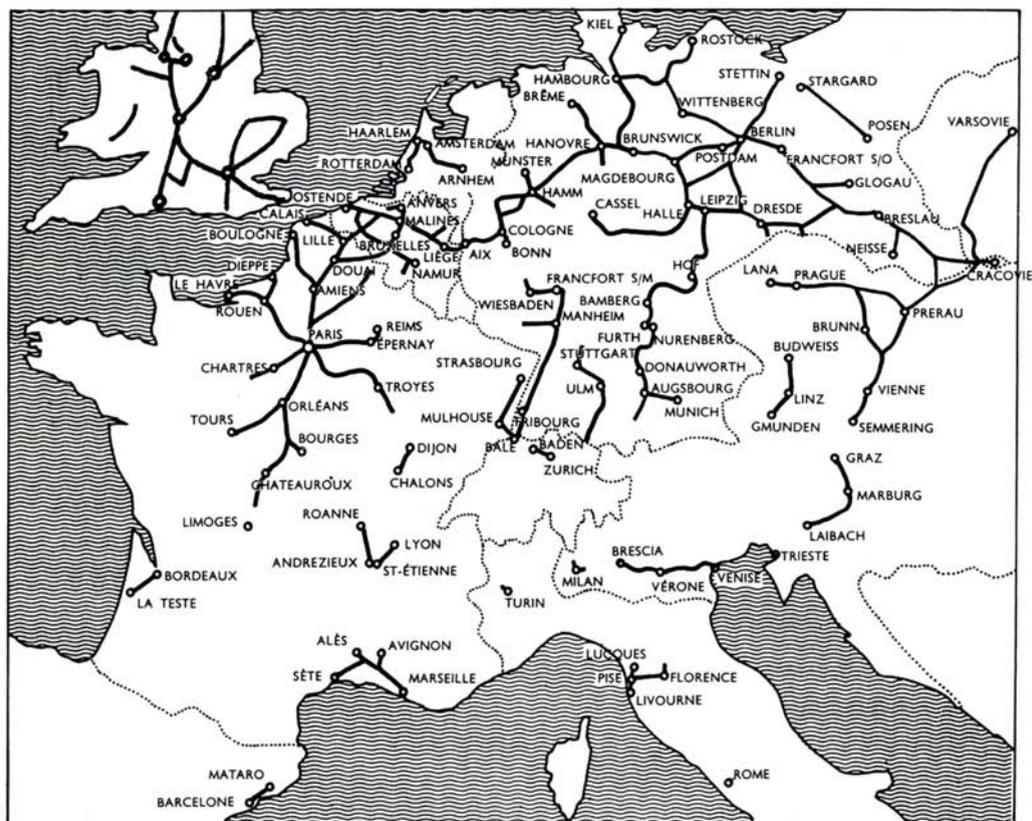


Les chemins de fer et le « démantèlement » de la forteresse de Luxembourg avant le traité de Londres de 1867

« Jusqu'en ces derniers jours, le Grand-Duché n'étant plus sur le chemin de personne, on n'y allait pas [...]. Entre Metz et Namur, entre Cologne et Heidelberg, l'encadrant de leurs voies ferrées, le Luxembourg restait une impasse et, tout comme sa formidable citadelle, un obstacle qu'il fallait tourner ».

Le court extrait du discours officiel prononcé en octobre 1859 à l'occasion de l'inauguration solennelle de la gare ferroviaire de Luxembourg touche le fond du problème. Il reflète à merveille les destinées peu enviables d'une cité cloîtrée entre les murs des trois enceintes qui faisaient sa réputation de « Gibraltar du Nord ». Située à proximité de la vallée de la Moselle et contrôlant par là les accès d'une des voies de passage privilégiées entre l'Ouest et le Centre du continent européen, la ville-forteresse occupe en effet depuis des siècles une place peu enviable sur l'échiquier de la grande politique internationale. Des troupes armées, elle en a vu défiler... ; les courants novateurs de la science et de la technique sont par contre toujours passés à côté. Ainsi les bastions, les caponnières, les redoutes et les saillants sont devenus synonymes de pauvreté et de misère, de claustration et de repli d'une contrée largement fermée au progrès.

Cet isolement pèse de plus en plus lourd à une époque où les États voisins préparent leur avenir en étoffant à pas de géant leurs réseaux de chemins de fer. Un coup d'œil sur la carte des voies ferrées achevées vers la fin des années quarante du XIX^e siècle (voir page suivante) fait apparaître le vide en train de se creuser autour du Luxembourg. Le pays restera-t-il sur la touche ? Le danger est d'autant plus réel que ni le pouvoir public ni les milieux d'affaires autochtones ne disposent des ressources



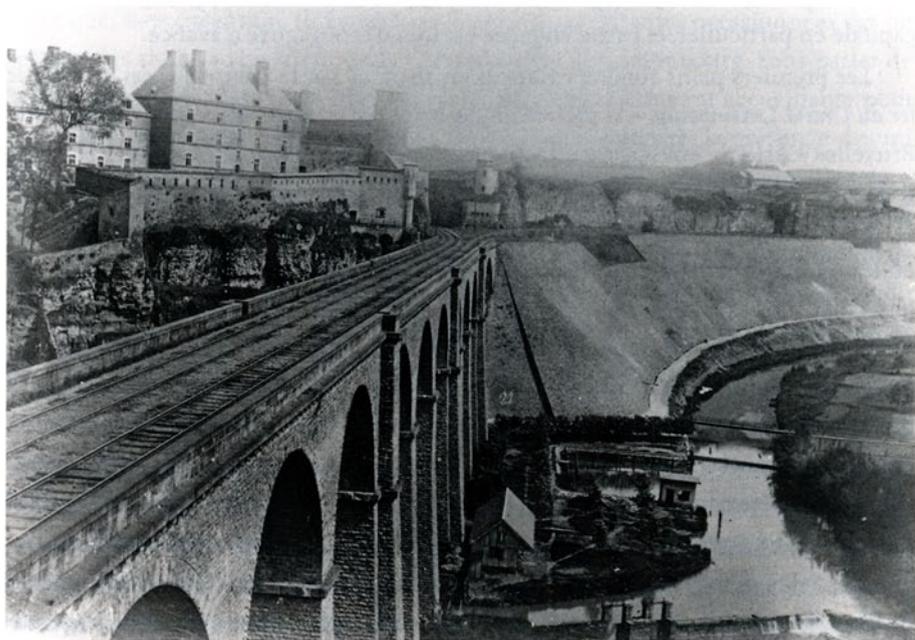
La carte des voies ferrées européennes vers le milieu du XIX^e siècle révèle l'isolement en train de se creuser autour du Grand-Duché. Fort heureusement les militaires prussiens exigeaient que la jonction stratégique des réseaux français et belge avec les lignes allemandes se fasse au-dedans du périmètre de sécurité de la forteresse de Luxembourg.

Carte extraite de « 50 Jahre Syprolux »

pécuniaires indispensables pour construire eux-mêmes les raccordements avec les grands axes de communication qui existent déjà en France, en Belgique et en Allemagne. Aussi nos ancêtres fondent-ils tout leur espoir sur les capitalistes étrangers qui, pour différentes raisons, commencent alors à s'intéresser à leur patrie.

La forteresse, un gage pour le rattachement du Luxembourg au réseau ferré international

Parmi les promoteurs potentiels d'un réseau grand-ducal on distingue notamment des *businessmen* britanniques. Ils sont à la recherche d'un itinéraire raccourci pour la malle des Indes. Au lieu d'accéder à la Méditerranée orientale en naviguant autour de la péninsule ibérique, ils aimeraient abrégé le trajet en passant de la Manche à la mer Adriatique directement par la terre ferme. Une prolongation du tronçon ferroviaire déjà existant entre Ostende, Bruxelles et Namur en direction de Luxembourg et au-delà les arrangerait donc en ce sens qu'il frayerait un passage vers les Alpes et l'Italie du Nord. Le dessein des négociants anglais se confond du reste parfaitement avec celui des armateurs d'Anvers. Face à la concurrence exercée par la plaque tournante de Rotterdam, les exploitants belges du port localisé à l'embouchure de l'Escaut rêvent de gagner le Rhin supérieur pour capter les courants commerciaux de l'Allemagne méridionale et de la Suisse.



