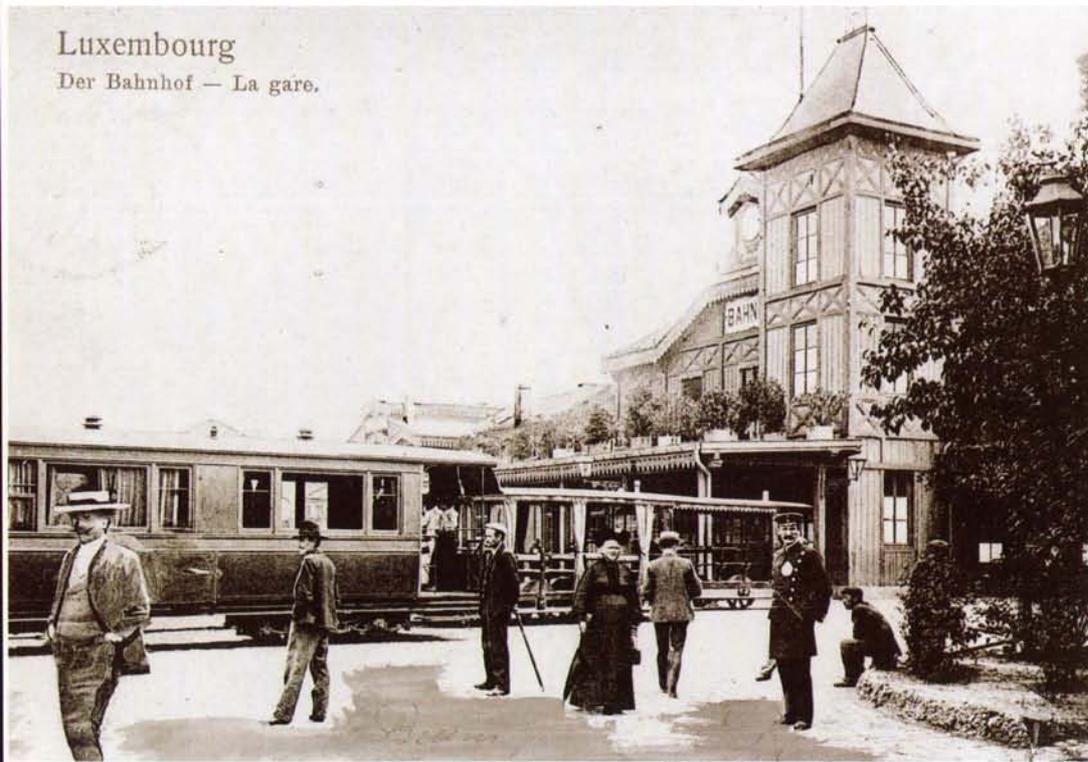


Luxembourg

Der Bahnhof — La gare.



Photothèque de la Ville de Luxembourg

La Ville et le chemin de fer

La forteresse et le rail

La première moitié du 19^e siècle était placée sous le règne de la machine à vapeur, cette invention qui permit à l'homme de multiplier dans des proportions inattendues ses possibilités de produire, de construire et de transporter, sans dépendre des conditions saisonnières et atmosphériques. Ainsi se faisait sentir le besoin pour le Grand-Duché et notamment sa capitale d'être relié aux pays voisins par le nouveau mode de transport révolutionnaire qu'était le chemin de fer. En Angleterre, aux USA, en France, en Allemagne et en Belgique il y avait aux alentours de 1850 déjà des milliers de km de lignes ferroviaires au service de l'économie et aussi de la stratégie politico-militaire.

Les idées, pour construire les lignes devant desservir le Grand-Duché, foisonnaient à l'époque, et les plans et projets qui voyaient le jour, n'étaient pas exempts de parti pris ou d'arrière-pensée.

Ainsi l'un des projets de base, sous le sigle «Great Luxembourg Company» et d'inspiration britannique, prévoyait une liaison transeuropéenne, reliant les ports belges de la Mer du Nord au port de Trieste sur l'Adriatique en passant par Namur, Luxembourg, Sarrebruck. L'empire britannique y voyait un moyen pouvant améliorer ses liaisons stratégiques allant de la mère-patrie par le Moyen-Orient vers les Indes.

