

Aperçu sur le patrimoine industriel au Grand-Duché de Luxembourg

Au cours du XIX^e et du XX^e siècle, science et technique, industrie et commerce ont transformé les localités, les paysages et les conditions de vie comme jamais l'activité humaine ne l'avait fait auparavant. Ils ont marqué le monde du travail et la vie quotidienne dans son ensemble pour aboutir, après la confusion et la souffrance, à un profond bien-être, une liberté individuelle dont personne n'aurait imaginé qu'elle pût exister, offrant à chacun la chance de l'ascension sociale. Ce fut une nouvelle ère, placée sous le signe de la machine. Ce fut une nouvelle culture, marquée de l'empreinte de l'industrie.

Les imposantes installations techniques de l'industrie du fer et de l'acier ne sont pas les uniques témoignages de cette époque. Il nous reste aussi, et surtout, les cités ouvrières, les maisons d'ouvriers et les villas d'industriels, sans omettre les réalisations techniques dans les secteurs du transport et de l'approvisionnement en eau et en énergie. Ce sont là des témoignages tangibles du bouleversement déclenché par la «révolution industrielle» au XIX^e siècle. Sur eux s'est fondée la société industrielle moderne.

Personne ne conteste plus aujourd'hui la valeur historique de ces vestiges. Ils font partie du patrimoine culturel au même titre que les châteaux-forts, les palais, les églises ou encore les maisons bourgeoises. Les historiens ainsi que les organismes qui s'attachent à la sauvegarde des monuments historiques s'y sont largement intéressés au cours de ces deux dernières décennies, en Angleterre, en France, en Belgique, en Allemagne fédérale et au Grand-Duché de Luxembourg.

Eveiller la CONSCIENCE pour ces qualités, c'est également déchiffrer le vocabulaire de l'histoire qui devient lisible à travers les monuments du passé. Du site féodal au monument industriel, il nous est possible de mieux saisir l'évolution de notre civilisation. Cette vue élargie de la monumentalité est une source précieuse d'informations, véritable charnière permettant aussi une meilleure identification avec notre environnement et avec notre pays tout court.

Le patrimoine industriel est une richesse irremplaçable, globale et collective. Après huit ans d'activités de la part du Service des Sites et Monuments nationaux, dans ce domaine, l'intérêt culturel du patri-

moine industriel et des sites n'est plus à démontrer. Seuls témoins restés visibles de la vie et de la culture des générations passées, ils sont une source permanente d'enrichissement pour l'homme d'aujourd'hui.

Lasauvage (Sud-Ouest)

En 1623, Gabriel Bernhard, originaire de Longwy et propriétaire de la vallée dite «de la femme sauvage», obtint la permission d'ériger un haut fourneau avec forge. Construit en 1625, ce fut le premier haut fourneau du pays. Le choix de cet emplacement était justifié par le voisinage d'immenses forêts qui fournissaient ainsi le combustible.

Les débuts de cette entreprise furent difficiles et les forges de Lasauvage changèrent à maintes reprises de propriétaire par le jeu des héritages et des transactions diverses dues à des événements politiques ou économiques. Ce n'est que sous le dernier propriétaire, le comte Ferdinand De Saintignon, que Lasauvage va connaître son apogée mais aussi son déclin en tant que site industriel.

Pendant 250 ans, les hauts fourneaux de Lasauvage fonctionnèrent. Mais en 1877, le dernier fut mis hors service à cause de la concurrence trop importante des usines des localités avoisinantes.

Ferdinand De Saintignon espérait encore sauver l'usine en essayant de trouver du charbon sur place. Il effectua des forages, mais au lieu de trouver du charbon, il découvrit une source. Il eut l'idée d'exploiter cette source et de faire de la localité une station thermale.

Il fit construire un grand bâtiment appelé encore aujourd'hui «le balcon» pour y installer un casino ou un hôtel.