Les « fortifications du Bisserweg » brodaient la bifurcation entre les lignes vers Trèves et Troisvierges/Liège. Le grand remblai du chemin de fer au pied du Fetschenhof est encore visible de nos jours.

Photo : Dominique Kuhn. Photothèque de la Ville de Luxembourg

Un tracé par Luxembourg et Thionville/Metz respectivement Coblenze/Francfort arrangerait du coup aussi les maîtres de forges wallons. Ils exportent non seulement près de la moitié de leur production à destination du *Zollverein*, en l'occurrence les marchés au sud du Main, mais ils consomment par ailleurs des quantités sans cesse croissantes de minette lorraine et luxembourgeoise. Cette dernière remarque vaut également pour leurs confrères allemands de la Sarre et de la Ruhr. Un accès facile au gisement métallifère du plateau de Briey et de ses contreforts en terre grand-ducale leur permettrait de s'approvisionner en matières premières et, par surcroît, leur offrirait de belles perspectives pour trouver auprès des sidérurgistes du nord-est de la France de nouveaux clients pour la houille rhénane-westphalienne. L'industrie lorraine y trouverait assurément son compte. Outre qu'elle résoudrait le problème du ravitaillement de ses hauts-fourneaux avec du combustible bon marché et d'excellente qualité, elle assurerait à ses fabrications en fonte et en fer des débouchés lucratifs grâce à un rattachement aux chemins de fer belge et allemand. Bref, les arguments en faveur d'un raccordement de la région située entre la Meuse et la Moselle au réseau européen ne manquent pas. Et pourtant, pour le Luxembourg en général, et sa capitale en particulier, la partie engagée est loin d'être gagnée d'avance.

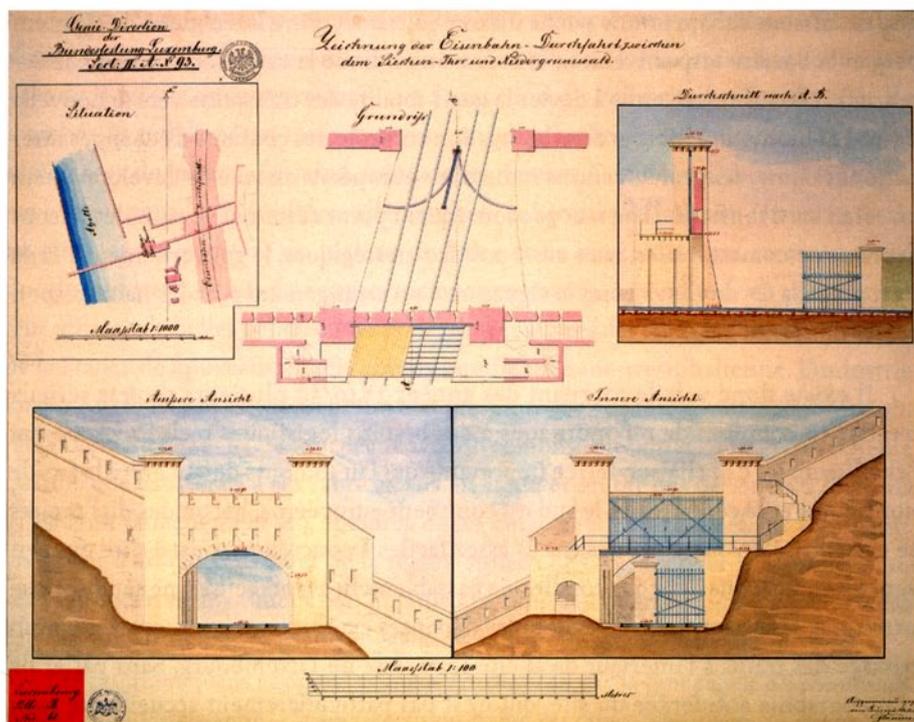
Les premiers plans concrets avancés en 1845/46 par la *Compagnie des chemins de fer du Grand Luxembourg* – la société anglo-belge est concessionnaire de la ligne de Bruxelles à Arlon – envisagent effectivement deux options pour prolonger la magistrale vers l'Allemagne via Trèves. Le premier tracé serait passé par Mersch, Diekirch et Wasserbillig; le second aurait contourné la place forte de Luxembourg au sud en traversant les villages de Hamm et de Manternach. Une deuxième série de projets, concoctés une demi-douzaine d'années plus tard sous l'impulsion d'un groupe d'industriels belges, n'est guère plus favorable pour les manufactures et le commerce établis dans la principale ville du pays ou dans ses alentours immédiats, parce qu'ils prônent l'adoption du parcours le plus court entre Arlon et Sarrebruck, soit en orientant la voie par Athus et Remich de façon à traverser le Bassin minier luxembourgeois sur toute son étendue, soit en évitant carrément de pénétrer le territoire grand-ducal au moyen d'un tronçon dirigé directement d'Athus vers Longwy et Thionville.

Cette deuxième option aurait aussi donné entièrement satisfaction aux maîtres de forges et propriétaires de mines lorrains, qui se seraient procurés un avantage substantiel par rapport à leurs concurrents luxembourgeois privés de tout accès facile aux couches souterraines des minerais de fer qui affleurent entre Rodange et Rumelange. La compagnie française des *Chemins de fer de l'Est* en aurait été ravie à son tour. Plutôt

que de laisser s'échapper une partie du fret en transit entre la Belgique, le Wurtemberg et la Bavière respectivement la Suisse au profit de la *Reichsbahndirektion* de Sarrebruck, elle serait parvenue à dévier la quasi-totalité des transports vers sa nouvelle ligne de Thionville à Metz et Strasbourg. Son contrôle des courants d'échanges internationaux entre les grands centres industriels européens en voie de développement en serait sorti renforcé. Il ne faut par conséquent point s'étonner si, pour des raisons économique-commerciales, mais aussi politico-stratégiques, le gouvernement à Paris encourage la C^{ie} de l'Est à hâter la signature d'un arrangement avec les hauts responsables du réseau belge.

Il existe donc vers le tournant des années 1840/50 plusieurs projets sérieux qui ont en commun de répondre tous à des besoins logistiques réels en proposant l'établissement de la liaison ferrée importante qui fait toujours défaut entre la façade nord-ouest et le centre voire le sud du continent européen. Chacun des dits projets se caractérise en outre par des tracés assez faciles à concrétiser, c'est-à-dire qui peuvent être construits dans des conditions passablement avantageuses, ne serait-ce que parce que, sans exception, ils évitent les dépenses exorbitantes occasionnées par un passage des trains à l'intérieur de la cité-forteresse de Luxembourg. Sans parler de la topographie accidentée du site, qui n'est pas particulièrement accueillante pour aménager des installations ferroviaires de quelque envergure, la présence des militaires entraîne inévitablement une kyrielle de contraintes complémentaires dont chacune fait exploser le coût de l'opération. En voilà bien sûr un aspect primordial aux yeux des promoteurs privés du nouveau moyen de communication. Comme ils voudraient monter une affaire rémunératrice au maximum, ils aspirent bien entendu à compresser pour autant que possible leur investissement initial en lésinant sur les travaux de terrassement et les ouvrages d'art d'ordinaire très onéreux.