Aussi curieux que cela puisse paraître, c'est là une des raisons pourquoi la gare de Luxembourg fut établie sur le territoire de l'ancienne commune de Hollerich, au sud-ouest de la capitale, permettant ainsi la liaison Arlon-Trèves en la maintenant sous la portée des canons de la forteresse. La ligne de liaison vers la France, venant de Thionville, aboutissait également à cette station; mais encore de nos jours, les trains-voyageurs Bruxelles-Bâle opèrent en gare de Luxembourg un tête-à-queue.

Les interventions du commandant de la forteresse von Wedell tendaient à éviter qu'une ligne Arlon-Longwy-Thionville ne contourne notre pays et sa capitale, et elles ont pu aider à éviter cette éventualité. Aussi le tracé des lignes de chemin de fer, partant de la ville, répondait-il aux exigences de l'art et de la stratégie militaire de l'époque.

A proximité du plateau du Saint-Esprit on construisit un viaduc, la Passerelle, pour relier la ville-forteresse à la nouvelle gare qui fut protégée par les bastions des Forts Wedell, Wallis et Neipperg. La physionomie de la ville et de la forteresse fut profondément changée par les ouvrages nécessaires à la construction des lignes de chemin de fer vers Trèves et vers Liège. Ces grands viaducs de Pulvermühle, Clausen et Mansfeld ainsi que les tranchées creusées dans les rochers de Verlorenkost et du Rham devaient marquer de façon unique la partie est de la ville

de Luxembourg, là, où à l'origine se trouvait l'embryon de la cité.

La mise en œuvre du rail à partir de la deuxième moitié du 19^e siècle, a donc eu des conséquences insoupçonnées pour la vie et le devenir de notre ville. Les exigences de la forteresse ont conditionné les installations ferroviaires autour et près de la cité, lesquelles, par ricochet, ont profondément marqué la ville elle-même.

Depuis le 4 octobre 1859, jour de l'inauguration officielle du transport ferroviaire au Grand-Duché par le Prince Henri des Pays-Bas en présence des invités d'honneur venus de France et de Belgique par trains spéciaux, le chemin de fer n'a cessé d'influer sur la vie et les activités de la capitale qui à cette époque comptait environ 16.000 habitants.

C'est avec un sentiment de fierté que l'on peut relever le fait que les autorités gouvernementales avaient en ces temps comme conseiller averti et éclairé, un ingénieur de rang exceptionnel,

François Majérus, né à Luxembourg en 1819, membre honoraire de l'Académie de Berlin sur proposition d'Alexandre von Humboldt. Cet enfant du pays, d'une réputation internationale a œuvré avec persévérance et obstination pour faire doter sa terre natale d'un réseau ferré conforme à l'intérêt national et international, s'intégrant parfaitement dans un grand système européen des communications. Nous ne pouvons que nous féliciter de l'action de ce visionnaire réaliste qui a rendu de si grands services à sa petite patrie, après avoir débuté sa carrière dans le Nouveau Monde. Un compatriote qui a fait honneur à sa ville et qui, s'il revenait de nos jours, n'aurait pas peur de la «globalisation» ou de la «mondialisation», car il verrait que ses vues étaient justes et que les conclusions de ses analyses se sont vérifiées.

La ville de Luxembourg fêta dignement les journées fastes d'octobre 1859, comme si elle comprenait intuitivement que l'arrivée du nouveau mode de transport, d'une rapidité inconnue jusqu'alors, allait sonner le glas d'une époque, de l'époque «Luxembourg-forteresse».

Il me semble symptomatique que c'est en ces moments de joie extraordinaire que les Luxembourgeois, citadins et villageois, ont pu chanter leur premier hymne national dû au poète Michel Lentz. Cet hymne: *D'Letzeburger. Erenneronk un de 4. Oktober 1859. Mengem Lant zoerkannt.* (Les Luxembourgeois. En souvenir du 4 octobre 1859. Dédié à mon pays.)

