Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire en Alsace : l'exemple de la ligne de chemin de fer Cernay-Sewen (Haut-Rhin), aujourd'hui chemin de fer touristique à vapeur de la vallée de la Doller

Les résultats d'une opération d'inventaire-test menée en 2007-2008 par le Service régional de l'Inventaire et du Patrimoine, Conseil régional d'Alsace

Taking stock of railway heritage in Alsace: the example of the Cernay-Sewen (Haut-Rhin) line, now the tourist steam railway in the Doller Valley. The results of an inventory-test conducted in 2007-2008 by the Service régional de l'inventaire et du Patrimoine of the Alsace regional council

Elisabeth Paillard

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/736>

DOI : 10.4000/rhcf.736

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2009

Pagination : 127-141

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Elisabeth Paillard, « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire en Alsace : l'exemple de la ligne de chemin de fer Cernay-Sewen (Haut-Rhin), aujourd'hui chemin de fer touristique à vapeur de la vallée de la Doller », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 40 | 2009, mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/736> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.736>

Ce document a été généré automatiquement le 22 avril 2022.

Tous droits réservés

Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire en Alsace : l'exemple de la ligne de chemin de fer Cernay-Sewen (Haut-Rhin), aujourd'hui chemin de fer touristique à vapeur de la vallée de la Doller

Les résultats d'une opération d'inventaire-test menée en 2007-2008 par le Service régional de l'Inventaire et du Patrimoine, Conseil régional d'Alsace

Taking stock of railway heritage in Alsace: the example of the Cernay-Sewen (Haut-Rhin) line, now the tourist steam railway in the Doller Valley. The results of an inventory- test conducted in 2007-2008 by the Service régional de l'inventaire et du Patrimoine of the Alsace regional council

Elisabeth Paillard

NOTE DE L'ÉDITEUR

Les images illustrant cet article ne peuvent être utilisées sans l'accord préalable du Service de l'Inventaire.

La diffusion de certaines illustrations n'est pas autorisée sur l'Internet. Les lecteurs sont invités à consulter l'édition imprimée de la *Revue d'histoire des chemins de fer* pour prendre connaissance de l'article complet.

- 1 La ligne de chemin de fer de la vallée de la Doller est la première voie ferrée à être traitée intégralement dans le cadre d'une étude thématique sur le patrimoine

ferroviaire en Alsace. L'enquête a porté en priorité sur les gares, c'est-à-dire les bâtiments voyageurs, halles à marchandises, remises à locomotives, châteaux d'eau et ouvrages d'art, ainsi que sur le mobilier des gares selon une arborescence documentaire mise au point par notre collègue Laurent Poupard, chercheur au Service régional de l'Inventaire de Franche-Comté. Le patrimoine technique (armement de la voie) et le matériel roulant requièrent des compétences spécifiques et seront étudiés en partenariat avec l'Association Train Thur Doller Alsace. Selon cette arborescence, l'aire d'étude choisie est la ligne dans sa totalité, que cette ligne soit encore en activité et incluse dans le réseau ferré national ou désaffectée.

- 2 L'opération d'inventaire de la ligne de la Doller est une enquête-test menée sur deux années consécutives, en 2007 et 2008, par Frank Schwarz et Elisabeth Paillard, deux chercheurs du Service régional de l'Inventaire du patrimoine culturel d'Alsace, avec le concours de Christelle Briot et Nathalie Weber, deux stagiaires de l'université de Haute-Alsace à Mulhouse¹, présentes dans le service pour une durée de trois mois, qui ont participé activement à l'enquête et à son archivage².
- 3 Patrick Perrot, historien des techniques, chargé de cours à l'université de Haute-Alsace et membre de l'Association Train Thur Doller Alsace, nous a servi de guide tout au long de l'enquête de terrain et a mis à disposition de l'équipe de recherche le fonds photographique Claude Gerrer patiemment constitué par un passionné du rail aujourd'hui décédé³.