Pour les habitants de la capitale du Grand-Duché, cet esprit de lucre prononcé des sociétés ferroviaires étrangères aurait facilement pu tourner en catastrophe : si l'on avait donné carte blanche à celles-ci, la ville et peut-être, dans certains cas, le pays entier auraient été contournés dans un périmètre plus ou moins vaste ! Certes, l'historien d'aujourd'hui est bien inspiré de ne pas s'adonner à des spéculations sauvages ; il y a toutefois fort à parier qu'une orientation comme celle voulue par certains gros actionnaires anglais, belges ou français aurait durablement compromis l'existence même d'une métropole, sinon d'une nation entière, coupée de tout contact facile avec le monde extérieur.



La porte ferroviaire du Siechen-Thor protégeait les accès de la ligne du Nord. Les ruines de l'ouvrage militaire font aujourd'hui partie de la promenade du Circuit Vauban.

Collection : Staatsbibliothek zu Berlin – Preussischer Kulturbesitz

Fort heureusement les calculs de rentabilité des entrepreneurs du chemin de fer se heurtent d'office aux objections véhémentes des stratèges de l'armée prussienne responsable de la garde des lieux, depuis que le Congrès de Vienne en 1815 avait stipulé l'adhésion du Luxembourg au *Deutscher Bund*. À partir de cette date, leur principal souci avait été de prévenir une nouvelle poussée expansionniste de la France. Profondément marqués par les guerres de Napoléon I^{er}, notamment l'épisode des *Cent jours* au lendemain du retour offensif de l'empereur évadé de l'île d'Elbe, ils aspiraient à se couvrir au mieux contre toute attaque surprise en cherchant à arrêter l'adversaire potentiel avant même qu'il ne pût pénétrer au cœur des États allemands. Il s'en était suivi la mise en œuvre d'un système de protection rapprochée des espaces frontaliers, moyennant une combinaison sophistiquée de places fortes et de

corps d'armée de guerre. La défense n'avait donc plus un caractère statique – pour ainsi dire passif – mais opérationnel, entre des forteresses stationnaires qui servaient d'appui à des unités mobiles d'intervention rapide. Pour ce qui est de la capitale du Grand-Duché en particulier, ses remparts constituaient, de même que la citadelle de Sarrelouis, une espèce d'avant-poste destiné à interdire le passage vers la vallée du Rhin moyen entre Mayence et Cologne, les deux objectifs présumés d'une éventuelle invasion française.

Or, les voies ferrées, outre leur utilité à des fins civiles, donnent également un excellent moyen de transport qui permet de concentrer en peu de temps quantité de matériel militaire et de soldats acheminés vers leurs bases d'assaut. Il va dès lors sans dire que l'aménagement d'une jonction internationale à l'instar de celle projetée entre les réseaux belge, français et allemand revêt *ipso facto* une valeur hautement stratégique qui ne peut pas laisser indifférent le *Festungsgouvernement* à Luxembourg. Celui-ci entend effectivement s'assurer un contrôle complet du trafic sur les nouvelles lignes en exigeant que la voie d'Arlon en direction de l'Allemagne et ses deux embranchements vers la frontière française au sud et la frontière belge au Nord (trou de Gouvy–Liège via Troisvierges) se croisent précisément au-dedans d'un rayon délimité par la portée des canons postés au sein de l'espace fortifié.

D'où finalement les interventions musclées de la chancellerie de Berlin auprès des gouvernements de Bruxelles et de Paris pour obtenir l'abandon du tracé original dévié soit vers le Bassin minier soit vers Longwy. Cette dernière option aurait été particulièrement compromettante pour la sécurité du *Bund*, car elle aurait autorisé l'armée française à relier facilement ses campements de Strasbourg, Metz et Thionville au tissu des places fortes wallonnes et, partant, à créer de toutes pièces un excellent point de départ pour une ruée sur le Rhin inférieur en aval de Cologne. Inutile de préciser que les militaires prussiens y sont farouchement opposés.

L'emplacement de la gare, un choix porteur d'avenir

Les longues et laborieuses tractations au sujet du tracé dans l'approche de la forteresse et surtout quant à l'emplacement à retenir pour édifier la gare centrale s'inscrivent tout à fait sur une même ligne. Plusieurs projets se trouvent en concurrence à l'époque. Certains prônent la construction d'une station *intra muros*, tantôt sous forme d'une gare en cul-de-sac aménagée sur le plateau du St-Esprit, tantôt sous forme d'une gare de passage établie dans le faubourg de Clausen ou le long des contrebas du plateau



Les hauteurs stériles entre le fort Rheinsheim et l'ancienne route d'Esch faisaient partie de la sélection des endroits momentanément retenus par les militaires prussiens pour accueillir la gare centrale.

Photo: inconnu. Photothèque de la Ville de Luxembourg

du St-Esprit au fond de la vallée de la Pétrusse. D'autres alternatives proposent de déplacer le nœud ferroviaire en dehors des murs d'enceinte. Au moins cinq endroits différents retiennent l'attention des planificateurs. Ce sont :

- le glacis devant le Fort Rheinsheim à l'entrée de la Pétrusse (actuel Centre Convict) ;
- un terrain vague aux abords de la route d'Esch près du Heintzpark (ancien garage Müller) ;
- la promenade sur le front nord-ouest de la ville au Limpertsberg ;
- l'embouchure du Rollingergrund, près de la place de l'Étoile ;
- le plateau Bourbon.

Les autorités civiles luxembourgeoises avec, à leur tête, le bourgmestre et le collègue échevinal de la capitale se prononcent spontanément en faveur d'un des trois sites *intra muros* parmi lesquels celui du plateau du St-Esprit bénéficie incontestablement de leurs préférences parce que, apparemment, un terminus au cœur de la ville haute présente tous les atouts de la proximité. La déception est par conséquent immense quand, en avril 1858, les ingénieurs militaires prussiens se prononcent. Pour des raisons stratégiques d'abord, ensuite pour des motifs financiers (le coût des nouvelles fortifications à édifier, respectivement des tunnels à creuser pour implanter la gare à l'intérieur de la forteresse aurait atteint des montants fabuleux), ils décident de déloger le chemin de fer devant les remparts du front méridional de la ville, entre la porte de Thionville et le Dernier Sol. À la grande consternation des édiles communaux, le

site sélectionné se trouve non seulement fort éloigné du centre urbain, mais en plus il fait partie intégrante du territoire de la commune de Hollerich qui, en ces temps-là, constitue encore une municipalité limitrophe autonome. Mais rien n'y fait. Malgré les vives protestations des habitants de la capitale, les entrepreneurs commencent six mois plus tard (30 octobre 1858) avec l'assemblage de la première gare en bois, facile à démonter lorsqu'un ennemi veut s'en emparer en cas d'attaque.

A posteriori, les conditions tatillonnes imposées par le commandement de la *Bundesfestung* s'avèrent néanmoins une aubaine. Tout comme ses pressions exercées sur les pouvoirs publics en France et en Belgique ont obligé les promoteurs du réseau ferré à renoncer à l'idée d'éviter Luxembourg, son intransigeance au sujet de la station principale pose curieusement les jalons d'une ouverture du noyau urbain de la vieille ville. On éprouve effectivement du mal à imaginer qu'une gare en plein centre ou dans les étroites vallées encaissées de la Pétrusse respectivement de l'Alzette aurait permis de tirer le meilleur profit de toutes les incidences et répercussions bénéfiques que la mise en place du chemin de fer peut avoir sur le développement d'une ville, et ce pour la simple raison que la surface à bâtir à l'intérieur de l'enceinte fortifiée est forcément limitée, pour la plupart déjà occupée et, par-dessus le marché, excessivement chère. Voilà autant de prémisses plutôt contraires à la genèse de nouvelles activités économiques capables de donner une forte impulsion au développement d'une cité. Sur le plateau Bourbon en revanche, la gare peut jouer à fond le rôle de catalyseur qui attire toutes sortes d'affaires commerciales et industrielles nouvelles. Les vastes terres en friche y font d'emblée entrevoir une extension spectaculaire, surtout après que le traité de Londres eut levé en 1867 les dernières entraves à une exploitation résolue et systématique de l'espace disponible.