Le «balcon» est un bâtiment à corps central avec avant-corps en mur pignon et ailes saillantes aux extrémités. Les toits débordant à petite croupe et les portes et fenêtres encadrées d'un bossage un sur deux confèrent à l'édifice une allure rustique. Un long balcon en surplomb souligne la façade du bâtiment, ce qui lui a valu l'appellation populaire de «balcon». Enfin, sur chaque côté de la bâtisse s'ordonne un immeuble de logement. Le projet de la station thermale a échoué et le «balcon» a été renconverti en logements.

Dès 1881, l'usine était démolie. Alors Ferdinand De Saintignon commença à exploiter, à ciel ouvert et par galeries, le minerai de fer abondant à Lasauvage et le fournit aux usines de la région. L'extraction du minerai de fer attirait beaucoup de travailleurs. Lasauvage comptait alors plus de 1.000 habitants.

Dès 1880, des maisons d'habitation louées aux mineurs furent construites par Ferdinand De Saintignon. Le loyer des maisons était déduit du salaire. Les logements, existant encore aujourd'hui, sont des maisons unifamiliales à deux niveaux accolés. Les façades régulières ont une porte et une, ou plus rarement, deux fenêtres identiques à l'étage.

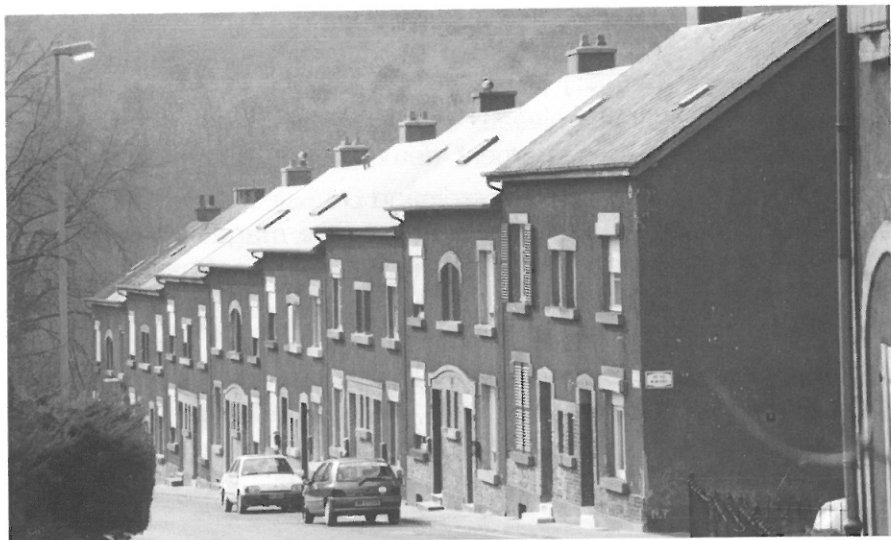
A l'emplacement de l'usine, Ferdinand De Saintignon construisit un supermarché avant date: «l'économat». Ce magasin fonctionnait d'après le système d'achat à crédit: les achats étaient payables en fin de mois et déduits du salaire.

Le complexe comprenant l'économat fut construit à l'emplacement de l'usine. Ce complexe a gardé un aspect rustique, accentué par la façade rectiligne à colombage imité, la balustrade aux balustres de bois et par la composition de l'ample toiture en pannes.



Le «Balcon».

L'économat ou l'actuel self-service occupe le corps central au toit mansardé, lequel est devancé par un avant-corps saillant à mur pignon. Le rez-de-chaussée comporte deux grandes vitrines, une porte d'entrée et une porte de sortie, toutes les deux à arc cintré. A l'étage, une baie vitrée est encadrée d'un chambranle à crossette. De part et d'autre du corps central s'étend une aile à toit incliné dont la première, en direction de Saulnes, abrite la boulangerie et l'autre, orientée vers le midi, comprend une auberge agrémentée d'une terrasse en surplomb.



Façades de Lasauvage.

L'ancien colombier est actuellement relié à l'auberge.

Après le décès de Ferdinand De Saintignon (1921), les usines de Rodange et de Saulnes (F) absorbèrent la localité.