Description de la ligne

- 4 Longue de 27,5 kilomètres, la ligne de Cernay à Sewen se raccordait à celle de Mulhouse à Kruth en gare de Cernay, dans le Haut-Rhin⁴ (fig. 1). Elle comprenait onze gares (Cernay, Aspach, Burnhaupt-le-Haut, Guewenheim, Sentheim, Lauw, Masevaux, Niederbruck, Kirchberg-Wegscheid, Oberbruck-Dolleren, Sewen) et deux haltes (Saint-André, sur la commune de Cernay, et Sickert). Aujourd'hui, huit des onze gares et la halte de Sickert sont conservées. Les gares de Lauw, Niederbruck et Kirchberg-Wegscheid, toutes d'époque Elsass-Lothringen (EL), ont été démolies dans les années 1980. La gare isolée de Lauw desservait une carrière aujourd'hui désaffectée. Outre les gares et les ensembles qui les caractérisent, d'autres constructions spécifiques rythment le parcours : une maison de garde-barrière conservée à Cernay, plusieurs ponts et aqueducs, un logement de chef de district à Sentheim, une remise à locomotives à Masevaux (couplée à un château d'eau), une écurie, une lampisterie, un château d'eau à structure métallique et une guérite de gardien de passage à niveau.

Figure 1. La ligne de chemin de fer de la vallée de la Doller et l'exploitation touristique Train Thur Doller Alsace, carte de situation.

© Carte Nathalie Weber / Région Alsace, Inventaire général.

Histoire de la ligne

- 5 C'est dans le but de développer l'activité industrielle des vallées de la Thur et de la Doller que la Compagnie des chemins de fer de l'Est construit en 1868-1869 une ligne d'intérêt local à voie normale entre Cernay et Sentheim. Celle-ci est prolongée durant l'annexion de l'Alsace-Moselle par la Kaiserliche General Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen jusqu'à Masevaux en 1884 et Sewen en 1901. La ligne avait également une vocation touristique, la gare de Sewen, établie au pied du massif vosgien du sud de l'Alsace, étant le point de départ d'excursions vers les lacs de Sewen et d'Alfeld et le Ballon d'Alsace (fig. 2).

Figure 2.

Schéma de la ligne Cernay-Sewen du réseau Alsace-Lorraine et étapes de sa construction, 1866-1901, d'après Jean Buchmann et Jean-Marc Dupuy, *L'Encyclopédie des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine*, t. 2, Betschdorf, éd. Loco Revue, 2000, p. 224.

- 6 La guerre de 1914-1918 met la ligne à mal en endommageant considérablement les installations. Il en fut ainsi de celles de la gare de Sentheim qui, considérée comme un nœud ferroviaire stratégique pour l'armée française, fut bombardée en 1916 : un chemin de fer à voie de 60 la reliait à Belfort via la forêt de Mortzwiller ; il fut démantelé après la guerre. Une autre ligne, à voie normale celle-ci, établie entre les gares de Lauw et de Montreux-Vieux, assurait le ravitaillement des troupes françaises ; intégrée au réseau civil, elle fut défermée en 1925 faute de voyageurs.
- 7 La guerre terminée, la reconstruction est aussitôt engagée sous la direction de la nouvelle Administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine. Bombardé en août 1914, le pont de pierre qui enjambait la Doller à Burnhaupt-le-Haut – le principal ouvrage d'art de la ligne – est remplacé dès 1919 par un pont métallique. Et si la gare de Sentheim est restaurée à l'identique, celles d'Aspach et de Burnhaupt-le-Haut sont rebâties en 1923 conformément à un nouveau modèle architectural. La ligne reprend son activité à part entière jusqu'en 1938, date à partir de laquelle la SNCF nouvellement constituée s'en désintéresse, la jugeant peu rentable.
- 8 En 1940, les ponts de la ligne sont victimes de sabotages. Le trafic renaît en 1945, mais, en 1947, le pont provisoire de la Doller et le talus du chemin de fer sont emportés par une crue. Le Génie le remplace en 1951 par un pont métallique contreventé à seize travées de type Henry 1916, seul ouvrage d'art de ce type encore en place sur le territoire français⁵. Cependant, le trafic voyageurs, interrompu en 1947, ne reprend qu'en 1957, après dix ans de discussions entre les élus et les représentants du réseau national. Ces perturbations contribuent au déclin de la ligne. Limité en 1956 à un aller-

retour par jour, le trafic voyageurs cesse en 1967 et la ligne est déclassée en août 1973 pour libérer la chaussée dans la traversée du village de Lauw et faire ainsi face à la croissance du trafic routier.

- 9 L'exploitation du tronçon originel Cernay-Sentheim (13,6 km) est reprise dès 1976 par le chemin de fer touristique de la vallée de la Doller (aujourd'hui Train Thur Doller Alsace). Quant à la section Sentheim-Sewen (13,86 km), défermée, elle a été reconvertie en piste cyclable.