D'une guerre à l'autre: 1870-1914

Sans exagération peut-on affirmer que peu de villes ont eu et gardent encore des liens si forts et si déterminants avec le chemin de fer que notre capitale. Après la mise en service des liaisons par rail avec Paris et Bruxelles en 1859, suivirent celles d'Esch-Alzette et Rumelange en 1860, Trèves en 1861, Ettelbruck et Diekirch en 1862, Troisvierges en 1866 et Liège en 1867. Cette même année, le 4 mai, fut signé le traité de Londres, aux termes duquel la forteresse sera démantelée et notre pays sortira de la Confédération Germanique. Du coup, les obligations et contraintes, qui avaient pesé si lourdement sur les origines de la gare de Luxembourg, devenaient sans objet: La ville et sa gare pouvaient enfin sortir du carcan militaire. Le premier bâtiment-voyageurs ainsi que les autres constructions avaient dû être exécutés en bois, par suite de l'interdiction de construire en dur dans le périmètre des forts. Aussi, en 1874, le Prince Henri, Lieutenant des Pays-Bas, donna son accord pour la construction d'un nouveau bâtiment-voyageurs en maçonnerie de pierre.

Entretemps, du fait des suites de la guerre franco-allemande de 1870, le réseau de la «Société Royale Grande-Ducale des Chemins de Fer Guillaume-Luxembourg» ne fut plus exploité par la «Compagnie de l'Est», mais par la compagnie allemande Alsace-Lorraine dont la direction générale était fixée à Strasbourg.

Au cours des quatre décennies qui précédaient la première guerre mondiale, les «Gründerjahre», l'industrie connut un développement fulgurant et l'économie toute entière profita de ces mutations qui résultaient de l'application des techniques nouvelles dues au nombre impressionnant d'inventions et de découvertes dans les domaines les plus divers.



Imedia

Le chemin de fer dotait sa gare de Luxembourg de l'éclairage au gaz; les lignes du télégraphe et du téléphone longeaient les rails et faisaient passer les messages dans l'Europe entière. Les installations ferroviaires furent adaptées au trafic sans cesse croissant et un nombre grandissant d'hommes gagnaient leur vie au service du rail.

L'expansion explosive de la population habitant la commune de Hollerich et surtout de sa localité de Bonnevoie témoignait de cette évolution au début de notre siècle.

Un premier agrandissement de la gare fut effectué en 1874 du côté de Bonnevoie. Il avait entre autre, pour objet la construction des deux rotondes pour locomotives, des ateliers d'entretien et de réparation du matériel roulant, ainsi

qu'un élargissement du faisceau des voies de réception et de garage. Mais les tribulations de l'histoire ont voulu que la première gare-voyageurs construite en dur, le fût dès 1900 à Hollerich par l'autre société de chemins de fer à voie normale «Prince Henri». Cette gare porte encore aujourd'hui le nom de «Luxembourg-Hollerich». Elle appartenait à la ligne Luxembourg - Pétange - Longwy - Reims - Paris, cette liaison directe franco-luxembourgeoise qui reliait les deux capitales concernées jusqu'en 1919 sans passer par la Lorraine, alors territoire allemand. A partir de 1903 il fut enfin œuvré, et du côté gouvernemental luxembourgeois, et du côté des chemins de fer de l'empire en Alsace-Lorraine, pour procéder enfin à la construction des bâtiments de la gare-voyageurs correspondant à l'importance que le chemin de fer avait prise entretemps dans la vie quotidienne. Au lieu de 16 heures que mettaient les premiers trains pour atteindre Paris, Luxembourg n'était plus qu'à 6 heures 30 de Paris au début du siècle.

