

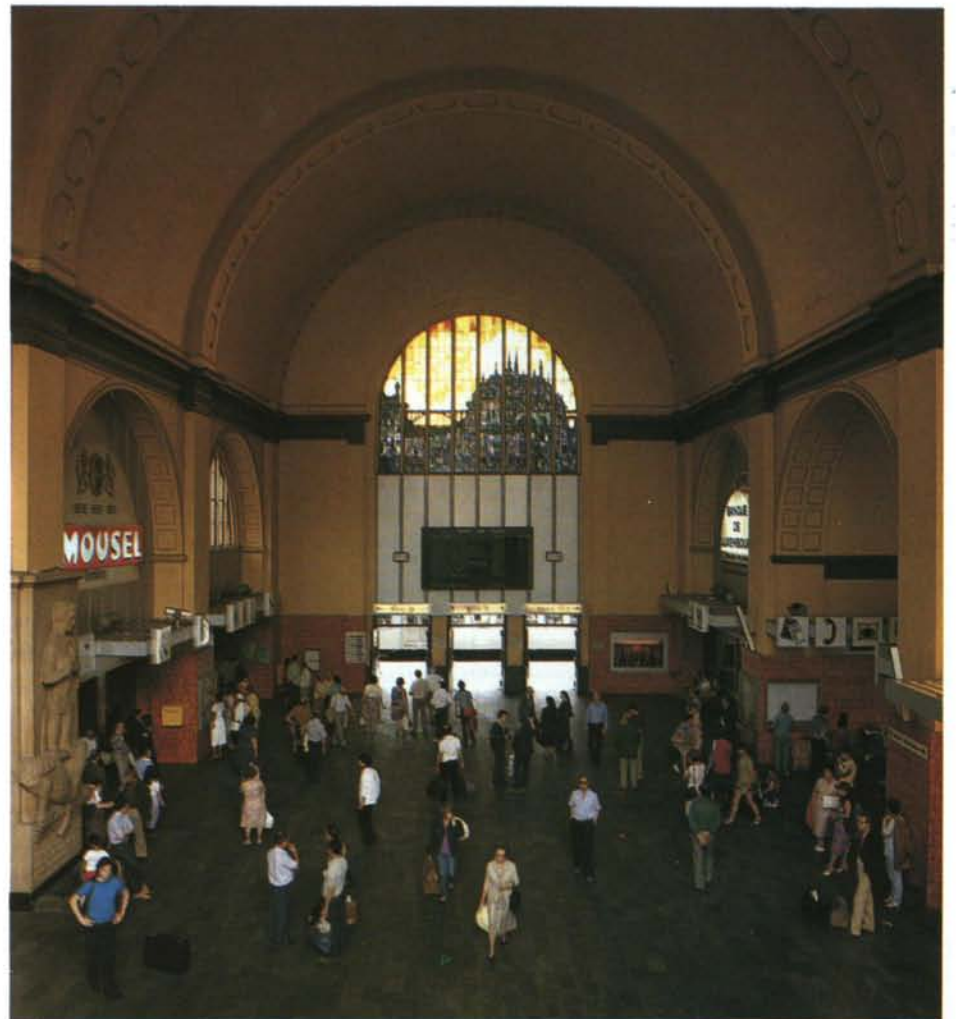


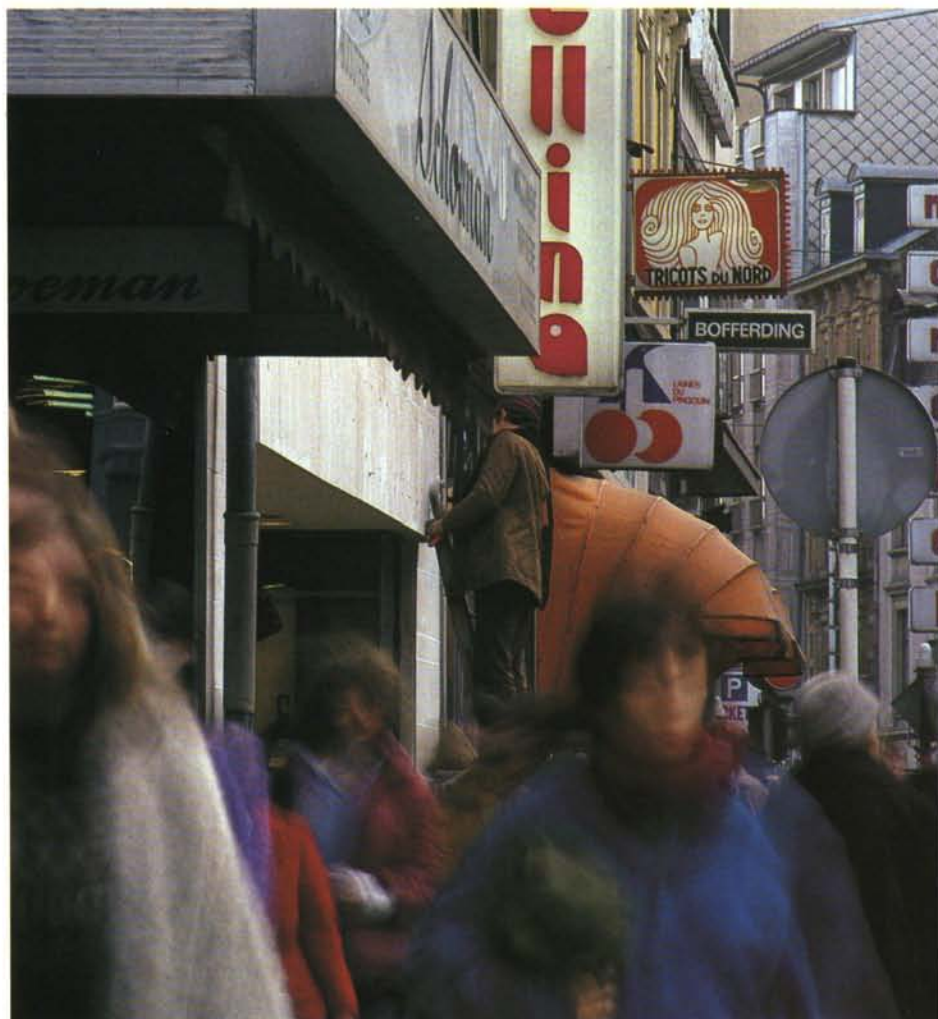
Le quartier de la Gare est certainement un des plus jeunes, sinon le plus jeune des quartiers de la ville. L'urbanisation du plateau Bourbon, qui était au tournant du siècle une vaste zone au charme bucolique par-



semée d'habitations éparses, n'a vraiment commencé qu'avec le siècle. On a peine à s'imaginer cela lorsqu'on contemple le quartier actuel qui se caractérise par une densité extrême du tissu urbain et qui ne laisse plus guère place aux espaces verts.

La Gare tire sa vitalité de ses contrastes





L'essor prodigieux de la Gare trouve son explication dans plusieurs facteurs, qui méritent d'être rappelés. D'abord, bien sûr, il y a la construction de la gare centrale à partir de 1858. L'implantation retenue, sensiblement au même emplacement de la gare centrale actuelle, allait servir d'aimant et attirer au fil des années le substrat économique et commercial qui allait dicter l'épanouissement du quartier. Mais avant d'en arriver là, il fallait quand même attendre le démantèlement de la forteresse, obstacle insurmontable à l'extension de la ville au-delà des lignes de fortification. Du temps de la forteresse, le plateau Bourbon servait de glacis naturel, interdisant pour des raisons militaires toute construction en pierre. 1867 allait marquer la fin définitive de la vocation militaire de notre ville et cette année constituée à cet égard la date charnière du développement du futur quartier de la Gare.

