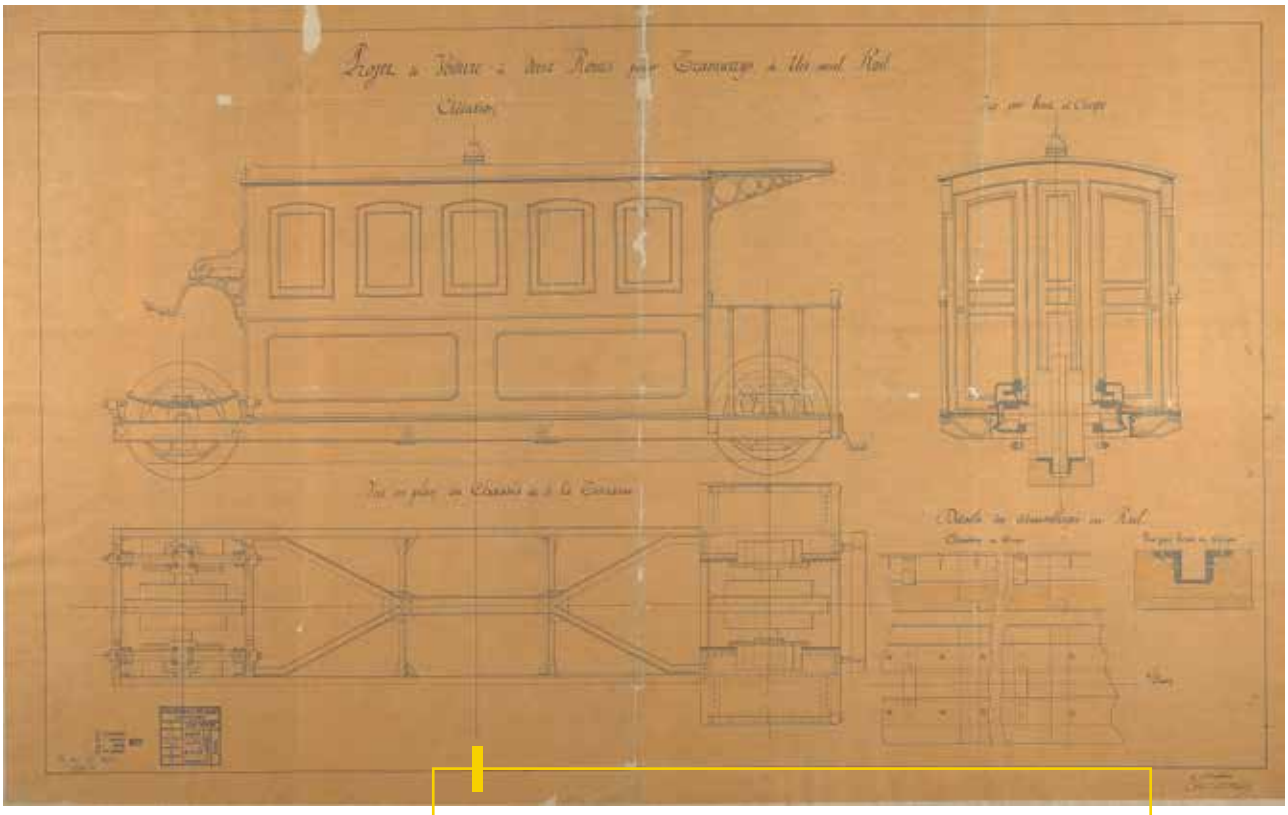
Texte : Tom Birden

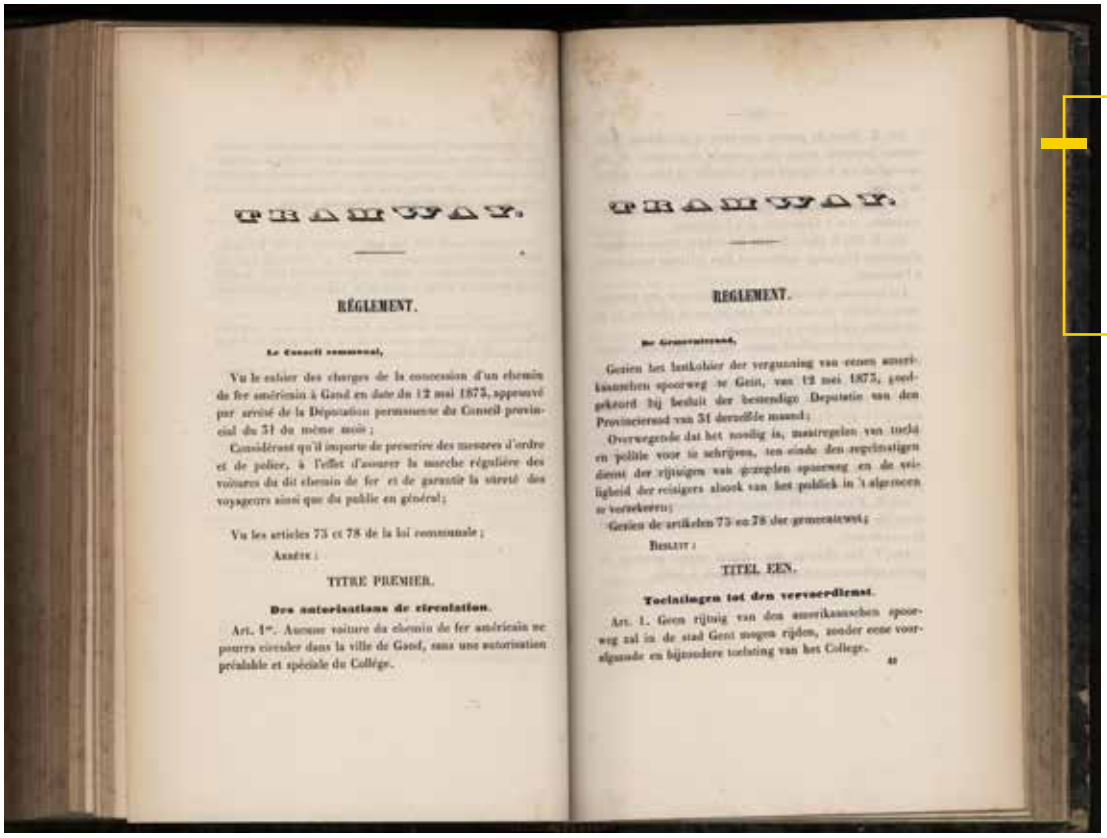
Quand le tramway luxembourgeois faisait débat au Conseil communal (1873-1875)

À partir de 1859, un chemin de fer conduit les voyageurs jusqu'à la gare centrale de Bonnevoie, située non seulement hors des murs de la ville de Luxembourg, mais également sur le territoire de la commune de Hollerich. À la sortie de la gare, les voyageurs peuvent poursuivre leur chemin à pied, ou alors faire appel à une voiture pour rejoindre la Ville Haute en empruntant le viaduc qui franchit la vallée de la Pétrusse. Luxembourg n'est dotée d'un véritable transport public qu'en 1875 avec un tramway destiné à relier la gare centrale à la Ville Haute, transportant voyageurs et marchandises.



© Archives de la Ville de Luxembourg

Plan du tramway à deux roues proposé par Charles de Féral en 1873
Archives de la Ville de Luxembourg, LU P IV/1 A_7



TRAMWAY.

RÈGLEMENT.

Le Conseil communal,

Vu le cahier des charges de la concession d'un chemin de fer américain à Gand en date du 12 mai 1873, approuvé par arrêté de la Députation permanente du Conseil provincial du 31 du même mois ;

Considérant qu'il importe de prescrire des mesures d'ordre et de police, à l'effet d'assurer la marche régulière des voitures du dit chemin de fer et de garantir la sûreté des voyageurs ainsi que du public en général ;

Vu les articles 75 et 78 de la loi communale ;

Arrête :

TITRE PREMIER.

Des autorisations de circulation.

Art. 1er. Aucune voiture du chemin de fer américain ne pourra circuler dans la ville de Gand, sans une autorisation préalable et spéciale du Collége.

TRAMWAY.

REGLEMENT.

De Gemeenteraad,

Gezien het lastkohier der vergunning van eenen amerikaanschen spoorweg te Gent, van 12 mei 1873, goedgekeurd bij besluit der bestendige Deputatie van den Provinciaeraad van 31 derzelfde maand ;

Overwegende dat het noodig is, maatregelen van orde en politie voor te schrijven, ten einde den regelmatigen dienst der rijtuigen van gezegden spoorweg en de veiligheid der reisigers alsook van het publiek in 't algemeen te verzekeren ;

Gezien de artikelen 75 en 78 der gemeentewet ;

Besluit :

TITEL EEN.

Toelatingen tot den verkeersdienst.

