

Luxemburg Under Destruction

Contact : luxunderdestruction@gmail.com

CONFERENCE DE PRESSE :

Les CFL et le Fonds du rail et le patrimoine ferroviaire luxembourgeois

1. Introduction

Les CFL et le Fonds du rail conservent un important patrimoine architectural. Celui-ci ne se limite pas seulement aux gares, c.-à-d., aux bâtiments-voyageurs et leurs annexes, mais comporte également de nombreux autres bâtiments tels que notamment les anciennes maisons des garde-barrières, des bâtiments techniques tels que les postes directeurs, des entrepôts et des ponts-ferroviaires.

Pour rappel, les CFL, quoique aujourd'hui, société commerciale à statut légal spécial, est toujours aux mains de l'Etat luxembourgeois qui détient 94 pourcent des parts, le restant étant détenu par les Etats belges et français.

Le Fonds du rail qui est en charge du développement du réseau semble composé par des représentants de l'Etat et de la société des CFL.

Au sein du groupe CFL, on remarque également la présence de CFL Immo SA ainsi que de Immo Rail S.A. en charge, tous deux, de la gestion et de la promotion du patrimoine immobilier des CFL et, donc également, du patrimoine ferroviaire de notre pays.

2. La gare d'Ettelbruck

La construction de la gare d'Ettelbruck remonte à l'année 1862, lorsque la ligne Luxembourg-Troisvierges a été créée. Théoriquement du moins, on devrait donc fêter, cette année, son 160^{ème} anniversaire

Avec le développement du réseau ferroviaire du pays et notamment la création de la Attert-ligne et la ligne de la Sûre, elle devint un important point de croisement. En conséquent, le bâtiment-voyageurs qui était initialement composée uniquement par la partie centrale, a été agrandi à plusieurs reprises, la dernière extension étant survenue au cours de la première guerre mondiale.

A l'époque, le réseau ferroviaire luxembourgeois étant géré par la *Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen* qui reprit avait pris le contrôle du réseau de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, l'exploitant des lignes de la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg. Le bâtiment-voyageur porte clairement les marques du style architectural Alsace-Lorraine, caractérisé notamment par ses emprunts à l'époque classique et son monumentalisme.

La gare d'Ettelbruck a contribué à l'essor de la ville et des localités environnantes. Vu son importance pour l'histoire économique et sociale du pays, elle est à conserver pour les générations à venir, ce qui a d'ailleurs été reconnu par la Commission des sites et monuments, COSIMO, qui s'est prononcé, de façon unanime, pour son classement en 2009.

Depuis 2012, année de la création d'Ettelbruck 21, association locale qui avait pour but la sauvegarde de la gare, la société civile se mobilise pour sa préservation.

La gare est aujourd'hui fermée au public. Les exploitants du buffet de la gare et du local commercial au rez-de-chaussée ont dû libérer le bâtiment. Le quai situé à l'arrière du bâtiment a été démoli.

Selon les informations qui nous ont été communiquées par les CFL, la gare devrait être démolie au cours des prochains mois. L'auvent qui surplombait le quai serait néanmoins transféré au Fonds-de-gras.

Les gares de Capellen et de Berchem, dont la construction remonte à 1862 et 1876, vont sans doute également être démolies. Or, il y a à peine deux ans, le 15 janvier 2020, la Commission des Sites et Monuments, COSIMO, s'était clairement prononcée pour le classement de la Gare de Berchem.

3. Les nouvelles normes de sécurité : une menace pour le patrimoine ferroviaire luxembourgeois

En septembre dernier, les CFL ont fait démolir un ancien café situé en bordure de la ligne de chemin de fer Ettelbruck-Troisvierges, à hauteur du passage à niveau à Enscherange, commune de Kiischpelt. Les CFL ont ensuite confirmé que cette démolition était en lien avec la suppression du passage à niveau et la construction d'un passage souterrain.

Cette démolition fait écho à la démolition, il y a trois ans, d'un ancien entrepôt de charbon ou de coque situé à hauteur du passage à niveau 17 à Walferdange qui devait permettre la construction d'un passage souterrain..

Pour des raisons de sécurité et, surtout, pour garantir la fluidité du trafic ferroviaire, les CFL prévoient la suppression de tous les passages à niveau. Selon les informations disponibles sur leur site¹, la suppression de passages à niveau a déjà été réalisée ou est à l'étude pour les communes de Kiischpelt (3 passages), Schieren, Mersch, Lorentzweiler, Steinsel, Walferdange, Luxembourg, Mamer, Steinfort, Differdange, Bettembourg, Kayl, Dudelange, Rumelange, Dippach et Contern.