À propos du traité de Londres, relevons en passant qu'en proclamant la neutralité du pays, il provoque aussi le départ de la garnison et, par là, fait tarir la principale source de revenus des habitants de la capitale. Or, en fixant la gare à l'endroit indiqué, les militaires prussiens ont en quelque sorte offert un précieux cadeau d'adieu à la ville. Depuis le plateau Bourbon jusqu'aux abords de Hollerich et de Bonnevoie, de nouveaux quartiers peuvent être créés *ex nihilo*, sans être gênés par le démantèlement préalable des anciens ouvrages militaires. Il s'ensuit que le choix de l'emplacement de la station en dehors des murs d'enceinte contribue largement à hâter la création des activités économiques et commerciales grâce auxquelles la bourgeoisie locale est capable d'essayer, endéans quelques années seulement, les pertes financières causées par la démilitarisation du Grand-Duché. Il est vrai, cette évolution positive

VILLE DE LUXEMBOURG.

308

PROGRAMME DES FÊTES

qui auront lieu à Luxembourg, le 30 octobre 1858,
à l'occasion de la

POSE DE LA PREMIÈRE PIERRE DE LA GARE CENTRALE DU CHEMIN DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Luxembourg, le 28 octobre 1858.

Les Bourgmestre et Echevins de la ville,

En exécution d'une décision du Conseil communal de ce jour;
En regard à l'agrément donnée par Leurs Altesses Royales le Prince et la Princesse HENRI des Pays-Bas,

Publient les dispositions suivantes :

Art. 1^{er}.

Les Bourgmestre et Echevins, à la tête du Conseil communal, se rendront le 30 de ce mois, à une heure de relevée, sur la limite du territoire de la ville, pour recevoir Leurs Altesses Royales et Les accompagner jusqu'à l'emplacement de la gare.

Art. 2.

L'arrivée de Leurs Altesses Royales audit endroit, l'ouverture et la clôture de la cérémonie seront annoncées au son du canon.

Art. 3.

Les rues de la ville seront pavoisées aux couleurs luxembourgeoises et de la maison d'Orange.

Art. 4.

Une distribution extraordinaire de vivres sera faite par la Société concessionnaire du chemin de fer aux indigents de la ville.

Art. 5.

Le soir du même jour les édifices publics seront illuminés. Les habitants sont invités à illuminer les façades de leurs maisons.

Art. 6.

La ville donnera le même jour un bal dans les locaux de son hôtel.

Le bal, qui sera honoré de la présence de Leurs Altesses Royales, commencera à huit heures du soir.

Art. 7.

La cloche de retraite ne sera pas sonnée ledit jour et l'exécution de l'art. 2 de la loi du 1^{er} décembre 1854 sera suspendue.

Le Collège des Bourgmestre et Echevins,
HELDENSTEIN, Président.
WEYER, Secrétaire.

La pose de la première « pierre » de la gare centrale est synonyme de la naissance d'un nouvel espace urbain où se développent avec une rapidité spectaculaire non seulement des commerces, des hôtels et des auberges, mais encore des industries qui profitent tant de la proximité du chemin de fer que des vastes terrains constructibles aux alentours de la station pour démarrer des activités impossibles à implanter au cœur de la vieille ville.

Collection :
Musée d'histoire de la Ville de
Luxembourg

profite au départ essentiellement à la commune de Hollerich-Bonnevoie ; elle se fait au grand détriment de la municipalité de Luxembourg, dont les hauts responsables – faute de prévoyance et de largeur d'esprit – ont manqué en 1867 une belle occasion d'empêcher le mouvement centrifuge du retour des ex-territoires militaires aux communes limitrophes. Mais ceci est une autre histoire...

Le chemin de fer et l'ouverture des espaces urbains

La fixation de la gare au plateau Bourbon contribuait encore autrement à « ébrécher » les bastions de la Gibraltar du Nord en provoquant par exemple un assouplissement des rigoureuses prescriptions relatives aux heures de fermeture des portes de la ville. Jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, les militaires s'étaient toujours montrés intraitables pour changer quoi que ce soit au système accablant des fermetures nocturnes de la ville : le soir, après 23 heures en été et 21 heures en hiver, personne n'entrait ni ne quittait la forteresse avant la réouverture des accès le lendemain matin de bonne heure. En dehors du fait que les habitants vivaient un peu comme dans une prison où les amusements pendant la nuit étaient *de facto* quasi proscrits, le couvre-feu quotidien se révélait extrêmement nuisible au commerce et à l'hôtellerie de la capitale. La plupart des diligences, comme les malles-estafettes pour Trèves et Arlon, ou les voitures publiques pour Echternach et Esch, quittaient effectivement la ville très tôt au lever du jour, car, en principe, elles étaient censées effectuer une course aller-retour en une journée. Hélas, les horaires étaient tellement serrés que le moindre incident de parcours – une roue cassée par exemple – causait des retards tels que les cochers souvent ne parvenaient plus à rejoindre la ville avant la clôture des entrées. Tant pis pour les voyageurs. Ils étaient alors contraints à gîter dans les auberges pas spécialement confortables des petites localités situées aux alentours de la forteresse.

La manière expéditive et peu prévenante dont les militaires traitent les passagers des malles-postes devient évidemment intenable avec les débuts de l'ère du rail et du déplacement en masse de gens qui viennent parfois de loin. C'est le cas en l'espèce des voyageurs à bord d'une rame en provenance de Paris. Elle entre en gare de Luxembourg vers minuit seulement, sans qu'il y ait une correspondance pour d'autres destinations internationales. Peut-on dès lors abandonner tout ce monde sur le quai ? Comme au moment de l'inauguration des premières lignes de Metz et de Bruxelles, il n'existe pas encore d'hôtels près de la station centrale, le commandant prussien de la place doit bon gré mal gré consentir au prolongement des heures d'ouverture de la porte de Thionville. Forcément il n'y a pas que les usagers étrangers du train nocturne qui profitent de la plus grande liberté de mouvement.

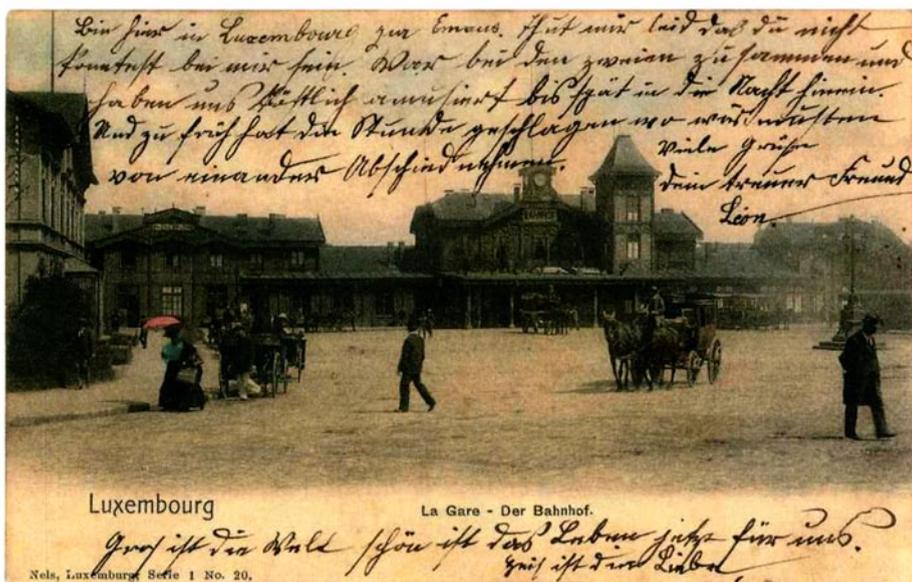
Ce progrès certes modeste, mais néanmoins fort apprécié de la population luxembourgeoise, fait toutefois piètre figure à côté d'une instruction infiniment plus importante pour le développement de la capitale. La mesure concerne l'édulcoration des restrictions imposées par la servitude du petit rayon de la forteresse.