Art. 1. Geen rijtuig van den amerikaanschen spoorweg zal in de stad Gent mogen rijden, zonder eene voorafgaande en bijzondere toelating van het College.

© Archief Gent

Règlement du tramway de la Ville de Gand, largement repris par la Ville de Luxembourg (Collectie Archief Gent_MA_Gemeenteblad_1874)

Les demandes de concession

Le tramway est évoqué pour la première fois en séance du Conseil communal le 27 juin 1873, soit moins de deux ans avant sa mise en service le 22 février 1875. C'est dans le cadre d'un projet d'aménagement de l'actuel boulevard Roosevelt que le bourgmestre Charles Simonis mentionne une demande de concession qui vient d'être soumise à son administration[1].

Deux mois plus tard, le 6 septembre 1873, Charles Simonis annonce aux conseillers que deux demandes de concession lui ont été adressées afin de relier à l'aide d'un tramway la gare centrale de Bonnevoie au centre-ville de Luxembourg. Une demande de Charles de Féral, ingénieur à Luxembourg, présente un tramway à deux roues et à un seul rail[2]. Il s'agit ici d'un dispositif novateur qui n'a encore jamais été expérimenté. Sa proposition est donc transmise à une commission chargée de l'examiner, composée d'ingénieurs, comme Tony Dutreux, du fabricant de papier et conseiller communal Jules Lamort, et de l'architecte municipal Antoine Luja. Avant même que cette commission ne rende son rapport, Féral retire sa demande initiale pour proposer un « tramway ordinaire dit américain », donc un tramway à traction animale. Une seconde requête est présentée par Gustave Defacqz, ingénieur du tramway de Liège, qui envisage la construction d'un tramway du même type.

Les propositions sont néanmoins jugées trop complexes et divergentes, au point « qu'il est impossible de se faire une idée exacte des sacrifices que la ville aurait à assumer ». Le Conseil communal saisit donc de nouveau la commission précitée afin d'analyser les requêtes, en y ajoutant le négociant, conseiller communal et ancien bourgmestre Jean Mersch-Wittenauer, afin d'assurer la représentation du monde du commerce[3].

Le rapport de la commission sur les deux propositions est présenté le 17 janvier 1874. Elle considère le prix à payer par la Ville comme trop élevé dans les deux cas. Mais note que cette dernière pourrait tout de même tirer profit d'un tramway, surtout au vu des 6 830 passages par jour en moyenne sur le viaduc de la Pétrusse et des 38 trains à l'arrivée et au départ de la gare centrale. Le Conseil communal décide donc de rédiger un cahier des charges pour la création d'un tramway[4].

L'établissement d'un cahier des charges

Ce n'est qu'au cours des débats sur la complexité du dossier que l'utilité même du tramway est remise en question. Compte tenu de la charge financière, le conseiller Bernard-Hubert Neuman propose à ses collègues de choisir d'abord le type de transport souhaité : un omnibus ou un tramway[5]. Sa question reste sans réponse et l'opposition au Conseil communal persiste. Le conseiller Jules Lamort rappelle que la caisse municipale doit déjà financer de nombreux projets, tels que les bains et les lavoirs publics, l'abattoir ou les égouts pour les quartiers en construction. Il s'interroge : « Comment se fait-il que ce soit précisément Luxembourg qui doive faire l'essai ? Ne serait-il pas plus prudent de nous laisser devancer par d'autres cités de même importance ? ». Le bourgmestre tente de convaincre que le tramway profiterait à plus de personnes que les 8 000 habitants de la Ville Haute. L'échevin Nicolas Martha présente même le conseiller Lamort comme technophobe et prétend que, jusqu'aux Ardennes, les gens profiteraient du tramway. Avis qui n'est pas partagé par Jules Lamort, arguant pour sa part que les cultivateurs ne sont pas prêts à payer des suppléments pour un voyage et donne l'exemple de ceux venant en train de Mersch : ils descendent souvent à Dommeldange et montent à pied jusqu'à la Ville Haute afin de limiter leurs frais[6].

Les débats se poursuivent et tournent également autour de l'itinéraire, de la sécurité, des horaires et de l'octroi. Le 21 mars 1874, le cahier des charges est finalement validé par le Conseil communal, sans la voix de Jules Lamort qui s'abstient[7].

