Texte : Robert L. Philippart

Aux origines du tram

L'histoire du tramway luxembourgeois a fait l'objet de plusieurs études scientifiques et publications. Comme début, les auteurs ont soit choisi la date de 1873, moment où une proposition de construction d'un tramway a été soumise au collège échevinal, soit 1875 l'année où le tram a été mis en circulation. Notre objectif est de montrer que l'idée de construire un tram à Luxembourg remonte bien à 1869.

La gare extra-muros

Les origines de la construction d'un « chemin de fer américain » sont liées à la question du transfert de la gare de Hollerich vers la Ville Haute. Elle était située à l'extérieur de la zone de perception de la taxe communale de l'octroi par la Ville de Luxembourg.

SOCIÉTÉ ANONYME
DES
TRAMWAYS LUXEMBOURGEOIS
CHEMIN DE FER AMÉRICAIN
DE LA VILLE DE LUXEMBOURG
Capital Actions : 60,000 Francs
Capital Obligations : 140,000 Francs
LE CAPITAL ACTIONS EST ENTIÈREMENT SOUSCRIT
ÉMISSION
DE 1400 OBLIGATIONS DE 100 FRANCS CHACUNE
GARANTIES PAR LA VILLE DE LUXEMBOURG
DONNANT DROIT :

1874 : Publication de la création de la Société anonyme des tramways luxembourgeois dans *L'Indépendance luxembourgeoise* (14.10.1874, N°282, p. 4)

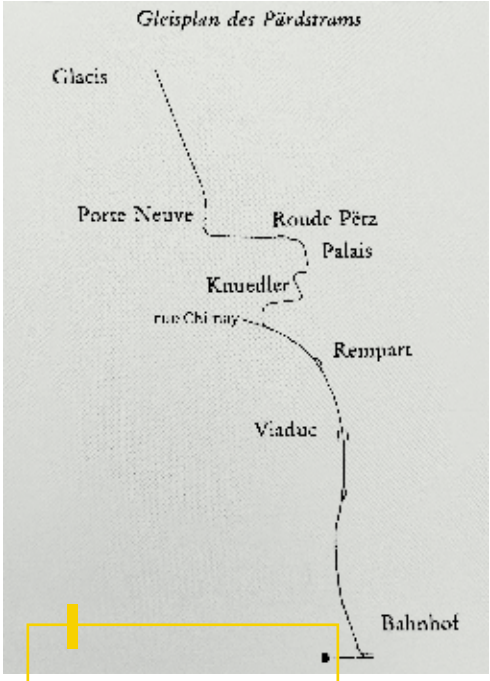
Lorsqu'en 1857, l'emplacement de la gare avait été débattu, cinq sites avaient été envisagés. Le projet de construction d'une gare au plateau du Saint-Esprit avait connu les faveurs de la Ville. Cependant, pour des raisons militaires, le site actuel avait été retenu. La construction de la gare en 1858 impliqua la réalisation du viaduc et l'édification de la porte Henri (1859-1861) sur l'actuel boulevard Roosevelt. Comme le rayon militaire interdisait toute construction stable et durable autour de la gare, un « nouveau quartier » émergea dès 1864 près du Viaduc sur l'emplacement de l'ancienne poudrière Marie-Thérèse. Ce fut une sorte de quartier de la gare *intra muros*.

Le démantèlement des ouvrages de la garnison et la suppression du rayon militaire ont contribué au développement des alentours de la gare. L'industrie lourde, l'artisanat, le commerce et l'hôtellerie ont rapidement représenté un bassin d'emploi considérable, suscitant une importante fréquentation. La population de Hollerich se développa plus vite que celle de la capitale, ce qui provoqua l'indignation des commerçants de la ville.

Une gare pour la Ville Haute ?

