Grenzraum : das öffentliche Bauwesen in Elsass-Lothringen (1871-1918)*. Stuttgart, Institut für Landeskunde In Saarland, 2000.



A PROPOS DE SNCF GARES & CONNEXIONS :

Filiale de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions est la spécialiste de la gare, de la conception à l'exploitation en passant par la commercialisation des espaces. Avec ses 3 000 gares françaises, elle s'engage pour ses 10 millions de voyageurs et visiteurs quotidiens à constamment améliorer la qualité de l'exploitation, inventer de nouveaux services et moderniser son patrimoine.

Objectif : satisfaire ses clients pour rendre les gares efficaces, modernes, pratiques et remarquables.

Née de la conviction que les gares sont des lieux de vie à part entière, elle enrichit ces « villages urbains » afin de contribuer à la diffusion de la culture auprès de tous les publics. Chaque année, plus de 150 expositions, interventions et manifestations artistiques sont ainsi conçues sur-mesure pour les gares sur l'ensemble du territoire français en partenariat avec les plus grandes institutions culturelles, nationales ou locales.

Directrice de la publication : Christelle Delplanque,
christelle.delplanque@sncf.fr
Direction Régionale Gares Grand Est
14, Viaduc J-F Kennedy – 54052 NANCY