Résultats de l'enquête et typo-chronologie des gares

- 10 L'enquête a permis de dégager une typo-chronologie des gares en fonction des époques historiques spécifiques à l'Alsace et des trois différents compagnies et réseau de chemin de fer antérieurs à la SNCF, tous représentés sur la ligne de la Doller.
- 11 Il apparaît d'abord que des quatre gares construites initialement sur le premier tronçon de ligne Cernay-Sentheim – trois identiques de type Est « standard » (Aspach, Burnhaupt-le-Haut et Guewenheim) et une de type C « Migneret » Est (Sentheim⁶) – seules deux, celles de Guewenheim et de Sentheim, ont été sauvegardées.
- 12 Des deux gares suivantes, Lauw et Masevaux, toutes deux de la première période Elsass-Lothringen (1875-1885), seule la seconde est conservée, mais très remaniée puisque convertie en caserne de pompiers. À noter que la gare de Cernay, tête de ligne, a été reconstruite après l'annexion sur le même modèle que la gare de Masevaux.
- 13 Le troisième et dernier tronçon avait la particularité de posséder quatre gares identiques de la deuxième période Elsass-Lothringen (1885-1909). Deux d'entre elles existent toujours à Oberbruck-Dolleren et à Sewen (1901), transformées en logements. Enfin, la halte de Sickert, qui sert aujourd'hui aussi de logement, est une maison-type de garde-barrière pourvue d'une aile comportant une petite salle d'attente. Un bâtiment dissocié (latrines) a disparu.
- 14 À la suite de la Première Guerre mondiale, deux gares identiques de style néo-régionaliste ont été rebâties par l'Administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine à Aspach et à Burnhaupt-le-Haut (1923), sur le tronçon primitif de la ligne.
- 15 Un entrepôt commercial en bois, reconstruit à Sentheim en 1943 d'après un modèle normalisé existant dans le pays de Bade voisin, rappelle l'occupation allemande de l'Alsace durant la Deuxième Guerre mondiale.
- 16 En revanche, la période d'exploitation de la ligne par la SNCF n'a laissé aucune empreinte, le réseau n'ayant pas été modernisé. La ligne a donc conservé son armement d'époque Alsace-Lorraine des années 1920. Les voies, aiguillages, passages à niveau remontent à cette époque ou à celle du Reichsland et leur intérêt patrimonial est manifeste.
- 17 En reprenant l'exploitation de la ligne en 1976, l'Association Train Thur Doller Alsace a permis la conservation en l'état de ce patrimoine architectural, technique et mobilier en réseau.

La gare de type Est « standard » : l'exemple de la gare de Guewenheim (68)

- 18 Le bâtiment voyageurs de type Est « standard » est bien reconnaissable : c'est un bâtiment rectangulaire en maçonnerie enduite à trois travées, à fenêtres rectangulaires en grès à crossettes et toit à deux pans en tuiles mécaniques (fig. 3). De plan rectangulaire avec le rez-dechaussée surélevé, la halle à marchandises est dissociée du bâtiment voyageurs. Le bâtiment est en maçonnerie enduite sur soubassement en granite et solin de grès. Il est percé d'une porte à clins sur chaque gouttereau et d'une grande fenêtre en arc segmentaire sur chaque petit côté. Le toit est débordant à deux pans, sur aisseliers formant un auvent (fig. 4). Élevé à l'écart, à proximité du passage à niveau, le local abritant les latrines est en maçonnerie enduite. De plan rectangulaire avec comble, il est éclairé de fenêtre rectangulaires chanfreinées en grès.

Figure 3.

Vue de trois quarts du BV de Guewenheim de type Est « standard » (1869), avec halle à marchandises séparée à l'arrière-plan.

© Cliché Elisabeth Paillard / Région Alsace, Inventaire général.

Figure 4.

Détail de la halle à marchandises de la gare de Guewenheim de type Est « standard » (1869).

© Cliché Elisabeth Paillard / Région Alsace, Inventaire général.