Un comité de notables demanda en octobre 1869 au Prince Henri le transfert de la gare des voyageurs vers le plateau du Saint-Esprit. La pétition soutenue par le conseiller Antoine Godart réclamait la construction d'une gare à la hauteur des casernes Marie-Thérèse (boulevard Roosevelt, intersection rue Chimay-rue Philippe II). Une commission provisoire conclut que ce projet était techniquement faisable, mais fort

> *« La construction du tramway avait, dès le début, poussé sur une opposition formidable ; aujourd'hui qu'on a pu apprécier l'utilité et la commodité de ce moyen de locomotion, sa suppression provoquerait un tollé général. »*
> *L'Indépendance luxembourgeoise*
> 23 décembre 1875, N° 354, p. 3



Le tracé du tram esquissé par Raymond Dhur

coûteux (515 000 francs). La place disponible n'aurait permis que la réalisation d'une gare pour voyageurs, celle pour les marchandises devant rester à Hollerich. Le terrain situé sur la rive droite de la Pétrusse, en amont du viaduc, et qui suite au départ de la garnison, n'avait presque plus d'intérêt, aurait été valorisé par la construction d'une gare à l'actuelle place de la Constitution, s'étendant jusqu'à la place de Bruxelles.

Train, tramway, monorail ou omnibus ?

Dans le cadre de ces débats, d'autres modes de mobilité furent discutés : les omnibus tirés par des chevaux, le camionnage, mais aussi le chemin de fer hippomobile. Les frais de construction d'un tramway furent estimés à 20 000 francs pour assurer un service similiaire à un chemin de fer classique. Le tram à traction chevaline ne produisait ni fumée, ni bruits, ni odeur ; les rails intégrés à la chaussée ne devaient pas gêner la circulation et n'exigeaient point d'expropriation pour élargissement de la voirie.

Les ardents défenseurs d'une gare ferroviaire maintinrent leur position jusqu'au rejet par la direction des chemins de fer. L'idée de construire un tramway « nous plaît beaucoup, parce qu'un tel chemin est facilement réalisable, qu'il n'engendre pas beaucoup de frais et qu'il peut rendre beaucoup de services » écrit *l'Avenir du Grand-Duché de Luxembourg* le 6 novembre 1869. Différentes idées sur le système d'exploitation furent discutées, le projet de réaliser un monorail fut lancé, le service omnibus réglementé, l'omnibus à vapeur étudié, des statistiques de fréquentation rassemblées.

En octobre 1871, Nicolas Dudot, ingénieur civil à Uccle et l'ingénieur luxembourgeois Joseph Simons soumettaient au collège échevinal une proposition pour la construction d'un tramway hippomobile. La ville misant sur l'édification d'une gare en ville et d'un arrêt à la montée de

Luxembourg
Avenue de la Porte Neuve

Auteur : Charles Bernhoeft / 1908 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

VILLE DE LUXEMBOURG
Serv. d. transp. en commun

Clausen, elle déclina cette offre. La question de construire une gare ferroviaire près de l'actuelle avenue Emile Reuter fut alors envisagée. En novembre 1873, la *Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass und Lothringen* à Strasbourg exploitant désormais le réseau Guillaume-Luxembourg, déclina tant le projet d'une gare en ville qu'un arrêt pour Clausen.

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

1902 : Le tramway à traction chevaline rue Aldringen

En avant pour le tram !

La voie était donc ouverte à la construction du tramway.

Le 27 juin 1873, le conseil communal examina l'offre de l'ingénieur luxembourgeois, Charles de Féral (futur constructeur du tramway à Metz) et de Gustave Defacqz, ingénieur à la Compagnie des Chemins de fer américains à Liège. Leur proposition ne fut pas retenue *« car les sacrifices demandés à la ville (...) ne sont pas en rapport avec le service que le tramway rend à la population et aux étrangers qui profitent de ce mode de communication »*[1]. Pourtant, sur base de cette offre, la ville de Luxembourg décida le 21 mars 1874 la publication d'un cahier des charges et l'ouverture d'un appel d'offres auquel les intéressés devaient répondre avant le 28 mai. Le 3 juin 1874, le conseil communal attribua la réalisation du projet à Charles Féral. La gestion, quant à elle, fut assurée par la Société Anonyme du Tramway Luxembourgeois.

Jonction entre deux gares ?