Deux semaines après l'adoption du cahier des charges, Charles Simonis informe l'audience que Charles de Féral est le seul soumissionnaire et que son offre est acceptée[8]. Ce dernier crée alors la Société Anonyme des Tramways Luxembourgeois[9]. Le 6 octobre 1874, le collège échevinal approuve les plans et l'itinéraire proposé, qui va de la gare centrale en passant sur le viaduc, puis par l'actuel boulevard Roosevelt, la rue de l'Athénée, la rue Notre-Dame, l'actuelle rue du Fossé, la rue de la Reine, l'actuelle rue du Marché-aux-Herbes et la Grand-Rue avant d'arriver dans la rue de la Porte Neuve[10]. Les travaux commencent le 9 novembre 1874[11].

Doter le tramway d'un règlement

Deux semaines avant la mise en service, le bourgmestre constate qu'il est « urgent de prescrire, par un règlement de police, les mesures à observer, dans l'intérêt de la sécurité publique, vis-à-vis de ce nouveau mode de locomotion. ». Le collège échevinal propose donc d'adopter le règlement de la Ville de Gand, légèrement modifié. Après la lecture du règlement proposé par le collège échevinal, les discussions s'enflamment autour des dangers du tramway, surtout en lien avec l'utilisation de l'huile de pétrole pour l'éclairage. Le conseiller Neuman assure que son utilisation pourrait « mettre en danger la vie des voyageurs ». Le conseiller Jacques Graas quitte même la séance, estimant que le débat n'est pas libre, et se fait rappeler à l'ordre par le bourgmestre[12].

Au sujet de la circulation dans les rues, le conseiller Neuman propose aussi que les habitants des rues desservies par le tramway bénéficient d'une courte tolérance de plusieurs minutes pour décharger leurs voitures. Le bourgmestre rejette vivement cette idée, estimant « qu'il n'existe pas de ville au monde, où l'encombrement des rues ne soit dégénéré par un abus aussi criant qu'à Luxembourg ». Le bourgmestre Simonis, déterminé, fait adopter le règlement malgré l'opposition de Neuman, qui vote contre[13].

Mise en service et réception

Les travaux avancent vite et le tramway est inauguré le 16 février 1875 avant d'entrer en service le 22. Mais tout ne se passe pas comme prévu par le Conseil communal. Bernard-Hubert Neuman déplore par exemple l'état de la chaussée dans la Grand-Rue, détériorée à cause des travaux. De plus, la Ville, chargée du contrôle, reste insatisfaite de la transparence des comptes de l'entreprise de Féral[14]. Le conseiller Graas insinue même que Féral aurait frauduleusement doublé les frais de construction[15]. L'affaire aboutit à un procès. La société du tramway réclame les intérêts sur les garanties promises, mais la Ville soutient que ces intérêts ne sont dus qu'en cas de perte. Faute de transparence dans les comptes, les sommes réclamées ne peuvent donc pas être versées[16]. Le procès tournera en faveur de la Ville de Luxembourg et le contrôle sera renforcé[17].

1902: Le tramway longe la place Guillaume un jour de marché.

Auteur : Batty Fischer / 1902 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Évolution du tramway

La traction animale cède la place au tramway électrique en 1908. Le réseau s'étend progressivement et atteint même Heisdorf en 1930. Toutefois, l'arrivée des premières lignes d'autobus en 1926 concurrence le tramway et soulève rapidement des doutes sur son efficacité. Dès les années 1950, le tramway cède peu à peu la place aux autobus. Le 5 septembre 1964, il fait son dernier voyage[18].

VILLE DE LUXEMBOURG. Stadt Luxemburg.

RÈGLEMENT DE POLICE CONCERNANT LE SERVICE DU TRAMWAY.

Polizei=Reglement über den Dienst der Pferdebahn gen. Tramway.

Règlement du premier tramway luxembourgeois du 9 février 1875 (Archives de la Ville de Luxembourg, LU Imp. IV 1_ 98)

© Archives de la Ville de Luxembourg

Text: Batty Weber

Abreißkalender vom 10.05.1924

Heute fühlt die Bevölkerung von Bonneweg etwas wie eine Neubelebung der Gefühle, mit denen an einem schönen Oktobertag des Jahres 1859 die Stadtluxemburger zum ersten Mal von der Freitreppe des Stadthauses den *Feierwon* hörten: ... dat mir nun och de We hu fondt.

Sie sind von heute ab angeschlossen an den großluxemburger Trambahnverkehr und damit in den hauptstädtischen Umtrieb ganz und gar und gleichwertig einbezogen.