La gare de type C « Migneret » Est : l'exemple de la gare de Sentheim (68)

- 19 À Sentheim, le bâtiment-voyageurs est de plan rectangulaire en maçonnerie enduite à cinq travées avec avant-corps central à trois travées. Le bâtiment est couvert d'un toit à deux pans en tuiles mécaniques. Les fenêtres sont rectangulaires à crossettes, à encadrement de grès. La porte principale est au centre de l'avant-corps, côté cour. Sur la façade postérieure, côté quai et voies, on retrouve un avant-corps central peu saillant à deux travées, une porte d'entrée latérale communiquant avec une salle d'attente, deux fenêtres à l'étage et une petite fenêtre rectangulaire dans le comble ayant remplacé un oculus primitif après 1918 (fig. 5). Cette façade est couverte d'ardoises depuis les années 1920, alors qu'elle possédait un essentage de tôles de zinc à décor d'écailles avant 1914, particularisme local⁷. Les travées latérales sont percées également d'une porte-fenêtre chacune, ce qui fait trois portes-fenêtres côté voies.
- 20 La gare de Sentheim comprend par ailleurs une lampisterie de plan rectangulaire en maçonnerie enduite, avec bardage de bois en partie haute, pourvue d'une annexe accolée en briques sur solin de grès. Elle est vraisemblablement d'époque EL, comme l'écurie en briques et pans de bois éclairée par des fenêtres en arc segmentaire à l'arrière du bâtiment voyageurs. Près de ce dernier, on trouve le bâtiment rectangulaire des latrines en maçonnerie enduite avec fenêtres et portes géminées rectangulaires encadrées de grès, avec remise au fond. Le comble est éclairé par une fenêtre en arc segmentaire dans chaque pignon. Enfin, la halle à marchandises, également dissociée avec bâtiment-voyageurs, était jusqu'en 1943 de même type qu'à Guewenheim, en maçonnerie enduite avec baies et porte-fenêtres en grès en arc segmentaire, mais en quatre fois plus grand. À Sentheim, la gare était composée de six bâtiments, le bâtiment voyageurs, les latrines, l'écurie, la lampisterie, la halle à marchandises, un atelier de réparation donnant sur les voies, sans compter la maison du chef de district, la remise de ce dernier, ainsi qu'une remise à draine rasée jusqu'aux fondations.

Les gares de type Elsass-Lothringen (EL), première période 1875-1885 : les exemples des gares de Masevaux et de Lauw (1884)

- 21 Venons maintenant aux bâtiments normalisés de la période 1875-1885 (EL), représentés notamment par la gare de Masevaux et sa remise à locomotives, datant de 1884. Selon la classification établie par Jean Buchmann et Jean-Marc Dupuy, la Direction impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine (Elsass-Lothringen) basée à Strasbourg avait établi treize plans-types de gares nouvelles pour les nouvelles lignes de chemins de fer devant relier, après l'annexion, l'Alsace-Moselle à l'Allemagne impériale⁸.
- 22 La gare de Masevaux, de type n° 5 simplifié, sans tour, fortement remaniée dans le courant du xx^e siècle, était à l'origine un bâtiment en briques de plan rectangulaire à un étage carré à trois travées encadrées de grès. La façade nord était percée de deux portes d'entrée en rez-de-chaussée, dont une monumentale et centrale à l'origine, soulignée par un large encadrement en grès à arc segmentaire sculpté de deux rosaces et surmonté d'une corniche moulurée saillante, ornée d'acrotères. Le toit est à longs pans et croupes. Une aile de service, de plan rectangulaire, construite en rez-de-chaussée, percée de deux baies en arc segmentaire, prolongeait le bâtiment à l'Ouest, lui-même

prolongé par un entrepôt commercial, aujourd'hui transformé en garage du centre de secours. La gare de Cernay, reconstruite après l'annexion, est d'un modèle identique à celle de Masevaux⁹.

- 23 Une remise à locomotives implantée au nord-ouest de la gare de Masevaux est flanquée à l'Est d'un édicule rectangulaire couvert d'un toit en bâtière comprenant un château d'eau (fig. 6). Les murs de la remise sont maçonnés de blocs de grès rose sur soubassement de grès à bossages. Le bâtiment principal comprend cinq travées avec baies en arc segmentaire et appuis moulurés saillants. Le toit à longs pans surmonté d'un lanterneau à claire voie est recouvert de tuiles mécaniques. Une grande porte cochère en arc segmentaire est percée au sud, précédée par les traces des rails d'une voie unique traversante.

Figure 6.

Remise à locomotive de la gare de Masevaux couplée à un château d'eau, type Elsass-Lothringen, 1884.