Mais dès le début, le fait marquant fut l'implantation de la gare. A l'époque, on était parfaitement conscient des potentialités que cela allait donner. Des esprits clairvoyants commençaient à rêver d'une espèce de contre-poids de la ville haute, en quelque sorte une contre-ville qui éclipserait tôt ou tard le centre de la ville historique. Parmi ces notes optimistes, un mani-

festé de la Société des Arquebusiers exprime le plus clairement cette vision, non sans appréhensions il est vrai: «Une gare de chemin de fer est comme un aimant qui attire le mouvement commercial. Pour peu que vous favorisiez ce mouvement, il ne faut pas être prophète pour le prédire, dans vingt ans d'ici vous verrez une ville nouvelle. Le bon sens nous dit que ce ne serait qu'au détriment du commerce, de la propriété et de la prospérité de la ville ancienne. En effet, aujourd'hui déjà, un certain nombre de magasins se sont établis aux abords de la gare, et vous verrez peu à peu s'y installer des commerces similaires à ceux qui existent aujourd'hui, voire même banques, médecins, notaires, avocats, etc.» Ce manifeste était adressé en 1875 au collègue échevinal et il se prononçait contre le projet d'un nouveau viaduc (l'actuel pont Adolphe). La Société des Arquebusiers n'était pas seulement motivée par la crainte du déclin de la vieille ville. Elle redoutait aussi de se voir dépossédée de son stand de tir qui se trouvait dans les parages immédiats du pont projeté (à l'emplacement du Service d'Electricité de la Ville)!