Es war um 1875 herum, als eine Gesellschaft die Konzession erhielt, durch die Straßen der Stadt eine „amerikanische Eisenbahn" zu bauen. Das war die Pferdebahn, die vom Bahnhof her bis ans Neutor fuhr, ein ganzes Menschenalter hindurch. Ich erinnere mich, wie unser Schulkamerad, aus dem später der sympathische Dr. Franz Müller geworden ist, eines Morgens zur Klasse kam und erzählte, er sei nun zum ersten Mal mit dem Tram gefahren. Der Wagen habe derart geschüttert, daß den Passagieren die Zähne geklappert haben.

Seinen amerikanischen Namen behielt der Tram bis auf den heutigen Tag. Anderswo heißt er „die" Tram, die Elektrische, die Pferdebahn, die Straßenbahn, für uns ist er unentwegt der Tram. Tausende von Luxemburgern sind mit dem Pferdetram groß geworden und haben immer noch nicht die Trillerpfeife der Trambahnfahrer vergessen, immer noch klingt ihnen in den Ohren das Getrappel der beiden Gäule, das sich in das Dröhnen der Schienen und das Rädergerassel mischte, immer noch ist ihrer Erinnerung der Handgriff vertraut, mit dem der Fahrer am Ende der Strecke das Pferdegesträng mit dem Bolzen vorne loshob und für die Rückfahrt am andern Ende wieder einhakte. Und auch die Gesichter der Fahrer und Schaffner sind uns unvergessen.

Jahrzehnte lang ging im Gemeinderat die Hin- und Her-Debatte über Vorteile, Risiko, Notwendigkeit, Möglichkeit oder Unmöglichkeit einer Ersetzung des Tram durch eine Elektrische. Schließlich siegte der ruhige Starrsinn Xavier Brasseurs über alle Bedenken und im Sommer 1908 fuhr der erste elektrische Triebwagen mit geladenen Gästen zur Einweihung der neuen Bahn vom Limpertsberger Depot bis zum Bahnhof. Zum ersten Mal wurde die Stadt durchflötet vom Großstadtgeräusch, das die Räder der Elektrischen in den Kurven machen, zum ersten Mal hörte der Siebenschläfer die Klingel der vorbeidröhnenden Wagen in seinen Morgenschlummer tönen. Und heute findet sich jeder Großluxemburger zurückgesetzt und aus der Bürgermeinschaft ausgestoßen, wenn keine Elektrische an seinem Hause hält oder wenigstens vorbei fährt.

battyweber.uni.lu

Notes

1 Séance du Conseil communal du 27 juin 1873, Archives de la Ville de Luxembourg (AVL), LU 02,4_69, p. 129-131

2 Demande de concession de Charles de Féral du 28 juin 1873, AVL, LU 11 IV/1_1034

3 Séance du Conseil communal du 6 septembre 1873, AVL, LU 02,4_69, p. 187-188

4 Séance du Conseil communal du 17 janvier 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 36-38

5 Séance du Conseil communal du 17 janvier 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 39-40

6 Séance du Conseil communal du 7 février 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 73-75

7 Séance du Conseil communal du 21 mars 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 100 ; Séance du Conseil communal du 14 mars 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 91

8 Séance du Conseil communal du 3 juin 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 138

9 Séances du Conseil communal du 22 août et du 10 octobre 1874, AVL, LU 02,4_70 p. 164-201

10 Plan de l'itinéraire du tramway municipal du 20 septembre 1874, AVL, LU P IV/1 D_28

11 Lettre de Charles de Féral au Collège échevinal de Luxembourg, AVL, LU 11 IV/1_1030

12 Séance du Conseil communal du 6 février 1875, AVL, LU 02,4_71 p. 31-32

13 Séance du Conseil communal du 6 février 1875, AVL, LU 02,4_71, p. 33

14 Séance du Conseil communal du 9 février 1876, AVL, LU 02,4_72, p. 57

15 Séance du Conseil communal du 18 mars 1876, AVL, LU 02,4_72 p. 75

16 Séance du Conseil communal du 27 janvier 1877, AVL, LU 02,4_73, p. 41-43

17 Lettre de l'avocat Edouard Simonis au bourgmestre de Luxembourg du 22 décembre 1887, AVL, LU 11 IV/1_1022

18 Charles-Léon Mayer et al., T.V.L. Trambahn der Stadt Luxemburg 1908-1964, Luxembourg, Groupement des Amis du Rail, 2021, t. 1, p. 29-75

Tom Birden

Après ses études en histoire et en archivistique à Bruxelles, Tom Birden rejoint les Archives de la Ville de Luxembourg en tant qu'archiviste en 2018 et en devient le responsable en 2024.