© Cliché Frank Schwarz / Région Alsace, Inventaire général

- 24 Contemporaine de celle de Masevaux, l'ancienne gare de Lauw, aujourd'hui détruite, était également maçonnée de briques, de plan rectangulaire à trois travées avec de grandes lucarnes en fronton, était prolongée par un entrepôt commercial en maçonnerie de briques au Nord, et par une petite aile au Sud comprenant une petite salle d'attente. Le bâtiment des latrines, indépendant, était en briques et pans de bois, au Sud (fig. 7).

Les gares de plan standard de la deuxième période Elsass-Lothringen (EL) 1885-1909 : un ensemble de gares identiques sur le tronçon Sickert-Sewen (1901)

- 25 Les gares normalisées de la période Elsass-Lothringen 1885-1909, toujours d'après la classification de Jean Buchmann et de Jean-Marc Dupuy, sont représentées sur la ligne de la Doller par des bâtiments « standard » élaborés par le bureau technique impérial de la Direction générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, comme pour la période précédente. Ce type de bâtiment voyageurs de plan rectangulaire, à un étage carré, trois travées et trois portes-fenêtres en rez-de-chaussée pour les gares d'importance

moyenne est représenté par les gares d'Oberbruck-Dolleren (fig. 8) et Sewen, mises en service en 1901. Un entrepôt commercial en bois, généralement accolé au bâtiment-voyageurs, comprend le plus souvent une pièce unique. À Oberbruck et dans les autres gares disparues de la section d'après les illustrations anciennes, l'entrepôt possédait deux pièces en enfilade, à l'est du bâtiment voyageurs. Les gares de la section Sickert-Sewen ont été construites sous la direction de l'architecte Conrad de Mulhouse sur le même modèle à l'exception de la halte de Sickert.

Figure 8.

Vue d'ensemble de la gare d'Oberbruck-Dolleren, de type Elsass-Lothringen « standard » (1901), avec halle à marchandises en bois accolée au premier plan

© Cliché Elisabeth Paillard / Région Alsace, Inventaire général.

Les gares de l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine : les gares néo-régionalistes d'Aspach et de Burnhaupt-le-Haut (68)

- 26 Enfin, pour la période Alsace-Lorraine, on retrouve les mêmes constructions normalisées, à Aspach (fig. 9) et Burnhaupt-le-Haut, mais de style néo-régionaliste. Ce type de gare est en effet marqué sur le plan architectural par l'emploi simultané de la maçonnerie enduite et du pan de bois, notamment pour les latrines-buanderies, bâtiments de grandes dimensions par rapport aux périodes précédentes, aux toits à longs pans et demi-croupes en tuiles plates arrondies, de type « Bieberschwantz ». Les bâtiments voyageurs d'Aspach et de Burnhaupt-le-Haut sont identiques à quelques exceptions près. Le réseau des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine reconstruisit ces deux gares en 1923, selon le modèle de la « villa » ou maison de maître néo-XVIII^e siècle. Les bâtiments voyageurs de Burnhaupt et Aspach sont en maçonnerie enduite sur solin de granit à bossage. Les encadrements des fenêtres en grès beige sont cintrés au rez-de-chaussée, rectangulaires au premier étage. Les deux niveaux sont séparés par un cordon reliant les fenêtres de l'étage. En rez-de-chaussée, côté place, une porte latérale était réservée au chef de gare, l'accès à la gare et à sa salle d'attente se faisant par une porte latérale, sur le petit côté le plus proche des voies. À Burnhaupt, cette entrée a conservé son auvent en bois peint sur poteaux, à l'est de l'édifice. Les façades sont

partiellement essentées en zinc peint. Les toitures sont à longs pans et à croupes brisés, avec lucarne(s) à croupe au Sud et au Nord. Le rez-de-chaussée de la façade donnant sur les voies présente un ressaut rectangulaire doté d'une entrée spécifique et de trois fenêtres en triplet, dispositif qu'on retrouve à Aspach. Il s'agit de l'ancien poste de chef de gare.

Figure 9.

Vue d'ensemble de la gare d'Aspach, de type Alsace-Lorraine, reconstruite en 1923, avec latrines-buanderie, bâtiment-voyageurs et halle à marchandises accolée à colombages.

© Cliché Elisabeth Paillard / Région Alsace, Inventaire général.