Dans les années 20, l'usine de Rodange ajouta une cantine et plusieurs immeubles de logement. Il s'agit de maisons jumelées à deux niveaux. L'uniformité des façades est rompue par une alternance des façades des doubles logis dont les linteaux sont caractéristiques de différents styles architecturaux: linteau légèrement cintré du baroque, linteau en bâtière du Moyen Age et de la Renaissance et linteau à corniche droite de la Renaissance et du Néo-Classicisme.

La petite cité ouvrière est aujourd'hui classée «village-pilote»

Brasserie Mousel (Luxembourg-Ville)

Jusqu'au XVII^e siècle, les brasseurs ne furent que des journaliers. Ils allaient de maison en maison, armés de leurs brassins. Le meilleur brasseur vendait le plus de bière.

La première brasserie à emplacement fixe fut celle d'Altmünster qui faisait partie de l'abbaye d'Altmünster installée à Clausen. D'après les documents anciens, elle se situait à proximité des caves de l'actuelle société «Brasseries Réunies du Luxembourg Mousel et Clausen» près de la rivière l'Alzette.



Brasserie Mousel (Luxembourg).

L'abbaye cultivait les céréales et le houblon nécessaires aux brassages. Le blé était moulu dans les alentours de Clausen. On brassait jusqu'à 10 fois par an.

Au XVI^e siècle, l'abbaye fut démolie et il ne restait plus que les bâtiments proches de la rivière, les moulins et la brasserie. Les moines construisirent une nouvelle abbaye, Neumünster, à l'intérieur de la forteresse au Grund. La brasserie continua à fonctionner, seul le droit de moudre et de brasser était passé entre les mains de privés.

Un siècle plus tard, elle devient caduque et est reconstruite. Elle revit alors des périodes florissantes. Mais dans les années quatre-vingts du XVII^e siècle, la forteresse fut attaquée, les greniers de houblon incendiés, les moulins et la brasserie rudement malmenés. Ce n'est qu'en 1701 qu'elle redémarra.

Jusqu'au début du XIX^e siècle, elle changea souvent de propriétaire, et ce n'est qu'en 1825 que les époux Michel Mousel-Mousel devinrent propriétaires de la brasserie Münster.

Michel Mousel la légua à son fils Jacques. A cette époque, elle est connue sous le nom de «Brasserie Française et à Vapeur Mousel-Trierweiler». Elle fut exploitée après la mort de Jacques Mousel par son fils aîné Emile.

En 1855, Albert Mousel, également brasseur à Clausen, fusionna avec son frère Emile pour réintégrer le commerce paternel. Ainsi naquit la «Brasserie Mousel Frères».

Après la mort d'Albert, elle changea à nouveau de raison sociale pour s'appeler «Brasserie Emile Mousel & Cie, société en commandite», nom qu'elle allait garder jusqu'en 1911 pour devenir la société anonyme «Brasserie de Luxembourg».

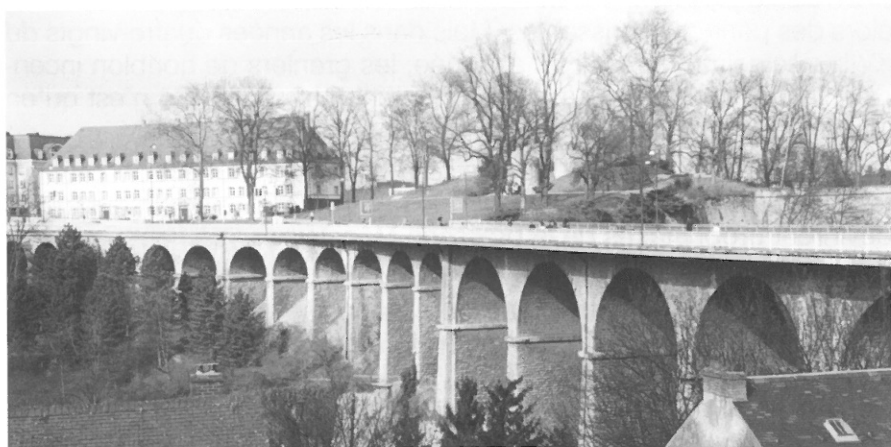
Celle-ci reprendra successivement en 1914 la Brasserie Funck-Nouveau au Pfaffenthal, en 1951 la Brasserie d'Eich, en 1956 la Brasserie Gruber à Wiltz et finalement en 1969 la Brasserie d'Esch-sur-Alzette, avant de fusionner en 1971, par absorption avec la Brasserie de Clausen. Cette fusion lui donna la dénomination de «Brasseries Réunies de Luxembourg Mousel et Clausen – société anonyme».