Quand on prend connaissance du cahier de doléances des commerçants actuels de la Gare, on aurait plutôt tendance à croire que ces craintes étaient sans fondement, car ils se sen-

tent défavorisés par rapport à leurs concurrents du centre de la ville, victimes d'un aspect fonctionnel de leur quartier guère propice à la vocation commerciale. Nous faisons allusion, bien sûr, au lancinant problème des artères à grande circulation que sont l'avenue de la Liberté et l'avenue de la Gare, véritables pénétrantes qui déversent une circulation qui a hâte de rejoindre le centre de la ville. Les habitants et les commerçants de la Gare estiment, non sans raison, qu'ils doivent faire face à tous les désavantages inhérents à cette situation, tout en ne recueillant que bien maigrement les retombées positives. La Gare serait donc réduite en fin de compte au rôle ingrat de servir d'étrier à la ville haute.

Cette impression est renforcée par un autre aspect. En raison de la présence de la gare, le quartier est devenu en quelque sorte la porte d'entrée pour ceux qui viennent travailler en ville du dehors. Le phénomène des navetteurs, favorisé par les faibles dimensions de notre pays (on peut estimer leur nombre à quelque 30.000 personnes), a ceci de particulier qu'il ne comporte pas lui non plus guère de retombées positives pour le quartier qui sert de plaque tournante à ce flot humain impressionnant. Les navetteurs ont hâte de rejoindre leur travail et, les horaires flexibles aidant, hâte aussi de



rejoindre leur foyer. Même ceux qui ne considèrent pas la Gare comme un simple lieu de passage et qui travaillent dans le quartier, n'ont que des rapports très approximatifs et fugitifs avec le quartier, qui se limitent le plus souvent à une collation prise en vitesse dans un des nombreux snacks ou «fast-food» ou à des emplettes de dernière minute. On serait donc bien loin de la vocation de devenir une espèce de deuxième centre de la ville.

En fait, la Gare joue bien ce rôle, même si c'est plus discrètement que son rival de la ville haute. En plus, elle s'est taillé le monopole pour ce qui est de certaines activités un peu moins avouables, mais non moins lucratives. Tout ce qui a trait à la vie nocturne se trouve concentré dans ce quartier. Il faut bien avouer, même si les habitants s'en offusquent, que cela aussi fait le charme discret et un peu honteux de notre quartier. Qui accepterait de gaieté de coeur de se voir traiter de lupanar de la nation! Mais les habitants du quartier se tirent d'habitude d'affaire en vous démontrant qu'ils n'ont guère partie liée avec ce commerce-là et qu'ils ne comptent même et surtout pas parmi les clients les plus assidus des établissements spécialisés en plaisirs de toutes sortes.

Il n'empêche que ces aspects et bien d'autres donnent naissance à des

sentiments de frustration. Les «Garois» seraient-ils des laissés-pour-compte que le reste de la nation sacrifierait sur l'autel de son confort et de son plaisir? Quoi qu'il en soit, un certain esprit de résistance se manifeste depuis un certain temps. On le constate par exemple, lorsque le «Syndicat des intérêts locaux Luxembourg-Gare» part en guerre contre une vague de criminalité préoccupante et qu'il menace même de constituer des milices d'auto-défense (ce fut le cas notamment au milieu des années 70). Ces réactions témoignent des sentiments d'une population qui se croit dépossédée de son quartier et qui croit devoir serrer les rangs contre les «intrus» de toute sorte. A cela s'ajoute le fait que l'opinion se répand suivant laquelle la Gare, que Léon Lommel (futur évêque) avait qualifié de quartier le plus moderne, le plus riche et le plus individualiste en 1932, serait sur le déclin. Ces sentiments tirent argument de nombreux faits qu'on peut d'ailleurs vérifier sur le terrain sans que leur interprétation soit pour autant facile et évidente.