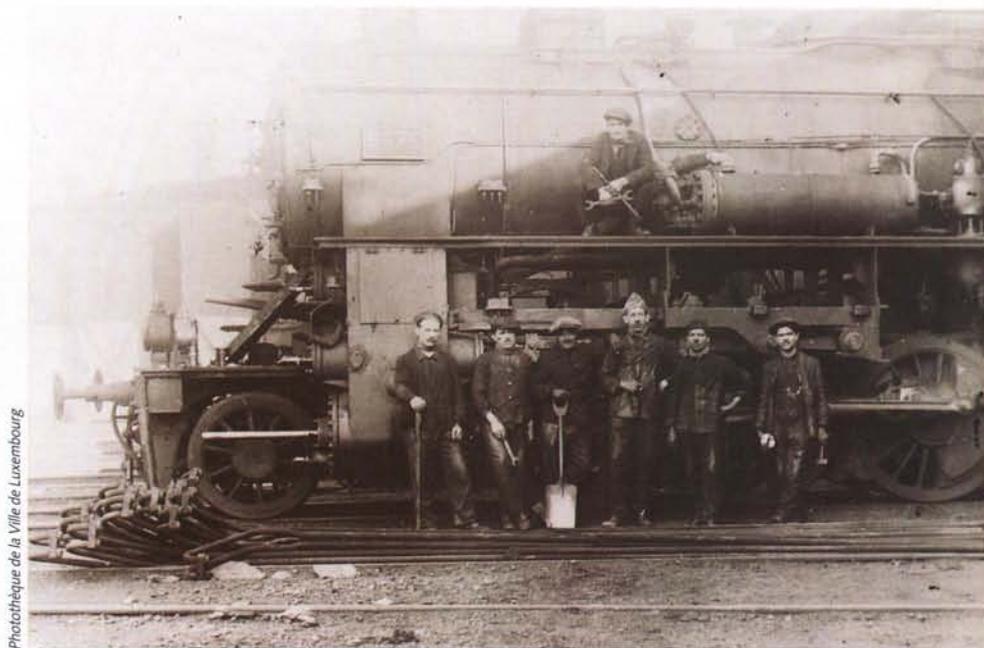
La nouvelle gare fut placée dans l'axe de l'avenue de la Liberté qui venait de ce pont en pierre, le pont Adolphe, dont la beauté et l'hardiesse de la construction sont encore un bel exemple de réussite à l'aube du 21^e siècle. Durant ces années, les installations ferroviaires n'avaient cessé de prendre de l'ampleur, tant au sud de la gare qu'à l'ouest et au nord. Des ponts métalliques furent jetés pour franchir les voies des faisceaux côté Gasperich et Bonnevoie, d'autres pour franchir la route d'Esch ou de Cessange. Il serait trop long de signaler en détail toutes les constructions et transformations qui, en relation avec le chemin de fer, ont modifié si profondément la face de la ville, sa silhouette mais aussi sa destinée en tant que cité administrative, commerçante et industrielle. Citons simplement:

– construction de nouvelles installations du dépôt de locomotives;

1919

- création d'une nouvelle gare de triage;
- établissement d'une courbe de jonction entre les lignes Bettembourg-Luxembourg et Arlon-Luxembourg permettant aux trains marchandises d'éviter la gare-voyageurs et le changement de locomotives;
- agrandissement des ateliers;
- suppression d'un passage à niveau à Hollerich par la construction d'un pont métallique.

L'urbanisation progressive de la banlieue, l'élan des activités provenant de l'établissement des fonderies, hauts-fourneaux et laminoirs à Eich, Dommeldange et Hollerich représentaient une véritable mue de la ville-citadelle de 1867 en cette cité moderne que nous connaissons aujourd'hui.



Photothèque de la Ville de Luxembourg

Deux guerres mondiales

La nouvelle gare-voyageurs à peine achevée, éclata la guerre de 1914.

Cette guerre si terrible, dont le bruit sourd des cannonades de Verdun était bien perceptible à Luxembourg, mettait notre capitale dans la ligne de mire de la force aérienne des puissances alliées; aussi les installations ferroviaires furent-elles bombardées 22 fois pendant les quatre années que dura le conflit. Le bombardement le plus massif eut lieu le 24 mars 1918 et comportait 71 bombes d'un poids total de 3.390 kg, dont 12 touchaient la gare de triage mais ne causaient pas de dégâts importants susceptibles d'interrompre la circulation ferroviaire.

Après l'armistice, les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine poursuivaient, à la place des chemins de fer de l'empire, la gestion du réseau Guillaume-Luxembourg. La langue française devenait prédominante pour le rail luxembourgeois.

Des travaux de modernisation importants furent encore exécutés dans les deux décennies séparant les deux guerres mondiales. Ils devaient encore marquer de façon significative la silhouette du quartier sud de la capitale:

- en 1927 le pont routier en béton armé à trois arches d'une longueur totale de 120 m par lequel la route de Thionville et les rails de la voie étroite Luxembourg-Remich franchirent les faisceaux de voies de la gare-voyageurs, remplaçant, ainsi le souterrain de la voie étroite appelé «Schankemillen» ou «Knachemillen»;

- en 1936 la mise en service des nouvelles halles et installations de la gare à marchandises petite vitesse avec centre de dédouanement;

- en 1938 la mise en service de nouveaux quais à voyageurs surélevés en gare centrale avec accès par souterrains dont un pour voyageurs et un pour les services bagages et postaux.

Survient alors la deuxième guerre mondiale avec le 10 mai 1940 l'invasion de la Wehrmacht. La Reichsbahn se substituait sans autre forme de procès à l'administration des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.