La Passerelle (Luxembourg-Ville)

La société des chemins de fer décida en 1858, la construction d'une gare centrale qui, pour des raisons stratégiques, devait être située en dehors des fortifications, mais à l'intérieur du rayon d'action de l'artillerie. Pour la même raison, le commandement prussien exigea une construction en bois (destruction rapide en cas d'invasion).

Pour relier ce nouveau quartier de la gare par la route avec celui de la ville haute, il fallait franchir une vallée profonde qui nécessitait des mesures extrêmement coûteuses.

Le 20 novembre 1858, le conseil municipal vota à l'unanimité le projet d'un pont au-dessus de la vallée de la Pétrusse. La construction du viaduc fut confiée à la société des chemins de fer Guillaume-Luxembourg. L'ingénieur en chef Grenier et l'ingénieur Letellier qui dirigeaient alors les travaux de deux ponts ferroviaires au Luxembourg, élaborèrent les plans. Comme le pont entraînait des deux côtés



La Passerelle (Luxembourg).

dans les murs de fortification, la haute Commission militaire à Francfort devait également donner son accord. Celle-ci consentit au projet le 16 mars 1859 sous toutes restrictions.

Les travaux préliminaires furent terminés en été 1859. Le plan Letellier-Grenier montrait un pont (longueur : 360,15 m ; largeur 6,5 m) avec 25 piliers d'une hauteur de 1 à 30,168 m. Une légère déviation du pont devait interrompre la montée et empêcher par là le bombardement d'un côté à l'autre.

Le 28 octobre, la municipalité négocia un contrat avec les frères britanniques Waring, expérimentés pour ce genre de construction.

Un pont en bois, large de 2 m, la « passerelle », fut construit pour les piétons en même temps que l'échafaudage du pont en pierre. Ce nom se transmet par après au viaduc en pierre. Selon les termes du contrat, le pont en bois devait être terminé le 1^{er} mars 1860 et le viaduc le 15 février 1861. Une fois dépassée cette date limite, une amende de 100 f par jour était à payer.

Les travaux commencèrent le 1^{er} décembre 1859. La rivière de la Pétrusse fut déviée en partie. De nombreuses difficultés retardaient les travaux qui ne pouvaient être repris qu'au printemps 1860. On décida par après que des soutes à poudre devaient être installées dans certains piliers et un pont-levis aux deux extrémités du viaduc. La ville devait être mise en évidence par la « Porte Henri », un portail de 5 mètres de haut avec une large entrée principale et deux couloirs annexes plus étroits. Une sculpture monumentale représentant la Vierge Immaculée devait couronner le tout. Elle fut cependant refusée par le gouvernement.

Bien que les travaux avancèrent sans incident majeur, le délai convenu ne put être respecté. Le pont en bois fut ouvert aux piétons le 17 juin 1861 et le viaduc en pierre le 3 octobre.