- 27 Dans les deux gares, l'entrepôt commercial est accolé au bâtiment-voyageurs, mais surélevé par rapport à celui-ci (fig. 10). À Burnhaupt, l'entrepôt de plan rectangulaire est accolé au pignon ouest du bâtiment voyageurs, une porte à l'intérieur reliant ces deux bâtiments. Le bâtiment à colombages hourdé de briques est soubassé de grès rose. Il possède deux auvents latéraux symétriques sur ses façades nord et sud. Les portes coulissantes en chêne à clins sont d'origine. Le pignon en briques enduites est bardé de sapin. La charpente est en sapin et la toiture en tuiles plates arrondies. À Aspach, le pignon nord est précédé d'un plan incliné en terre pour faciliter le chargement et le déchargement des marchandises et il est percé d'une porte coulissante à clins comme sur les murs gouttereaux. Il est probable que l'entrepôt de Burnhaupt était percé d'une troisième porte à clins sur son pignon ouest, aujourd'hui muré.
- 28 Dans les deux gares, côté route, une remise en pan de bois et maçonnerie enduite de plan rectangulaire est couverte d'un toit à longs pans et demi-croupes. Cette dernière abritait une buanderie, des latrines et un box pour un cheval. Un jardin de chef de gare était attenant. Ce dernier est encore visible à Burnhaupt.

Figure 10.

Gare d'Aspach : détail de la halle à marchandises à colombages accolée au bâtiment-voyageurs.

© Cliché Elisabeth Paillard / Région Alsace, Inventaire général.

Conclusion

- 29 L'opération d'inventaire thématique a permis de constituer l'archivage d'une documentation liée à un riche patrimoine architectural, technique et mobilier en réseau (fig. 11 et 12). Les résultats de cette opération d'inventaire seront versés en 2009, après validation, sous forme de notices informatiques et de photographies numériques sur les bases de données du ministère de la Culture et de la Communication¹⁰. Cette opération-test a été la première étape d'une enquête régionale thématique sur le patrimoine ferroviaire alsacien, mais également celle d'une valorisation à l'échelle régionale d'un patrimoine largement méconnu du grand public. Un projet de valorisation culturelle de la ligne de la Doller, en partenariat avec l'Association Train Thur Doller Alsace, est à l'étude.

Figure 11.

Vue actuelle de la gare de Sentheim, gare de type C Migneret est, restaurée après 1918.

© Cliché Elisabeth Paillard / Région Alsace, Inventaire général.

Figure 12.

Vue de trois quarts de la lampisterie de la gare de Sentheim, type EL.

© Cliché Elisabeth Paillard / Région Alsace, Inventaire général.

NOTES

1. Étudiantes en Master 2 « Sciences de l'information et métiers de la culture », spécialité « Patrimoine et Musées ».
2. Préalablement à l'opération, Lucile Schirr et Christelle Briot, stagiaires au Service de l'Inventaire et du Patrimoine, ont constitué en 2007 une bibliographie relative aux chemins de fer alsaciens, ainsi qu'un catalogue raisonné des sources d'archives relatives au sujet conservées aux Archives départementales du Bas-Rhin et du Haut-Rhin. Les archives historiques des voies et bâtiments conservées à la direction régionale SNCF de Strasbourg n'ont pas été accessibles aux chercheurs et sont actuellement en cours de déménagement au Centre des archives historiques de la SNCF au Mans (Sarthe).
3. Le Service de l'Inventaire et du Patrimoine remercie très chaleureusement Patrick Perrot pour son soutien actif à l'enquête et exprime sa gratitude à madame Hélène Gerrier, veuve de Claude Gerrier, pour la communication du fonds par l'intermédiaire de P. Perrot.
4. Construite à l'initiative de l'industriel Nicolas Koechlin et inaugurée le 1^{er} septembre 1839, la section de la ligne Mulhouse-Kruth comprise entre Mulhouse et Thann appartenait à la première ligne de chemin de fer alsacienne. La compagnie primitive fut absorbée en 1854 par la Compagnie des chemins de fer de l'Est. Malheureusement, aucune gare de ces deux compagnies n'a été conservée. La section Mulhouse-Thann a été inventoriée en 2007 par le Service régional de l'Inventaire avec le concours de Christelle Briot et Lucile Schirr.
5. Deux ponts démontés de type Henry 1916 sont exposés au Musée du Génie à Angers. Voir Frédéric Seitz, « Les ponts et viaducs mobilisables », in « Armées et chemins de fer en France », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 15 (automne 1996), p. 168-179.