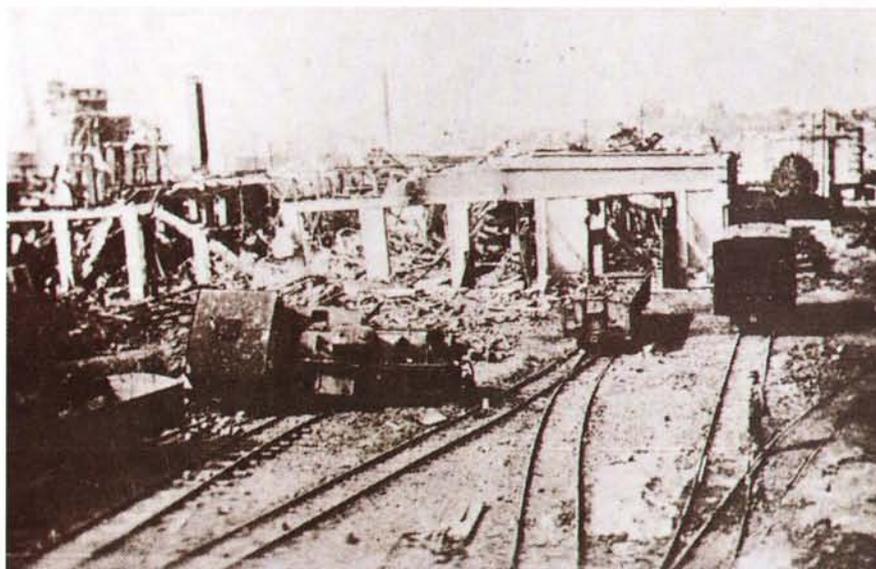
Notons ici que dans la nuit du 9 au 10 mai, des ingénieurs et cheminots luxembourgeois ont réussi à soustraire une grande partie des locomotives à l'envahisseur en les faisant passer à Thionville, derrière la ligne Maginot.

Pendant plus de quatre années d'occupation la ville et ses gares devaient payer un lourd tribut en victimes humaines et dégâts matériels. Ce furent d'abord les contraintes que le régime imposait en disposant à sa guise des cheminots grand-ducaux, forcés à aller travailler en Allemagne ou les équipes de conduite des locomotives à vapeur obligées de mener des trains jusqu'au fin fond de l'Ukraine.

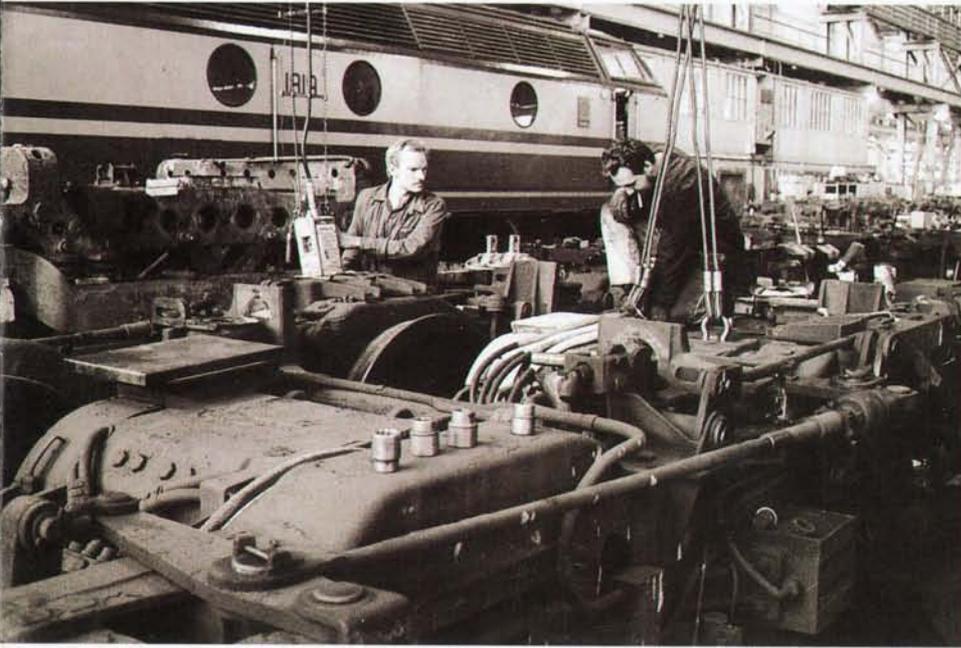
La résistance à l'envahisseur ne tarda pas à se faire jour et les monuments aux cheminots morts pour la patrie témoignent de l'ardeur patriotique des hommes du rail à lutter contre le pouvoir nazi en sabotant le transport ferroviaire et l'effort de guerre du troisième Reich.