Afin d'empêcher que des troupes d'assaut ennemies disposent d'abris ou de couverts pour se protéger contre le feu des défenseurs de la citadelle, les militaires avaient introduit une réglementation qui portait sérieusement atteinte au droit de la propriété foncière. Il était ainsi par exemple interdit d'élever n'importe quel type d'édifice à l'intérieur du « petit rayon » de la forteresse, fixé à mille mètres au-delà du parapet de l'enceinte extérieure. Il est vrai, le haut commandement appliquait le *Bauregularativ* prussien de 1828. Grâce à cette disposition moins draconienne, la construction d'immeubles isolés était autorisée, ... sous certaines réserves.

Mais voilà justement où le bât blessait. Les conditions chicaneuses dictées par un *Festungsgouvernement* peu accommodant étaient des plus arbitraires et donnaient lieu en permanence à d'interminables contestations entre la bureaucratie martiale et la population civile. Ce fut le cas notamment au sujet du statut des maisons sises dans la ville-basse du Grund et du Pfaffenthal. Dans ces quartiers classés « faubourgs fortifiés », les travaux de réparation ordinaires étaient tolérés tandis que les transformations de quelque envergure étaient assujetties à des autorisations accordées au compte-gouttes et comportaient souvent mille et une conditions tracassières. À Clausen, la situation était pire encore. Comme cet espace figurait sur la liste des « faubourgs non fortifiés », tout gros œuvre y était formellement interdit et impitoyablement sanctionné par la démolition des bâtisses érigées en fraude, et ce aux frais du contrevenant, sans la moindre indemnisation.

Or, à partir de la construction du chemin de fer, les choses s'améliorent nettement sous deux, sinon trois rapports.

Primo. Les ingénieurs du génie militaire voulant garder les importantes lignes de Wasserbillig (Trèves) et de Troisvierges (Liège et Aachen) aussi longtemps que possible sous le feu des canons de la place (lisez : sous le contrôle de la garnison), ils prescrivent d'abord un tracé du Verlorenkost par la Biisserbréck au plateau du Rham, où les deux tronçons qui mènent tantôt directement, tantôt indirectement vers l'Allemagne bifurquent. La protection optimale des voies hautement stratégiques commande ensuite un remaniement de fond en comble du front de l'est. La restructuration passe par un renforcement du modeste Fort du Moulin au Fetschenhof (dont la reconstruction est autorisée en 1867 mais jamais exécutée) et l'implantation d'un nouvel ouvrage fortifié sur le plateau de la Parkhöhe entre le Neudorf et Clausen (emplacement actuel du séminaire Centre Jean XXIII). Achievé en 1864/65, cette dernière structure est reliée respectivement au contre-bas des rochers du Fetschenhof (Kosackensteg) et au Fort Thüngen (Dräi Eechelen) par un solide mur avec un chemin de ronde qui



La première gare de Luxembourg inaugurée il y a 150 ans avait un aspect champêtre. Entièrement construite en bois, elle était facile à démonter en cas de guerre.

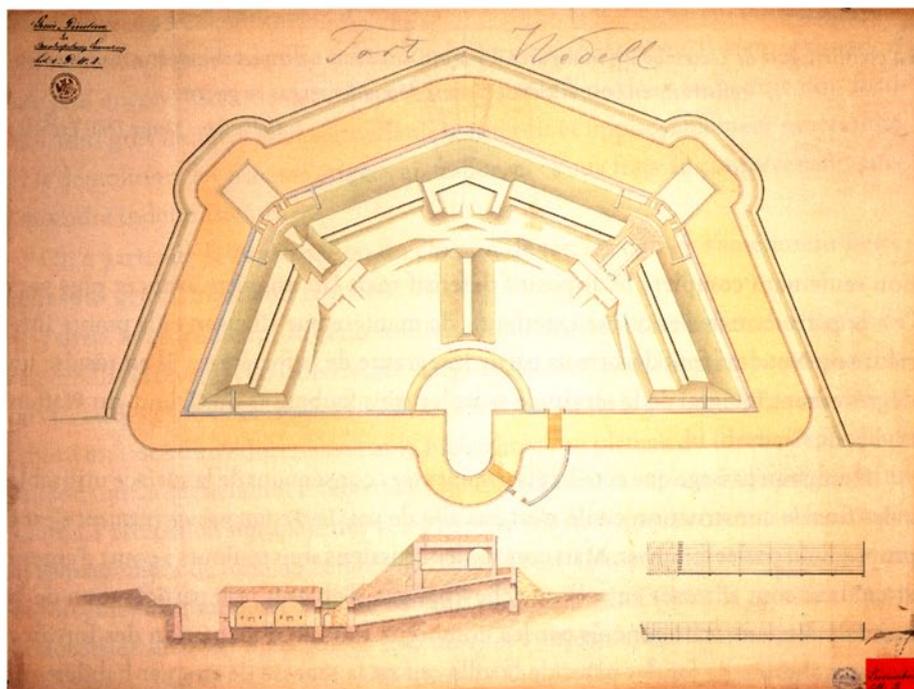
Collection : Musée Dräi Eechelen

non seulement complète le dispositif défensif mais fait en outre avancer plus vers l'est le périmètre de l'enceinte extérieure, de manière que Clausen et la pointe inférieure du Neudorf font désormais partie intégrante de la forteresse. Il en résulte un dégrèvement intégral de la servitude pour les trois faubourgs du Grund, du Pfaffenthal et de Clausen.

Notons au passage que cet élargissement assez conséquent de la surface utilisable à des fins de construction civile n'est pas allé de soi. Le Festungsgouvernement s'est à proprement parler fait prier. Mais comme les Prussiens sont toujours à court d'argent et qu'ils se sont adressés au collège échevinal afin d'obtenir une participation de la municipalité aux frais générés par les nombreux travaux d'adaptation des fortifications au chemin de fer, les pères de la ville ont eu la sagesse de troquer habilement leur subside de 23.517 francs contre la promesse formelle de pouvoir urbaniser les espaces libérés des contraintes militaires. Le dégrèvement complet des quartiers du Grund et du Pfaffenthal intervient ainsi à la fin de l'année 1863 ; Clausen suit deux

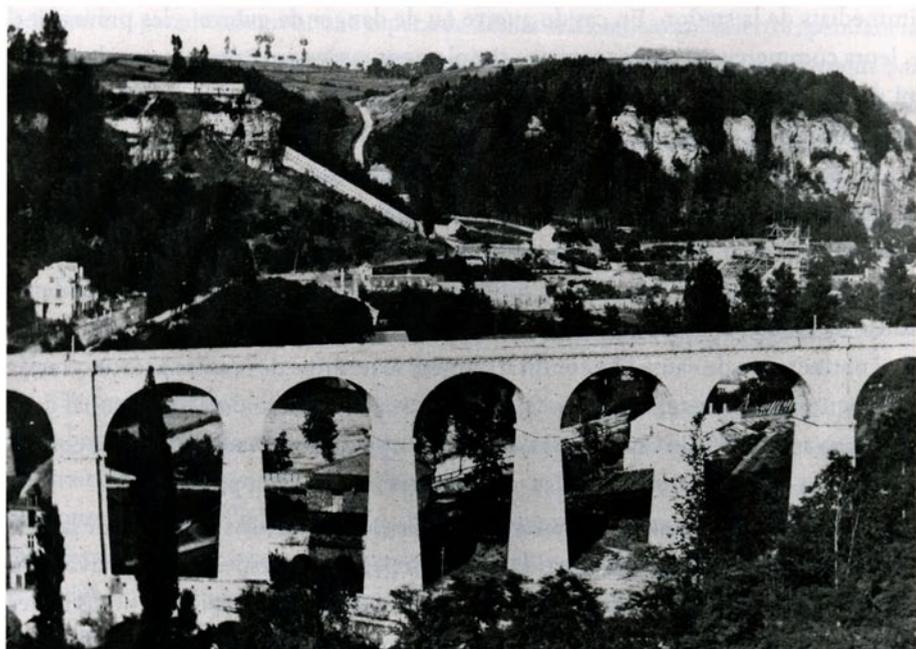
ans plus tard, après l'achèvement de la muraille entre le Neudorf et le Kirchberg. À la même époque la commune réussit en outre à décrocher une permission générale de construire pour la vallée de la basse Pétrusse. Des négociations sont également entamées au sujet du plateau Altmünster lorsque, en 1867, le traité de Londres rend superflue la poursuite du dialogue germano-luxembourgeois.