Il y a quelques mois, nous avons appris la suppression prévue de la maison natale d'Aloyse Kayser, syndicaliste et député socialiste, à Rollingen, ainsi que la suppression également prévue du tunnel à Rumelange-Langengrund, toutes deux justifiées par des problèmes de gabarit électrique.

Le même genre de problèmes a également été invoqué pour justifier la démolition du pont Patton à Ettelbruck.

4. Les responsabilités des CFL et du Ministère de la Mobilité et des travaux publics

En août dernier, nous nous sommes adressés au Ministre de la Mobilité et des travaux publics pour le rendre attentif à la valeur patrimonial de la gare d'Ettelbruck et d'autres bâtiments ferroviaires et nous lui avons demandé une entrevue.

Malheureusement, le ministre a décliné notre demande.

Nous avons néanmoins obtenu une entrevue avec un responsable des chemins de fer au sein du Ministère de la mobilité et des travaux publics qui a eu lieu la semaine dernière. Au cours de cette entrevue, le responsable nous a confirmé la démolition prochaine de la gare d'Ettelbruck. Il nous a fait néanmoins entrevoir que les CFL avaient négocié un accord avec le Service des sites et monuments en vue de la préservation d'une douzaine de gares dont celles de Bettembourg, Leudelage, Pétange, Sandweiler et de Wasserbillig.

¹ Suppressions de passages à niveau (PN), disponible sur : <https://groupe.cfl.lu/fr-fr/project/detail/level-crossing-removing>

Il nous a confirmé que les CFL, dans une optique de sécurité, prévoyaient la démolition des constructions se situant à l'intérieur du « gabarit électrique » des lignes, dont certaines appartiennent à des propriétaires privés.

En guise de justification, il a invoqué la stratégie d'expansion des CFL et le développement des réseaux. Il faut avancer !

La démolition de la gare d'Ettelbruck et la construction d'un nouveau bâtiment-voyageur ne sont pas justifiées uniquement par des contraintes techniques liées à la construction d'un tunnel autoroutier, l'apparente vétusté de l'ancienne gare ou un manque de place. Il y a clairement aussi un intérêt économique et commercial qui est en jeu puisque que le nouveau bâtiment comporte plusieurs locaux qui vont être mis en location.

A cette fin, un bâtiment représentatif pour son genre et unique de par son histoire et son style architectural sera sacrifié.

Interrogé sur la valeur patrimoniale de la gare d'Ettelbruck et d'autres constructions, dont il envisageait la démolition, dont notamment le pont « Patton » à Ettelbruck, le Ministre des transports a régulièrement affirmé ignorer la valeur patrimoniale de ces bâtiments et a invoqué le fait qu'ils n'étaient pas classés monuments nationaux. Or, nous avons la nette impression que c'est son ministère qui a empêché leur classement !

Alors que les CFL viennent de fêter leur 75^{ème} anniversaire, et qu'ils se sont offert, à cette occasion, une superbe exposition virtuelle², par laquelle ils célèbrent leur expansion, il n'existe à ce jour et à notre connaissance aucun inventaire du patrimoine architectural de l'entreprise. Pourtant, les CFL figurent, avec l'Etat, parmi les plus grands propriétaires de patrimoine architectural au Luxembourg: Selon un article paru dans le *Letzebuurger Land*, ils disposeraient « de quelque 120 bâtiments et d'une importante réserve foncière dans des villes comme Esch-sur-Alzette, Pétange, Ettelbruck et Luxembourg.³

Les CFL ont détruit, de par le passé, de nombreux bâtiments remarquables. Parmi ceux-ci figurent notamment les gares d'Echternach et de Dippach ainsi que l'ancienne gare d'Esch-sur-Alzette construite par le fameux architecte français Jean Prouvé (1901- 1984). Les anciens entrepôts de locomotives à Bonnevoie, les « Rotondes », ont été sauvés de justesse par une mobilisation de la société civile.

Alors qu'il y a aujourd'hui un regain d'intérêt pour le patrimoine architectural au sein de la société civile qui se manifeste notamment par l'appui à une pétition réclamant une meilleure protection de ce patrimoine, les CFL poursuivent leur politique destructrice dans la plus grande discrétion. Ainsi plusieurs maires consultés affirmaient ignorer les plans des CFL.

Les CFL refusent de communiquer leur programme de suppression des passages à niveau affirmant qu'il s'agit d'un document interne.

Aucune consultation n'a lieu avec les populations des villes et villages concernés qui sont confrontés à des faits accomplis.