La gare de Luxembourg fut à trois reprises l'objet de bombardements aériens par des pulks de forteresses volantes B17 de la U.S. Air Force, les 9 et 11 mai 1944 et le 9 août 1944. Au total plusieurs centaines de bombes de 1.000 et 500 livres (environ 340 tonnes) tombèrent sur les installations ferroviaires et les quartiers avoisinants causant de grands dégâts et des pertes lourdes en vies humaines.

Le 9 septembre, avant leur fuite définitive, des commandos de la Wehrmacht faisaient sauter les postes d'aiguillage et le central téléphonique de la gare.



9 mai 1944



Archives CFL

L'après-guerre et la nouvelle «Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)»

Il incombait aux cheminots luxembourgeois de remettre en service les installations pendant les années d'après guerre. On relevait les ruines, réparait les postes d'aiguillage et les ponts, de sorte que le trafic ferroviaire venant de France et de Belgique pouvait de nouveau atteindre Luxembourg.

La nouvelle «Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)» créée en 1946 établit son siège dans le bâtiment de la place de Metz face au siège de la Caisse d'Epargne de l'Etat.

Maintenant la reconstruction et la modernisation caractériseraient toutes les actions du réseau national. Le règne de la traction vapeur avait à peine été entamé avant guerre par l'apparition des premiers autorails sur les lignes ferroviaires, tant à voie normale qu'à voie étroite. Même les motrices électriques auxquelles il incombait d'assurer la traction des convois du «Chareli» de la Gare centrale via Rollingergrund jusqu'à Dommeldange, pour éviter les nuisances de la vapeur à l'Avenue de la Liberté, n'étaient plus en service après guerre.

Mais les CFL, compte tenu de la situation de fait dont ils avaient hérité, acquirent dès 1949 du matériel de traction vapeur et Diesel. Les locomotives nouvelles des séries 47, 55, 56 furent affectées aux trains lourds, tandis que les autorails De Dietrich et Nerdingen assuraient des services voyageurs. Au cours des années cinquante, des locomotives Diesel de manœuvre et de ligne commençaient à remplacer les locomotives à vapeur et ce n'est qu'une décennie plus tard que la dernière locomotive à vapeur fut mise au rancart. Du même coup devenaient inutiles les multiples installations fixes nécessaires

aux sources vapeur telles que quai à charbon, points de prise d'eau et les grands réservoirs d'eau cylindriques en béton si caractéristiques pour le quartier de Bonnevoie. Pendant les deux décennies qui suivirent, furent également réalisées des installations modernes de commande à distance des signaux et des aiguillages en gare de Luxembourg. Seulement quelques années plus tard, en 1956, l'électrification de la magistrale Bruxelles-Luxembourg-Bâle changea de nouveau la face ferroviaire de notre gare. Les caténaires et la sous-station d'alimentation en énergie électrique devenaient partie intégrante de la silhouette de cette partie de la ville, avec les nouveaux bâtiments des ateliers de réparation du matériel moteur érigés en 1951.

Du point de vue ferroviaire, Luxembourg ne manquait pas non plus à sa mission de trait d'union entre voisins campant sur leurs

différences car, en septembre 1956, M. Louis Armand, Directeur Général de la SNCF, membre de l'Académie Française a pu inaugurer une installation unique à l'époque, une «voie commutable» en gare voyageurs, permettant le changement de la tension d'alimentation de la caténaire et facilitant la circulation des locomotives des deux systèmes de courant présents sur les voies de la gare, à savoir le 3.000 volts, courant continu, venant de Belgique et le 25.000 volts 50 hertz, courant alternatif.

Cette installation fut remplacée, il y a quelques années, par une version plus performante, lors de la mise en service du nouveau grand poste pouvant commander l'ensemble des installations de voie et de signalisation de la gare de Luxembourg, tant voyageurs que marchandises.