Parmi les faits les plus souvent invoqués, il faut d'abord citer le très fort pourcentage d'étrangers parmi la population de la Gare. C'est même devenu un des traits caractéristiques du quartier et il suffit de jeter un coup d'oeil dans les rues, la gare, la poste, les

écoles primaires pour s'en rendre compte. Les autochtones de la Gare ne sont ni plus ni moins xénophobes ou racistes que les habitants d'autres quartiers. Au vu de l'évolution ils redoutent cependant une «ghettoisation» de leur quartier qui ne servirait ni nos concitoyens étrangers, ni d'ailleurs les Luxembourgeois. La Gare bat tous les records pour ce qui est de la part respective des étrangers et des Luxembourgeois dans la population et avec un pourcentage de 55% pour les premiers, elle devance même le Grund (54,9%). La moyenne pour la ville se situe à 38,5%. Il est étonnant qu'une telle situation ne donne pas lieu à des tensions. Mais ceci est sans doute à mettre sur le compte de l'esprit de tolérance et d'ouverture des «Garois». Il reste cependant qu'une certaine impasse existe bel et bien au niveau de l'enseignement primaire où la volonté bien intentionnée de poursuivre une politique d'intégration ne semble arranger personne.

La Gare se situe aussi en bonne place si l'on considère la part des ouvriers dans sa population. Avec 31,7% elle est, après Pfaffenthal et Clausen, le quartier le plus «prolétarisé» de la ville. Mais la part élevée des étrangers, presque exclusivement des ouvriers immigrés, y est certainement pour quelque chose. Ces caractéristiques font que le quartier est un des

La Gare tire sa vitalité de ses contrastes

plus colorés et des plus vivants de la ville et il n'y a sans doute que les propriétaires qui se lamentent d'une dévalorisation de la pierre et de loyers de misère, à ne pas l'apprécier. Pour ce qui est du marché de l'immobilier, la Gare n'est certes plus la mine d'or qu'elle était au début du siècle et elle n'est plus tout à fait le terrain de prédilection pour les promoteurs et les spéculateurs qu'elle promettait de devenir à ses débuts. Mais il y a de beaux restes et d'une manière générale il demeure vrai que le visage architectural du quartier est plus unitaire et plus cohérent qu'ailleurs, même si les diverses places publiques, qu'il s'agisse de la place de Paris, de la place de Strasbourg ou de la place de la Gare, ne sont pas des réussites du genre.

Comme partout ailleurs, d'indéniables réussites esthétiques (le boulevard de la Pétrusse, l'avenue de la Liberté, la rue Goethe, le siège de l'Arbed, le siège de la Caisse d'Épargne) côtoient des monuments de laideur (les environs de la nouvelle poste).

Mais malgré son jeune âge, le quartier a déjà subi de forts bouleversements dans son visage. A travers les souvenirs des vieux habitants on est frappé par le fait que les lieux vécus sont comme des présences d'absences: «Vous voyez, ici il y avait . . .», mais, hélas! cela ne se voit plus. Est-ce à dire qu'on ne se sent pas bien dans le quartier tel qu'il se présente actuellement? Malgré la dépossession dont nous avons fait état plus haut et malgré la disparition de lieux-repère, on sent ici, mieux peut-être que dans d'autres quartiers, que face à une configuration des lieux imposés par l'urbanisme, face aux dénivellations sociales, l'usager-habitant parvient toujours à se créer des lieux de repli, des itinéraires pour son usage ou son plaisir qui sont autant de marques propres et intimes qu'il a su imposer à son environnement urbain.

Tout cela échappe forcément au passant occasionnel ou au navetteur. Ils ne posséderont jamais cette signature attestant une origine qui est le privilège des autochtones. Il faut plaindre ceux qui n'appréhendent le quartier qu'en

allant au travail, et l'auteur parle en connaissance de cause: ils entrent ou traversent un quartier indifférencié, indistinct et ils s'enfoncent dans un fouillis de signes inertes dont ils ne possèdent pas la clé, en étant seulement guidés par l'impératif de l'exacitude (ou du retard).

La complexité et la fascination du quartier viennent précisément du fait qu'ici cohabitent une pratique du quartier finalisée par son usage seulement fonctionnel et une pratique qui libère des possibilités de déambulation. Cette dernière pratique semble réservée à ceux qui «en font partie» et elle explique comment ils arrivent à déjouer les contraintes de l'environnement urbain, particulièrement pesantes et accablantes dans le cas de la Gare, comme on l'a vu. A la limite, les «Garois» peuvent se passer du reste de la ville et on le remarque bien dans l'habitude, qui n'a rien de gratuit, qu'ils ont de souligner avec emphase «Ech sin e Garer» par opposition aux «Stadter». Mais le reste de la ville et du pays ne saurait se passer de la Gare, ne serait ce que parce que le quartier est la voie de pénétration obligée pour accéder à la ville pour un grand nombre d'entre nous, sans même parler de ses poches nocturnes qui exercent un attrait coupable sur le reste du pays et pas seulement sur des êtres dépravés.