6. En raison des guerres successives qui ont touché l'Alsace, très peu de bâtiments Migneret, du nom du préfet du Bas-Rhin promoteur des lignes de chemin de fer d'intérêt secondaire, ont survécu. La suite de l'enquête permettra d'évaluer le nombre de survivants.
7. L'essentage occulte ici les chaînes d'angle harpées régulières visibles sur ce type de gare Est Migneret.
8. Jean Buchmann et Jean-Marc Dupuy, *L'Encyclopédie des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine*, t. 2, Betschdorf, éd. Loco Revue, 2000, p. 149 et suivantes.
9. Sans document d'archives, il n'est pas possible de préciser si l'une a été le modèle de l'autre, ni la datation précise de la reconstruction de celle de Cernay.
10. Voir le site <http://www.culture.gouv.fr/> rubrique : « bases de données », bases : « Mérimée » (architecture) et « Palissy » (mobilier) ou <http://www.culture.fr/> rubrique « Collections », recherche par texte libre.

RÉSUMÉS

La ligne de chemin de fer de la vallée de la Doller est la première voie ferrée à être traitée intégralement dans le cadre d'une étude d'inventaire thématique sur le patrimoine ferroviaire en Alsace. L'enquête a porté en priorité sur les gares, c'est-à-dire les bâtiments voyageurs, mais aussi les halles à marchandises, remises à locomotives, châteaux d'eau et ouvrages d'art, ainsi que sur le mobilier des gares selon une organisation documentaire des dossiers d'inventaire mise au point par Laurent Poupard.

Longue de 27,5 kilomètres, construite par la Compagnie des chemins de fer de l'Est en 1868-1869 dans le but de développer l'activité industrielle des vallées de la Thur et de la Doller, la ligne de Cernay à Sewen se raccordait à celle de Mulhouse à Kruth en gare de Cernay, dans le Haut-Rhin. Elle comprenait onze gares dont huit sont aujourd'hui conservées et deux haltes dont une subsiste.

Ces bâtiments portent la marque des différents exploitants successifs du réseau qui les ont construits ou reconstruits : Compagnie de l'Est (1869-1870), Elsass-Lothringen (1871-1918), Administration des chemins de fer d'Alsace-Lorraine (1919-1938), SNCF (1938-1972, date de fermeture au trafic).

Cette opération-test a été la première étape d'une enquête régionale thématique sur le patrimoine ferroviaire alsacien, mais également le coup d'envoi d'une valorisation à l'échelle régionale d'un patrimoine largement méconnu du grand public. Un projet de valorisation culturelle de la ligne de la Doller, en partenariat avec l'Association Train Thur Doller Alsace qui exploite depuis 1976 la ligne jusqu'à Senthem en y faisant circuler des trains historiques, est à l'étude.

The railroad line in the Doller Valley is the first railway line to be integrally studied in the context of a thematic inventory of Alsatian railway heritage. The inquiry focuses mainly on railway stations or buildings intended for passengers but includes warehouses, locomotive garages, water towers, and civil engineering works, as well as the furnishings of railway stations, based on the documentary organization of inventory files updated by Laurent Poupard.

Built by the *Compagnie des chemins de fer de l'Est* in 1868-1869 over a length of 27.5 kilometers with the intention of developing industrial activity in the Thur and Doller valleys, the line between Cernay and Sewen connected with the line from Mulhouse to Kruth at the Cernay station in the

Haut-Rhin. It included eleven railway stations of which eight are preserved today and two stops, of which only one survives.

These buildings bear the stamps of the different successive operators of the network who either built or rebuilt them: the *Compagnie de l'Est* (1869-1870), *Elsass-Lothringen* (1871-1918), the *Administration des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine* (1919-1938), and the SNCF (1938-1972, the date of closure to traffic).

This trial run was the first step in a regional thematic investigation of Alsatian railway heritage and also the starting off point for a valorization on the regional scale of a heritage that is largely unknown to the greater public. A project leading to the cultural valorization of the Doller line, partnering with the Train Association Thur Doller Alsace, which has operated the line to Senthem since 1976 and runs historical trains there, is being under consideration.

INDEX

Keywords : Alsace, built heritage, Doller, inventory, method, tourist railway

Mots-clés : Alsace, chemin de fer touristique, Doller, inventaire, méthode, patrimoine immobilier

AUTEUR

ELISABETH PAILLARD

Chercheur au Service régional de l'inventaire, Région Alsace