C'est aussi à peu près à la même époque en gare de Luxembourg que les premiers trains «Edelweiss» du type Trans Europ Express (TEE) reçurent leur baptême avant de se lancer sur les rails pour constituer la première liaison haut de gamme entre Amsterdam et Zurich.

Au fur et à mesure que la modernisation du réseau ferroviaire se poursuivait, le panache de fumée des locomotives à vapeur céda la place au vrombissement des engins Diesel de 1.800 CV conduisant les lourds convois de coke et de minerai sur les viaducs enjambant la vallée de l'Alzette. Mais le progrès inexorable de l'électrification sur l'ensemble des lignes ferroviaires a pour conséquence que dans un avenir prévisible, même le bruit des engins à moteur thermique appartiendra au passé et les trains électriques rouleront presque silencieusement sur les rails soudés d'un bout à l'autre du pays. Ce tac, tac, tac si caractéristique n'accompagnera plus les voyageurs qui emprunteront les trains de la fin du vingtième siècle.

N'oublions pas que lors des dernières décennies l'amélioration du transport par rail n'a pas seulement porté sur le facteur confort du matériel à voyageurs, la vitesse commerciale des



Imedia

trains a également sensiblement augmenté, de même que leur ponctualité grâce à la traction électrique. En outre un service cadencé avec un nombre de dessertes plus élevées présente une offre plus alléchante pour le voyageurs. Ainsi y a-t-il un train chaque heure pour Bruxelles et Trèves pendant la journée et toutes les deux heures pour Liège.

La même cadence horaire existe pour la plupart des destinations à l'intérieur du Grand-Duché. Des trains Euro-City permettent d'atteindre des villes européennes dans des conditions optimales de confort.

Les résultats de cette offre améliorée sont reflétés dans un accroissement de la clientèle voyageurs. Ceci nous amène, après avoir passé en revue l'évolution du couple «Ville-Chemin de fer» depuis la fin de l'ère préindustrielle jusqu'à nos jours, à jeter un coup d'œil sur l'avenir.

Le train de l'avenir

Au temps de la motorisation à outrance, de l'automatisation et des télécommunications, quelles sont les chances et perspectives dans les relations entre la cité et le transport par rail?

Il me revient à l'esprit une phrase prononcée un jour par Madame le Bourgmestre de la Ville de Luxembourg, Colette Flesch, lors d'une discussion sur les problèmes inhérents à la circulation automobile en ville – «die autogerechte Stadt ist nicht im Bereich unserer Möglichkeiten», en substance: la ville adaptée à l'automobile en toutes circonstances est au-dessus de nos moyens. En d'autres termes, le transport individuel motorisé ne peut pas résoudre les problèmes du transport urbain. En Europe, au Grand-Duché comme ailleurs, il faut des moyens de communication plus économiques en espace et moins gourmands en consommation d'énergie. Or, quels que soient les progrès réalisés dans les pneumatiques, il reste toujours que le coefficient de roulement pneu-route est moins avantageux que celui roue acier-rail. S'ajoute encore à cela que les engins moteur modernes sont capables de restituer l'énergie de freinage.



Le transport routier, dans l'état actuel des choses, dépend essentiellement du pétrole, source d'énergie non renouvelable, donc vouée à l'épuisement dans le plus ou moins long terme. Il est donc raisonnable de penser que le transport guidé par chemin de fer a encore un avenir certain devant lui, au service des villes de notre continent et de notre pays. D'ailleurs un observateur avisé découvre facilement des exemples qui ne trompent pas.

Les liaisons par trains à grande vitesse (TGV) entre villes continuent à se multiplier: p.ex. Paris-Londres par tunnel sous la Manche, Paris-Bruxelles-Cologne à partir de la mi-décembre 1997 qui mettra Bruxelles à 1h25 de Paris et Cologne à 4h02 au lieu de 5h02. Ces trains appelés Thalys s'accommodent des quatre systèmes de courant rencontrés en France, en Allemagne et au Benelux.

Enfin, le chemin de fer engrange les fruits des essais à grande vitesse (330 km/h) effectués au milieu des années cinquante par le même Louis Armand qui avait mis solennellement en service la zone commutable de la gare de Luxembourg.