Secundo. Les prescriptions du rayon sont également atténuées lors de la délimitation du champ de tir du nouveau Fort Wedell spécialement construit en face de la gare centrale dans le but d'interdire l'accès aux voies à un éventuel assaillant. Au départ, le *Festungsgouvernement* avait encore bel et bien eu l'intention d'appliquer la règle ancienne, c'est-à-dire d'introduire une zone de protection dont la circonférence aurait été fixée à un kilomètre autour du fortin. Aussi s'était-il déjà empressé de mettre en garde les nombreux amateurs – boutiquiers, aubergistes, industriels et autres hommes d'affaires – qui avaient manifesté leur désir de s'établir dans les parages



Face aux protestations véhémentes des autorités municipales et du gouvernement national, les militaires prussiens acceptèrent de limiter le périmètre de sécurité du fort Wedell à un demi-kilomètre.

Collection : Staatsbibliothek zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz



La nécessité de protéger le viaduc ferroviaire de la ligne du Nord entraîna la construction de nouvelles fortifications sur le front oriental de la ville entre le fort Thüngen (à gauche) et la Parkhöhe (à droite). Cette extension des ouvrages militaires donnait le coup d'envoi à la création d'un nouveau quartier érigé autour de l'église Ste-Cunégonde à Clausen.

*Photos (en haut) : inconnu ;
(en bas) Dominique Kuhn, 1866. Photothèque de la Ville de Luxembourg*



immédiats de la station. En cas de guerre ou de danger de guerre – les prévenait-il –, leurs commerces et usines seraient simplement rasées sans autre forme de procès ni dédommagement. Sur ce, le conseil communal monte au créneau. Il proteste énergiquement contre les agissements prussiens jugés hautement préjudiciables à l'essor économique de la capitale. Vu l'importance des enjeux, non seulement pour la principale métropole du pays, mais pour le Grand-Duché entier, le gouvernement national du baron Victor de Tornaco s'en mêle à son tour. Il n'hésite pas un instant à aller jusque devant la Commission militaire confédérale à Francfort pour plaider la cause de la société civile contre les craintes excessives des ingénieurs en uniforme. Et il obtient gain de cause ! Le conflit d'intérêts se termine de la sorte à la très grande satisfaction des Luxembourgeois. Quand en 1864 le commandement régional de la garnison arrête définitivement le rayon de sécurité du Fort Wedell, il doit se contenter de cinq cents mètres au lieu des mille mètres initialement prévus.

Tertio. Conjuguée aux innovations technologiques réalisées au niveau de la puissance de feu et de la portée de l'artillerie de campagne, la perspective de pouvoir employer les moyens de locomotion modernes afin d'effectuer rapidement de vastes manœuvres de surprise avec des corps d'armée entiers fait entrevoir un bouleversement assez radical de la façon de conduire la guerre. L'évolution en cours menace à terme de compromettre gravement la valeur tactique des places fortes traditionnelles. La *Bundesfestung* à Luxembourg n'échappe pas au danger. La nouvelle mobilité risque de saper son efficacité comme dispositif défensif en portant atteinte à la cohésion naturelle du site. Les chefs militaires en tirent la leçon qui s'impose. Face aux bouleversements en cours, ils se débarrassent de leurs conceptions classiques en faveur d'une stratégie fondée sur un élargissement des espaces grâce à la construction d'une « quatrième enceinte ». Celle-ci – si elle avait été concrétisée – se serait composée d'un bouclier de fortins isolés érigés en avant-postes du noyau de la citadelle ancienne dont le périmètre extérieur aurait été étendu *grosso modo* jusqu'au Geesseknäppchen, à la Merelerknupp, au Limpertsberg supérieur, au Kirchberg, à la Kaltgesbréck et aux villages de Itzig, de Howald et de Cessange. L'étirage de la ligne de défense aurait en bonne logique rendu superflues les séculaires enveloppes intérieure et moyenne. Partant – même sans les décisions londoniennes de neutralisation du Grand-Duché –, le centre de la ville de Luxembourg aurait de toute manière connu des transformations substantielles dans le sens d'une plus grande ouverture des espaces.

Tout compte fait, on peut donc retenir que les derniers grands travaux d'élargissement de la forteresse réalisés dans la foulée de l'arrivée du cheval à vapeur

préfigurent paradoxalement une espèce de démantèlement avant la lettre : pendant la décennie qui précède le traité international de 1867, le remue-ménage provoqué par la fixation des tracés du premier réseau ferré du Grand-Duché et la construction de la gare centrale à Luxembourg ont commencé par faire sauter le carcan des enceintes fortifiées. Bien davantage ! Le passage du chemin de fer n'a pas seulement transpercé les remparts ; il a en surprime donné le coup d'envoi à un changement des mentalités en abattant les murs dans les têtes de nos ancêtres.

De l'ouverture de la ville à l'ouverture des esprits

Dès le démarrage des travaux de terrassement sur les tracés de Bettembourg et de Kleinbettingen, l'ensemble de la population du Grand-Duché est saisie par ce que l'on pourrait appeler au sens figuré la « fièvre des chemins de fer ». Comme d'un coup de baguette magique, elle balaye soudain le pessimisme et la morosité qui avaient prévalu depuis les temps de la grave crise économique et politique des années quarante et du début des années cinquante du XIX^e siècle. Les premiers trains entrant en gare de Luxembourg n'apporteraient-ils pas enfin le progrès et de la prospérité dans un pays encore largement dominé par des structures archaïques et considéré à juste titre comme étant en retard sur ses voisins qui ont fait leur révolution industrielle il y a un certain temps déjà ? Poser la question, c'est y répondre. Un peu naïvement – il faut bien le reconnaître –, les contemporains assimilent le raccordement de leur patrie aux grands axes de communication internationaux à une espèce de garantie certaine pour des lendemains plus riants.

Cet espoir, devenu conviction ferme, suscite alors une vague d'enthousiasme généralisé. L'ardeur sans égale s'empare de toutes les couches sociales, y compris les élites au pouvoir. Comme preuve nous invoquons le vote, en 1858 et en 1860, des deux premiers emprunts publics dans l'histoire du Grand-Duché autonome. Les crédits destinés quasi intégralement à subventionner la construction du réseau ferré portent respectivement sur trois et sur neuf millions de francs. Aujourd'hui les dits montants peuvent paraître dérisoires. Un regard sur les recettes du Trésor à l'époque nous révèle pourtant leur caractère absolument hors norme : pendant les deux premières décennies de notre indépendance, les revenus annuels du pays n'avaient jamais excédé la barre des 3,8 millions de francs. Autant dire que la double dette contractée dans l'intervalle d'un laps de temps très court correspond au total à trois fois l'équivalent du budget ! Quelle différence avec le traditionnel réflexe du « bon père de

famille » qui avait toujours présidé à la gestion des deniers publics. Retournant chaque sou deux fois avant de le déboursier, les élus à la Chambre des députés avaient jusqu'à toujours affiché la plus grande circonspection dès lors qu'il s'agissait des finances de la collectivité. Jamais ils n'avaient osé porter atteinte à l'impératif d'équilibrer la comptabilité nationale en ayant scrupuleusement soin de couvrir chaque dépense, si infime soit-elle, par les rentrées fiscales effectives. L'emballement pour les chemins de fer finit par avoir raison de leur maxime autrefois sacro-sainte. Désormais le mot d'ordre au parlement traduit une confiance qu'on oserait croire inébranlable en la multiplication pour ainsi dire automatique des richesses. Le représentant du canton de Capellen et maître de forge à Eich, Norbert Metz (il figure assurément parmi les plus importantes personnalités politiques luxembourgeoises du XIX^e siècle), s'en fait volontiers l'écho : *« ce système [de l'emprunt] est tellement entré dans les vues des hommes d'État et dans les vues de tous ceux qui s'occupent des intérêts des pays qu'ils habitent, qu'on cherche aujourd'hui dans les pays les plus intelligents à donner la plus grande facilité possible au crédit... »*. Et voilà l'État luxembourgeois devenu capitaliste.