Des dizaines de millions d'euros sont dépensées pour des constructions sans âme et en béton qui finiront par encombrer encore un peu plus nos décharges et qui font fi aux déclarations du gouvernement affirmant vouloir s'engager dans un avenir neutre en carbone. La Fédération des

² voir: <https://www.cfl75.lu/>

³ Zone Gare, *Letzebuurger Land*, 4.08.2017, disponible sur : <https://www.land.lu/page/article/195/333195/DEU/index.html>

entreprises du bâtiment et du génie civile vient d'ailleurs de pointer du doigt l'Etat et les CFL comme étant parmi les principaux responsables de la saturation des décharges !⁴

Les projets se négocient ou s'imposent au cas par cas. Il n'y a aucune étude d'impact environnemental pour l'ensemble de la stratégie.

4. Les responsabilités du Ministère de la Culture et du Service des sites et monuments

Face à cette démolition sans précédent de patrimoine architectural, on s'interroge sur le silence du Ministère de la Culture et du Service des sites et monuments.

L'an dernier, la Ministre de la Culture Sam Tanson a refusé d'entamer une procédure de classement pour la Gare d'Ettelbruck, affirmant qu'en raison de l'importance du projet d'infrastructure, la création d'un « pôle multimodal », « il fut décidé jadis de ne pas conserver et de ne pas protéger la gare ».⁵

Alors que la Ministre pouvait encore invoquer l'inaction de ses prédécesseurs concernant le sort de la gare d'Ettelbruck, il n'en est plus de même pour la maison natale d'Aloyse Kayser, où, en réponse à une question parlementaire, elle se contente de renvoyer aux arguments relatifs à la sécurité, mis en avant par les CFL.⁶

Nous avons appris qu'il y a eu, récemment, une entrevue de haut niveau entre les ministères de la Culture et celui de la Mobilité et des travaux publics portant sur le patrimoine ferroviaire luxembourgeois. Cette réunion aurait abouti à un accord de conserver une douzaine de gares (voir ci-dessus) qui seront classées monuments historique. Ceci nous interpelle sur le sort des autres gares qui ne figurent pas sur la liste.

Clairement, et face à la frénésie destructrice des CFL et du Ministère de la Mobilité et des travaux publics, nous nous attendrions à une approche plus résolue de la part du Ministère de la Culture qui devrait mettre en avant le caractère exceptionnel de la plupart de ces bâtiments et leur importance pour la mémoire collective du pays.

5. Conclusions – Nos revendications

La démolition imminente de la gare d'Ettelbruck a eu le triste mérite de mettre en avant les menaces qui pèsent sur l'ensemble du patrimoine ferroviaire luxembourgeois. Si nous ne contestons pas la nécessité de développer et de moderniser le réseau ferroviaire, nous pensons néanmoins que ceci ne devrait pas se faire au détriment d'un patrimoine unique et qui a si fortement marqué les esprits..

Nous demandons à ce que les CFL, éventuellement en collaboration avec le Service des sites et monuments nationaux, réalisent un inventaire complet de l'ensemble du patrimoine ferroviaire luxembourgeois et que ce dernier soit rendu accessible au public.

Nous demandons également que les CFL présentent l'ensemble de leurs projets de renouvellement et de développements de leurs équipements qui ont un impact sur le patrimoine ferroviaire et engagent une discussion avec les élus locaux et les populations des localités concernées.

⁴ Bauunternehmer wissen nicht mehr wohin mit dem Erdaushub, LW, 26.01.22, disponible sur: <https://www.wort.lu/de/business/die-bauunternehmen-wissen-nicht-mehr-wohin-mit-dem-bauaushub-61f07668de135b923640a062>

⁵ Réponse de la Ministre de la Culture à une demande de classement de la gare d'Ettelbruck, 19.03.21

⁶ Réponse de la Ministre de la Culture à une question parlementaire, 28.12.21

La gestion du patrimoine ferroviaire devrait faire l'objet d'un débat à la Chambre. La protection du patrimoine ferroviaire devrait être inscrite comme une des priorités dans la nouvelle loi de protection du patrimoine.

Nous suggérons que les CFL /le ministère de la mobilité et des travaux publics créent un poste de chargé/e du patrimoine ferroviaire qui devrait être occupé par une personne spécialisée dans le domaine de la protection et de la conservation du patrimoine architectural.

Nous demandons un moratoire pour la démolition de la gare d'Ettelbruck et l'engagement d'une concertation publique au cours de laquelle les alternatives tels que le déplacement provisoire ou définitif devraient être abordées. Nous demandons de même pour les gares de Berchem et de Capellen.

Nous demandons finalement une étude de l'impact environnemental des nouvelles constructions et du développement des infrastructures.

Si nous sommes convaincus de la nécessité de développer les transports publics, nous pensons néanmoins que ce développement ne devrait pas se faire au détriment de l'environnement et des paysages.

Ettelbruck, le 26 janvier 2022