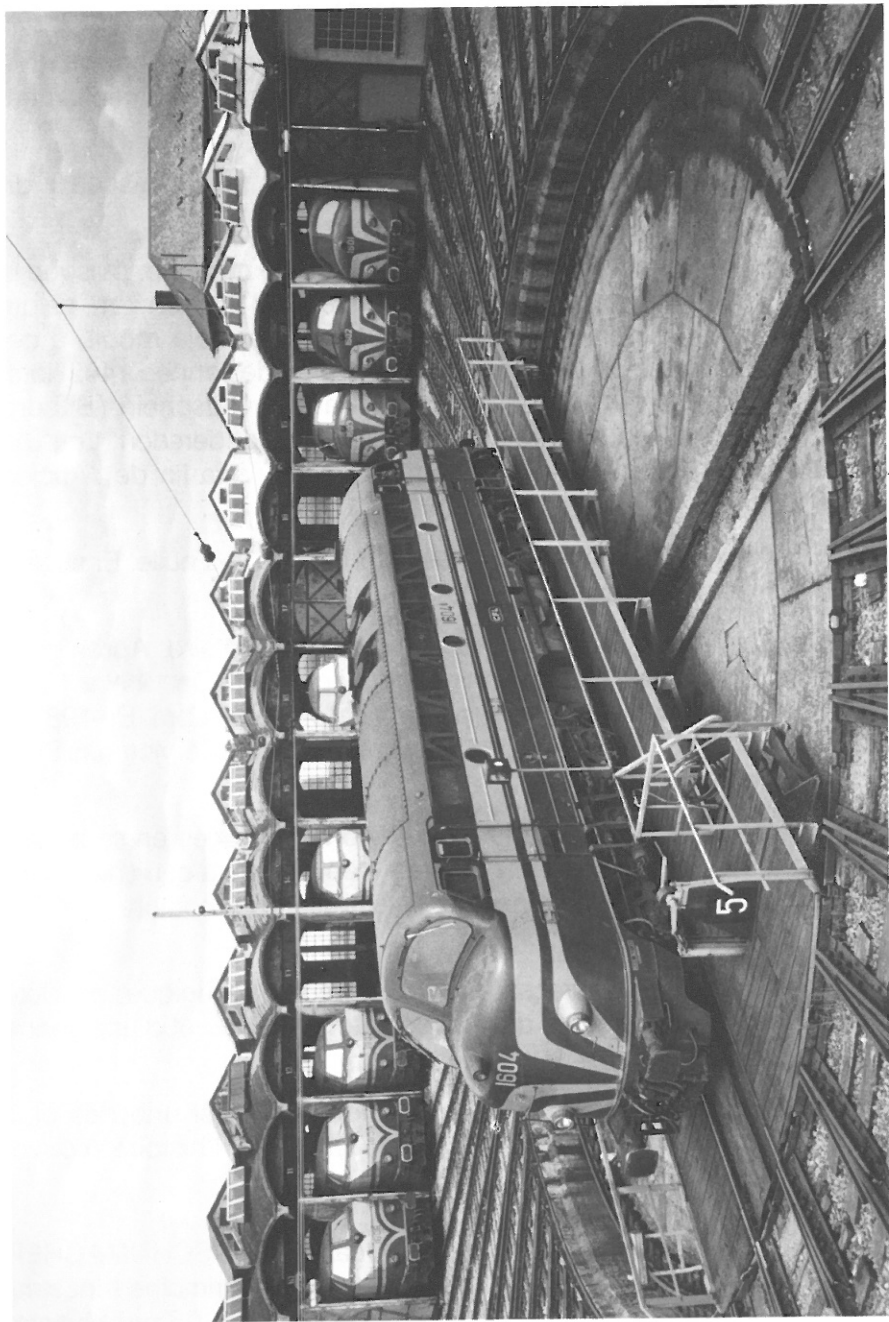
Outre le dépassement de délai, la réalisation imparfaite et défailante ne fit qu'augmenter la colère de la municipalité. Comme on n'avait toujours pas remédié à toutes ces imperfections au moment de la remise officielle à la ville, celle-ci refusa de payer la somme restante. Même le long procès qui s'ensuivit et qui dura des années, n'apporta pas de solution satisfaisante. C'est seulement en 1867, au moment du démantèlement de la ville, que disparurent les ponts-levis et la Porte Henri. C'est d'ailleurs en 1962 que de nouveaux travaux de réparation furent réalisés pour permettre le passage des tramways.