En quittant les sentiers battus d'une politique financière parcimonieuse, les pouvoirs constitués créent néanmoins un dangereux précédent qui, à moyen terme, a failli mener le Trésor public au bord de la ruine. L'affaire prend son départ à Luxembourgville, où le collègue échevinal s'efforce de trouver une échappatoire pour améliorer la circulation entre le centre de la capitale et la gare, dont nous savons déjà qu'en vertu de considérations stratégiques elle avait dû être déplacée devant les remparts. Cette délocalisation, outre l'obstacle de l'éloignement, entraîne une deuxième difficulté, provenant de la topographie. Quiconque veut se rendre du plateau Bourbon au centre-ville doit obligatoirement faire un long et fatigant détour par le fond de la vallée de la Pétrusse et du Grund. En plus, les pentes raides à gravir ne sont pas de nature à faciliter le parcours. Sans parler des neiges et du gel en hiver, une pluie ordinaire suffit pour rendre les pavés du Breedewee tellement glissants que la montée devient pratiquement impraticable. Même les voituriers expérimentés n'y passent plus avec leurs gros carrosses chargés de voyageurs, de bagages et de marchandises.

Ce n'est donc pas sans raison qu'on se propose d'aménager au bout de l'avenue de la gare une passerelle qui débouche sur le plateau du St-Esprit au pied du *Kanounenhiwwel*. Après beaucoup de va-et-vient, conditionné une fois de plus par les restrictions des militaires, la première pierre du pont est posée en octobre 1859. L'événement, célébré avec le faste approprié, ne cache toutefois pas qu'il reste un problème majeur à résoudre. Puisque le viaduc revêt un caractère au fond exclusivement vicinal, la

commune aurait, théoriquement, dû subvenir à elle seule aux frais de construction qui, d'après le devis estimatif, s'élèvent au bas mot à trois cent mille francs. Mais le collègue échevinal ne possède pas les fonds requis. Le gouvernement commet alors l'imprudence de voler à son secours en tolérant, à titre absolument exceptionnel, que la dépense soit imputée à charge du Trésor.

Mal lui en prend, car d'emblée les notables locaux du plat pays s'agitent. En raisonnant par analogie, ils réclament à leur tour des subsides pour accélérer la réalisation des indispensables routes et chemins de raccordement censés relier les haltes ferroviaires aux bourgs et villages avoisinants. Face au véritable raz-de-marée de pétitions qui lui parviennent des quatre coins du pays, le baron de Tornaco et son équipe au pouvoir sont pris au piège. Animés tantôt par l'esprit d'équité, tantôt par le souci de préserver la précaire trêve politique (il y va de la réconciliation nationale après le coup d'État de 1853), ils font bonne mine au mauvais jeu. Pendant près d'une demi-douzaine d'années, ils délient gracieusement la bourse pour financer la part du lion d'un des plus ambitieux programmes de voirie que le Grand-Duché ait jamais connus. Les finances de l'État ne tardent pas à s'en ressentir. À partir de 1865, le budget annonce un découvert préoccupant. Le gouvernement n'entrevoit par conséquent pas d'autre issue que de tirer la sonnette d'alarme. Une rigueur financière implacable redevient la règle. Il n'empêche qu'entre-temps les grands chantiers réalisés dans la capitale conformément aux prescriptions dictées par les Prussiens ont, par ricochet, donné le coup d'envoi également au désenclavement des régions les plus reculées du pays.

La manne des subsides pour routes et chemins de raccordement a en effet permis de former en très peu de temps une infrastructure étoffée de voies de communication agencées autour des deux principales artères ferroviaires. Comme celles-ci découpent le Grand-Duché dans les quatre directions cardinales et qu'elles se croisent à proximité du Fort Wedell, la ville de Luxembourg en tire le plus grand profit. Sa gare devient forcément le centre névralgique qui rythme les horaires du service combiné des chemins de fer et des diligences progressivement mis en place à travers le pays entier. Autrement dit, le Grand-Duché commence enfin à marcher à l'heure de sa capitale !

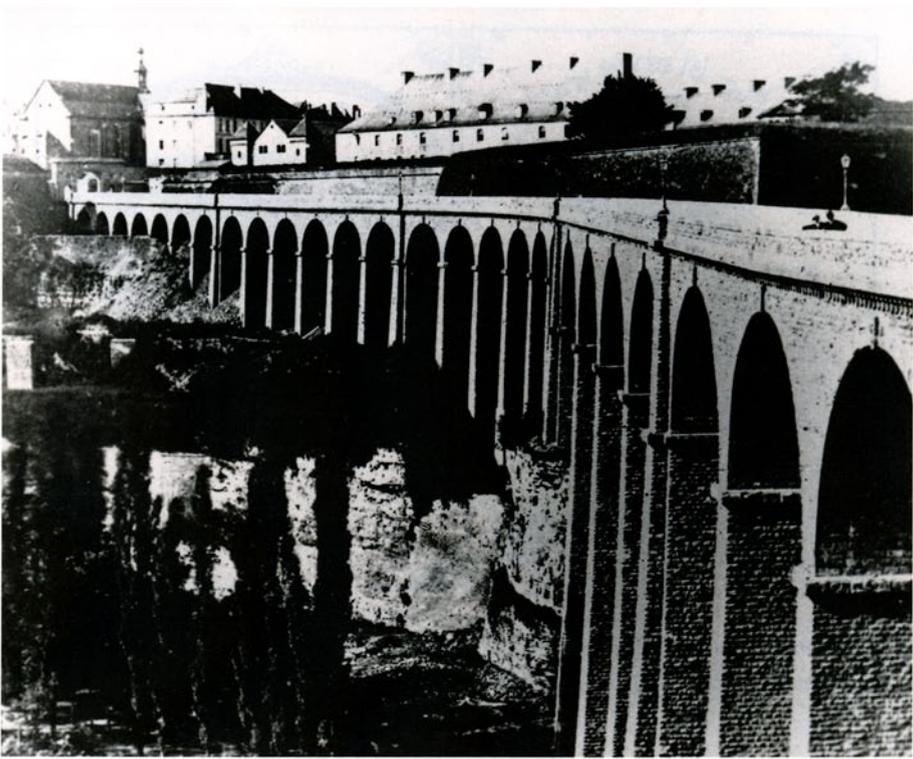
Du coup celle-ci capte aussi la quasi-intégralité des courants d'hommes et de marchandises qui, avant la circulation des premiers trains, lui avaient échappé. Prenons à titre d'illustration les habitants de Vianden. Ils préféreraient longtemps fréquenter le grand marché de Bitburg, plutôt que de faire leurs achats à Luxembourg, parce qu'un voyage vers cette dernière destination constituait un périple au bout du monde. La diligence partait du chef-lieu de canton à 9.30 heures le matin pour débarquer à Die-

kirch vers midi moins trente. Les passagers pour Luxembourg avaient alors plein de temps de prendre un repas copieux, car la voiture de correspondance quittait la bourgade en bordure d'Ardenne seulement à deux heures de l'après-midi. Étant donné qu'il fallait compter au moins quatre heures de route, elle arrivait seulement à destination vers 18.00 ou 18.30 heures... , quand la plupart des magasins et les administrations avaient déjà fermé leurs portes. Il fallait donc patienter jusqu'au lendemain matin avant d'évacuer ses besognes, ce qui cependant obligeait le voyageur d'accepter un sérieux inconvénient supplémentaire : parce que la première malle-estafette de Luxembourg à Diekirch quittait la ville à sept heures déjà, soit bien avant l'ouverture des commerces ou des guichets, il fallait impérativement prendre la seconde voiture, celle de 14.00 heures qui, hélas, rejoignait Diekirch quand la berline pour Vianden était déjà partie ! Avant de rentrer chez eux, les passagers devaient donc *nolens volens* passer une deuxième nuit dans une auberge.