Parallèlement à ces événements, le gouvernement avait approuvé la création d'une ligne ferroviaire Luxembourg-Longwy reliant le Grand-Duché directement à la France, l'Alsace et la Lorraine étant devenues allemandes. Pour assurer une bonne liaison, non assujettie au contrôle de la *Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass und Lothringen*, cette ligne avait été attribuée à la *Société des Chemins de fer Prince Henri* gérée par la *Société des Chemins de fer du Hainaut*. La gare de cette ligne devait être construite au Glacis près du rond-point. Toutes les instances avaient donné leur accord, mais en raison des difficultés financières qu'allait encourir la *Société Prince Henri*, le projet ne se réalisa pas. Cette gare aurait du être « à l'instar des grandes gares de Belgique, c'est-à-dire l'emplacement où les voyageurs montent dans le train sera couvert. De plus, (...) les voyageurs entreraient de plain-pied dans les voitures. » Cette gare aurait permis de développer le quartier du Limpertsberg et de relier le pays à l'espace économique français via une société non contrôlée par l'Allemagne. Des embranchements sur le réseau Guillaume Luxembourg étaient envisagés. Le tram aurait assuré la jonction entre la gare sur le territoire de Hollerich avec cette nouvelle gare au Glacis.

Lorsque le tracé du tram fut défini en 1874 en coopération avec Charles de Féral, l'échevin Nicolas Martha et l'architecte de la ville, Antoine Luja, étudièrent deux sites pour installer le terminus : l'avenue de l'Arsenal (Emile Reuter), la première des avenues à être ouvertes à la circulation en 1869, et le rond-point au Glacis. Les foires au Glacis et le projet d'une gare à hauteur du rond-point augmentaient l'intérêt pour ce dernier site. La démolition de la porte Neuve en 1871 et la longue ligne droite qu'offrait l'avenue désormais ouverte en 1873 ont facilité l'aménagement du terminus au rond-point. Les travaux de construction du tramway ont commencé le 5 novembre 1874 et la ligne a été opérationnelle sur tout son parcours pour la *Schueberfouer* de 1875.