Locomotive 1604 des CFL

Mais il n'y a pas que les immeubles ou les constructions de génie civil. Comment le secteur industriel se serait-il développé sans l'existence d'un moyen de transport approprié, notamment celui des chemins de fer? Hormis le Parc Industriel et Ferroviaire du Fonds-de-Gras, qui héberge certains types de locomotives à vapeur de petite et moyenne dimension, il fallait sauvegarder du matériel roulant de dimension plus importante. Ce qui est le cas pour la loco diesel-électrique 1604. Jusqu'en 1954, la traction diesel des chemins de fer luxembourgeois n'en était qu'à ses débuts. Seuls quelques diesels de manœuvre représentaient ce mode de fonctionnement. La demande de la Conférence européenne des horaires, de relever la vitesse minimum des trains express à 80 km/h, était la cause d'avaries sérieuses sur la voie. Quant aux locomotives elles-mêmes, les chemins de fer néerlandais furent très mécontents de cette situation et exigèrent des mesures afin de raccourcir la durée du voyage entre les Pays-Bas et l'Italie. Ils menacèrent même de dévier le trafic par l'Allemagne. Il fut donc décidé de raccorder la commande de quatre locomotives pour les CFL à celle initiale des chemins de fer belges.

L'urgence des besoins luxembourgeois amena la signature d'une convention tripartite SNCB-CFL et anglo-franco-belge (AFB) à l'issue de laquelle quatre locomotives initialement destinées à la SNCB seraient livrées en priorité aux CFL. La locomotive du type 1600 est identique (sauf rapport de transmission) au type 54 de la SNCB. Les machines ont été construites chez AFB avec l'aide des plans NOHAB, sous licence de General Motors et General Electric. Ce sont des descendants directs des fameux diesels américains du type «Streamliner F7». La machine a une longueur, hors tout, de 19007 mm, une charge par essieu de 18 t, une puissance nominale de 1600 CV délivrée par un moteur de 16 cylindres en V à 2 temps actionnant une génératrice à courant continu qui fournit le courant aux moteurs de traction, sont au nombre de six.

En mars 1989, la première de ces quatre locomotives (la 1601) fut envoyée à la ferraille. Craignant le même sort pour les trois autres, le Service des Sites et Monuments nationaux décida d'en classer une comme «monument national», et un arrêté ministériel du 3 mars 1988, préservait définitivement la locomotive 1604.



Locomotive 1604 des CFL.

Le Moulin de Lamadelaine (Sud-Ouest)

Le moulin dit aussi «Groudmillen» est situé dans une vallée entourée de l'oppidum gallo-romain «Tetelbiërg», de la colline partiellement exploitée à ciel ouvert et du «Prenzebiërg».

L'étang du moulin est alimenté par un petit ruisseau dit «Eechelsbaach».

L'endroit se prête très bien à une installation de mouture, puisque la différence de niveau sur une courte distance est d'environ 7 m, ce qui nous laisse supposer que les Romains auraient déjà moulu à cet endroit. A ce jour, le plus ancien document date de l'année 1442, lorsque le moulin était en possession de la famille Outscheid (Bitburg RFA). Par la suite, il passa dans les familles de Gondersdorf, Loutzen et Zeiffenberg, seigneurs de Lamadelaine jusqu'à la fin de l'Ancien Régime (1795).

Au XVIII^e siècle, le moulin fut utilisé comme moulin à huile. Ensuite, il a servi comme moulin à grain.

De 1822 à 1854, la famille Franck en fut propriétaire. Après cette date, la commune de Pétange en devint propriétaire. De 1958 à 1982, il servit d'habitation communale, puis inhabité il se délabra. En 1987, il fut acquis par un privé qui l'a restauré avec l'aide du Service des Sites et Monuments nationaux.

La restauration a été réalisée d'une façon appropriée en se basant sur les parties vétustes restantes, notamment la roue à eau (diamètre: 5,6 m), l'essieu en chêne ainsi que l'installation de mouture avec les pierres correspondantes.

Ce petit moulin, si intéressant du point de vue technique, est doté d'un tube d'amenée d'eau, d'un alimentateur laminoir et d'une vanne à fermeture rapide.

Ce témoin culturel de l'époque préindustrielle est une des plus anciennes installations du Grand-Duché et illustre l'histoire mouvementée de Lamadelaine.

Jean-Claude SCHUMACHER
Resp. du Patrimoine Industriel
26 rue Munster
L-2160 Luxembourg