Il est vrai, les gens de Vianden étaient particulièrement mal loties sous le rapport des transports en commun. Leur cas demeure plutôt exceptionnel car, tandis que les compatriotes de Wasserbillig ou de Remich parvenaient d'ordinaire à faire une course aller-retour à Luxembourg en une seule journée (à moins que les crues qui inondaient régulièrement le pont de Clausen pendant la mauvaise saison ne contraignent le cocher à rebrousser chemin), les habitants de la région de Wiltz par exemple, quoique plus éloignés, mettaient en principe deux jours « seulement » pour effectuer un passage dans la capitale. Il n'en reste pas moins que les Wiltzois étaient dans ces conditions plutôt enclins à s'approvisionner aux foires de Bastogne. En partant tôt le matin, il était loisible de se rendre dans cette localité belge en une seule journée et d'être de retour à la maison avant la tombée de la nuit. Une situation analogue se présentait à la population du canton de Clervaux. Pour des raisons de facilité, elle fréquentait d'habitude les boutiques à St-Vith au lieu de faire ses emplettes au Grand-Duché. Quant aux habitants de Redange, ils n'avaient même pas le choix. À défaut d'un service public de voiturage, ils se rendaient traditionnellement à Arlon.

Et on pourrait allonger la longue liste des exemples qui tous soulèvent en dernier examen une question identique : quels ont bien pu être les rapports entre les ressortissants du plat pays et les citoyens de la capitale ? Qu'est-ce qui, avant l'implantation des lignes ferrées, a bien pu unir toutes ces gens ? Un monde a dû les séparer !

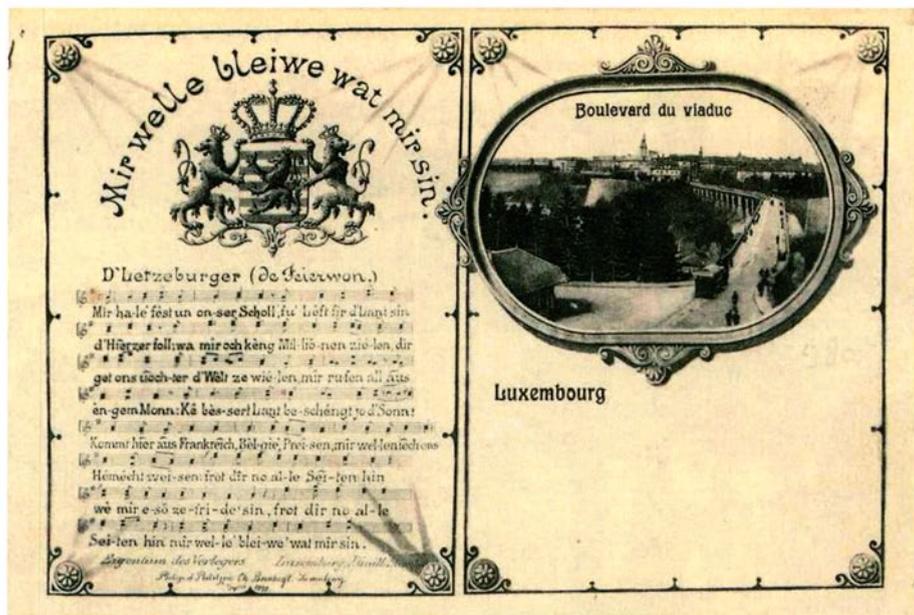
Cet isolement de nombreuses régions du pays s'estompe progressivement au fur et à mesure que les voies de communication modernes permettent enfin à nos ancêtres de voyager. L'exploration de leur patrie les amène ainsi à découvrir la capitale, et ne



L'aménagement de la « Passerelle » (Al Bréck) s'avéra bientôt être une boîte de Pandore : en assumant la part du lion des frais de construction, le gouvernement donna aux communes du pays un prétexte en vue de quémander à leur tour des subsides pour raccorder les villages au réseau ferré.

Photo : inconnu. Photothèque de la Ville de Luxembourg

serait-ce qu'une fois par an, au moment de l'Octave. Le pèlerinage à Notre-Dame de Luxembourg connaît en ces temps-là un franc succès. L'ampleur du phénomène se mesure notamment au nombre des voitures supplémentaires que la direction du chemin de fer doit emprunter à des compagnies étrangères afin d'assurer le service des trains spéciaux mis en circulation pour maîtriser les foules venues adorer la Vierge. Le passage obligé à la cathédrale, outre le fait d'unir la nation autour d'une foi commune, donne en même temps aux ruraux l'occasion de voir de leurs propres yeux les locaux de la Chambre des députés, le siège du gouvernement ou les bâtiments de l'administration publique, c'est-à-dire les témoins visibles d'un pouvoir souverain certes abstrait, mais pourtant bien réel.



L'enchantement suscité par les chemins de fer identifiés à une espèce de garantie pour un avenir indépendant et prospère se reflète à merveille dans le *Feierwön* qui faillit devenir l'hymne nationale des Luxembourgeois.

Collection : Musée Dräi Eechelen

Les doutes relatifs à l'émancipation des Grand-ducaux comme peuple indépendant sont-ils dès lors toujours permis ? Nés après le douloureux partage de 1839, ils avaient jadis pu prévaloir chez une majorité de concitoyens foncièrement pessimistes dans leur appréciation quant aux chances de survie d'un État autonome réduit à la portion congrue. Dorénavant une approche aussi négative n'est plus de mise. Elle cède la place à une vision d'avenir nettement plus rassurante, à savoir celle d'un Grand-Duché capable de gérer ses propres destinées, d'un Luxembourg fier d'avoir réussi à imiter l'exemple de ses puissants voisins en se dotant d'un instrument qui, comme nulle autre chose, incarne le progrès tous azimuts. Par conséquent, il ne faut guère s'étonner que le *Feierwön*, composé spécialement pour célébrer l'inauguration des premières lignes ferrées il y a cent cinquante ans, ait failli devenir l'hymne national.

S O M M A I R E

| | |
|----------------------------|---|
| PIERRE LORANG | Avant-propos |
| CHARLES BARTHEL | Les chemins de fer et le « démantèlement » de la forteresse de Luxembourg avant le traité de Londres de 1867 |
| ANDRÉ LINK | Mit Blasmusik durch die Lofoten |
| THOMAS P. OSBORNE | Quelques remarques sur le sens et le fonctionnement des « récits de la création » du début du livre de la Genèse |
| JOSEPH GROBEN | Musik der Großregion |
| ROBERT SCHAACK | résonances |
| JOËLLE SCHWIRTZ | Das Luftschiff |
| JEANINE THEIS-KAUTH | 5 Schrëftstécker |
| CLAUDINE SCHABO-PRUSSEN | « Georgette Beljon » – portrait d'artiste |
| ANDRÉ LINK | Revue des périodiques |