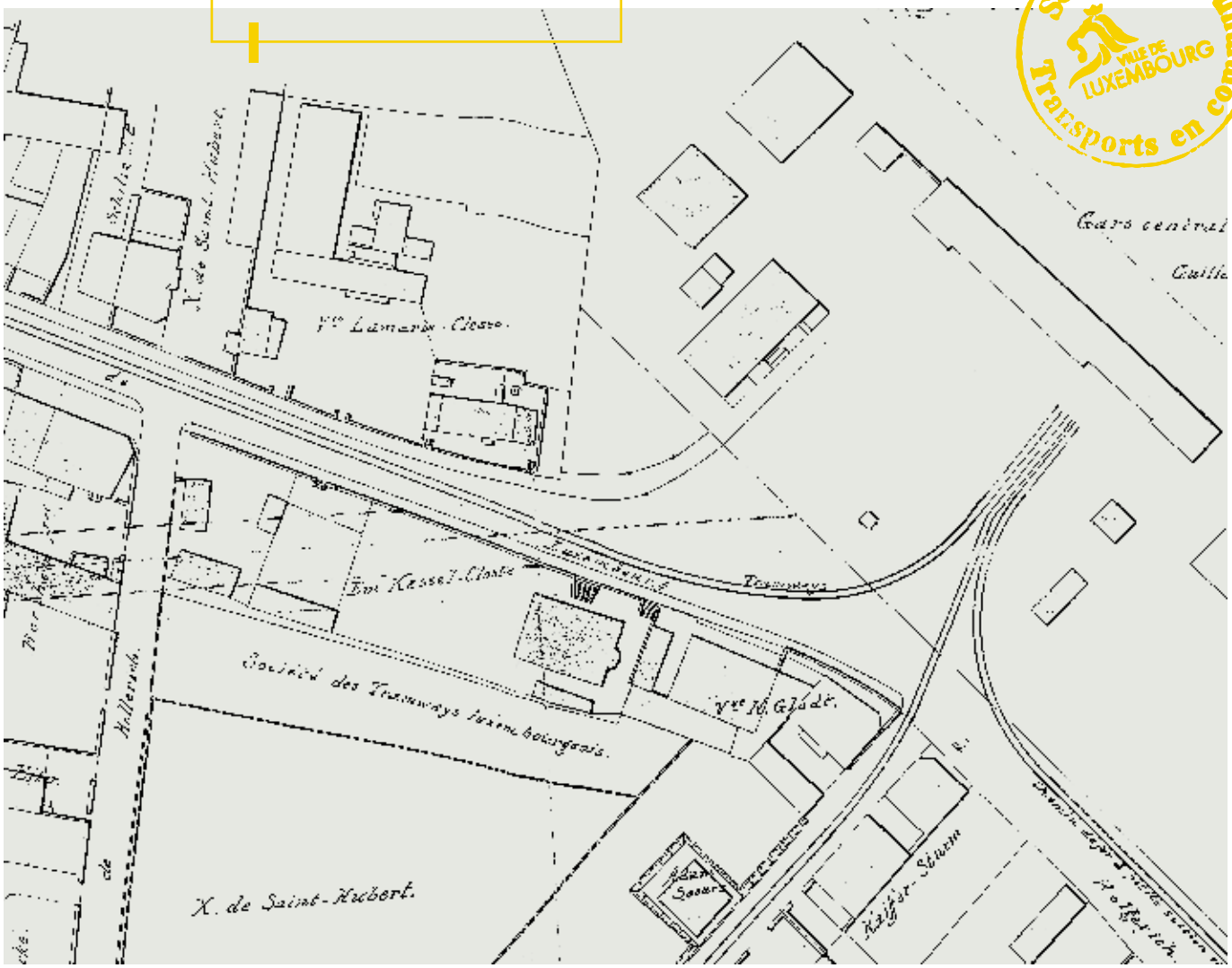
Robert L. Philippart

Docteur en histoire ; UNESCO Site Manager hon. au ministère de la Culture

Notes

1 Conseil communal du 24 janvier 1874, dans *L'Indépendance luxembourgeoise* du 4 février 1874, N° 335, p. 3

Extrait du plan de voirie 1883 : Projet pour une nouvelle avenue au plateau Bourbon



© ANLUX TP N°475

Bibliographie

Dhur Raymond, Chronik des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Luxemburg 1908-1944, in Hémecht, Luxembourg, 1985-1991

Hoffmann Jean-Paul, Trambahnen die in Luxemburg Geschichte machten, Differdange-Luxembourg, 2016

Hoffmann Jean-Paul, Dhur Raymond, Clesse René, Balthasar Marcel, De Stater Tram 1875-1993, Luxembourg, 1993

L'Avenir du Grand-Duché de Luxembourg, 8 octobre 1869, N° 237, Luxembourg, 1869, p. 1

Ibid., 6 novembre 1869, N° 261, Luxembourg, 1969, p. 1

Les cheminots philatélistes 61, Luxembourg 1984, Gares et haltes des chemins de fer luxembourgeois

L'Indépendance luxembourgeoise, 7 octobre 1871, N° 6, Luxembourg, 1871, p. 2

Ibid., 26 octobre 1871 N° 25, Luxembourg, 1871, p. 2

Ibid., 29 octobre 1871, N° 28/29 Luxembourg, 1871, p. 2

Ibid., 19 août 1873, N° 228, Luxembourg, 1873, p. 2

Ibid., 4 février 1874, N° 37, Luxembourg, 1874, p. 2-3

Ibid., 22 août 1874, N° 229, Luxembourg, 1874, p. 25

Ibid., 22 octobre 1874, N° 290, Luxembourg, 1874, p. 2

Ibid., 17 janvier 1875, N° 17/18, Luxembourg, 1875, p. 3

Ibid., 7 mars 1875, N° 66/67, Luxembourg, 1875, p. 2

Ibid., 23 décembre 1875, N° 354, Luxembourg, 1875, p. 3

Luxemburger Wort, 19 November 1873, N° 270, Luxembourg, 1873, p. 2

Luxemburger Zeitung, 27. Oktober 1871, N° 270, Luxembourg p. 2

Koltz J.P., Baugeschichte der Stadt Luxemburg, Luxembourg, 1937

Mayer Charles-Léon, Dondelinger Michel, Rech Romain, Thoma Marc, T.V.L. Trambahnen der Stadt Luxemburg 1908-1964, bd 1, Luxembourg, 2019

Philippart Robert L., Luxembourg, de l'historicisme au modernisme, de la ville forteresse à la capitale nationale, Luxembourg-Louvain-la-Neuve, 2006

Weber Paul, Onsen Tram, souvenirs et adieux, Luxembourg, 1964