Cependant on est encore loin d'un véritable réseau de trains à grande vitesse pour l'ensemble du continent, et les lignes déjà en service en France, Allemagne, Italie et Espagne, rappellent curieusement l'établissement des premières lignes dans la première moitié du 19^e siècle. Nous attendons avec impatience le début des travaux de la ligne nouvelle du futur TGV-Est qui améliorera certainement les chances de la ville de Luxembourg en tant que siège d'institutions communautaires.

Plus près de nous, c'est-à-dire sur nos propres lignes de chemins de fer et dans les régions voisines, il faut noter le projet des CFL appelé «TAKT '98» qui devra entrer en vigueur l'été prochain et apportera des améliorations considérables dans le trafic voyageur national, créant des liaisons à cadence semi-horaire sur la plupart des lignes. Notre capitale étant devenue lieu de travail pour des dizaines de milliers de frontaliers, il importe de ne pas se coniner dans les limites du territoire national, mais de transposer dans la réalité quotidienne les desseins de l'Union Européenne en utilisant notamment la disparition des obstacles à la libre circulation des personnes. De cette façon, la vocation européenne de notre capitale pourra se concrétiser davantage et faire progresser les effets bénéfiques de la régionalisation tout en assurant de meilleurs débouchés à la grande région dont fait partie le Grand-Duché.

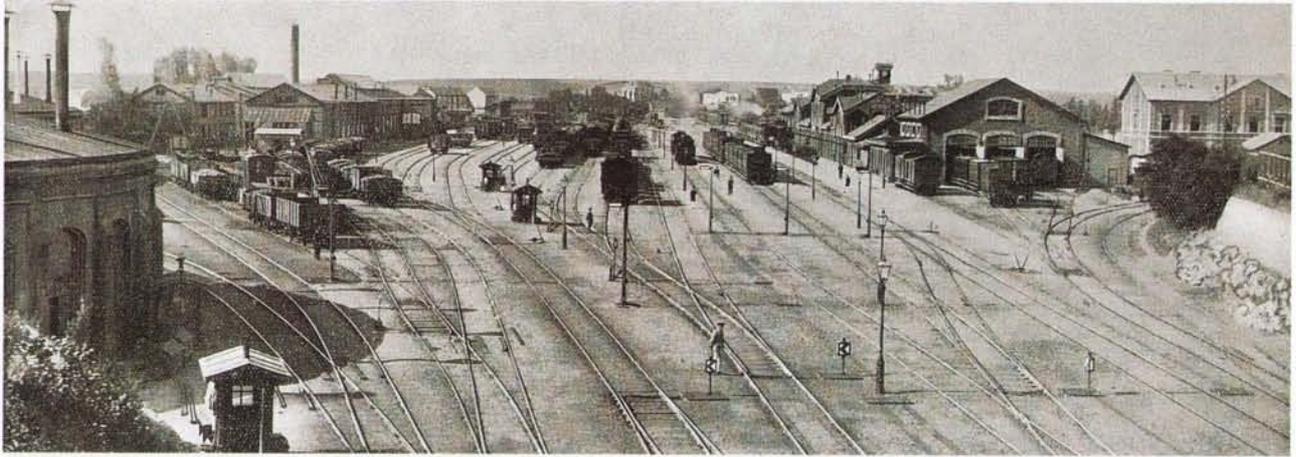
Pour la cité dynamique qu'est la capitale, un atout non négligeable réside dans un aéroport offrant des liaisons aériennes multiples. Encore est-il avantageux de nos jours de pouvoir joindre cet aéroport par des moyens de transport terrestres fiables, comme cela a été fait en Suisse ou en Allemagne en y faisant passer une ligne de chemin de fer. La chose ne devrait pas être impossible en ce qui concerne le Findel. On peut imaginer une ligne souterraine passant près de l'aéroport et rejoignant la ligne vers Wasserbillig. Les trains normaux de la ligne pourraient alors y faire escale, d'autres pourraient y être dirigés en provenance de la Lorraine par exemple. Un tunnel de quelques kilomètres ne devrait pas représenter un obstacle majeur quand on sait que la nouvelle route du Nord comporte des tunnels routiers bien plus importants.

Pour résumer, disons simplement que le chemin de fer possède encore beaucoup d'atouts et que, par conséquent, notre capitale voit juste, si elle compte développer ce moyen de transport guidé. Et nous osons prédire au couple «Ville-Chemin de fer» de longues années de vie en commun, en harmonie avec les aspirations de la population!

Gilbert Schmit



vers 1900



imedia



1997

Guy Hoffmann

