



Gare devenue poste (2008)

Cet espace muséal est aujourd’hui divisé en quatre parties distinctes :

- au centre, un sas permet de découvrir à toute heure du jour l’ensemble du musée à travers de grandes baies vitrées. S’y trouvent aussi des bornes explicatives en trois langues, une ligne du temps pour les plus curieux et la liste ouverte des très nombreux donateurs
- à gauche, la reconstitution du bureau de chef de gare rendue possible grâce à monsieur Pierre Bertemes, dernier fonctionnaire des CFL ayant travaillé à Noerdange, qui a gracieusement cédé tous ses objets-souvenirs liés au fonctionnement de sa gare d’affectation
- derrière le sas, l’espace rappelle une salle d’attente avec un guichet récupéré à la gare de Dippach, les valises prêtes à être transportées, le poêle pour se réchauffer et les affiches réglementaires et publicitaires
- à droite, la présentation des objets dans des vitrines modernes surmontées d’une collection d’anciennes lampes de chemin de fer. Chacune des vitrines aborde un thème précis : l’histoire de la ligne Prince Henri, celle de la voie étroite avec le Jhangeli, la sécurité sur les voies, les titres de transport, le chef de gare, la signalisation ferroviaire et bien d’autres encore. Les thèmes abordés varieront d’année en année.



Maquette de J. Weber (1984)

Les objets proviennent de plusieurs collections privées ainsi que des « Frënn vun der Atertlinn ».

Reste à parler de la présence des deux maquettes, l’une représentant le village de Noerdange dans les années 1930, l’autre, les deux lignes de chemin de fer qui desservait Noerdange dans les années 50. Sans ces chefs-d’œuvre de patience réalisés dans les années 80 par monsieur Jean Weber, natif de Noerdange, les salles n’auraient certainement pas la même âme. Conservées précieusement par sa descendance, ces deux maquettes ont été offertes à la Commune de Beckerich par Monsieur et Madame Léon Rasqui-Weber pour être exposées ici.

En présentant et en valorisant officiellement des petits objets liés à l’histoire du rail luxembourgeois, le Musée Näerdener Gare fait office de pionnier au Grand-Duché. Il a pour vocation de s’adresser au grand public mais espère aussi susciter une nouvelle réflexion la plus globale possible sur l’importance passée et future des chemins de fer luxembourgeois.

Isabelle Bernard
Coordinatrice responsable
de l’asbl d’Millen
Coordinatrice du projet
« Musée Näerdener Gare »



Réseau des chemins de fer au Luxembourg début XX^e siècle
(Coll. privée)

Infos pratiques et réservation pour les visites guidées :

Soit auprès de l’asbl d’Millen : info@dmillen.lu
Tél . : +352 691 510 370 (L-D-E) · +352 691 510 372 (F)
www.dmillen.lu

Soit auprès des « Frënn vun der Atertlinn asbl » :
stoffelm@apt.lu · Tél. : +352 621 289 133



www.insitu-creation-edition.com · Recherches et textes : I. Bernard – asbl d’Millen

MUSÉE NÄERDENER GARE





Gare du PH en 1914 (Coll. privée)

Quelques repères historiques

En 1859, le Luxembourg inaugure ses premières lignes de chemin de fer destinées à relier les réseaux ferroviaires de ses pays voisins afin de créer, pour l'industrie naissante, un meilleur accès aux marchés extérieurs. Ce premier réseau ferroviaire à vocation internationale porte le nom de Ligne Guillaume - Luxembourg (GL) du nom du Roi Grand-Duc Guillaume III.

A partir de 1873, un deuxième réseau ferroviaire à voie normale voit le jour au Grand-Duché. Ce réseau dit « de ceinture », à vocation régionale et industrielle, relie les bassins miniers et sidérurgiques et les noyaux industriels le long des vallées de l'Attert, de la Sûre et de la Wiltz. Il est appelé réseau « Prince Henri » (PH) du nom du Prince Henri, frère cadet du Roi Grand-Duc Guillaume III des Pays-Bas car il fut un grand promoteur des chemins de fer luxembourgeois.

Un troisième réseau ferroviaire apparaît en 1882 : ce sont les lignes de chemin de fer à voie étroite (CVE). Inspirées des lignes vicinales existant en Allemagne et en France notamment, elles complètent le réseau ferré luxembourgeois. Ces CVE se distinguent des lignes classiques par leur écartement métrique entre les rails (1 000 mm au lieu de 1 435 mm), leur matériel roulant plus léger et leur relative facilité à s'adapter aux aléas du relief. En contrepartie à ces avan-

tages indispensables à une exploitation rentable dans des zones rurales faiblement peuplées, leur vitesse de déplacement est faible, moins de 30 km/h, et les distances de parcours de quelques dizaines de km tout au plus.

Après la deuxième guerre mondiale, la Société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) voit le jour. Les différents réseaux ferroviaires du Grand-Duché sont unifiés puis électrifiés peu à peu. Les lignes secondaires peu rentables disparaissent les unes après les autres et sont remplacées progressivement par un service d'autobus. Des 542 kilomètres de lignes ferroviaires en 1946 ne subsistent aujourd'hui que 275 km.

La gare de Noerdange dans laquelle vous vous trouvez est celle du réseau Prince Henri appelée aussi « ligne de l'Attert » car elle longeait le cours de l'Attert sur une bonne partie de son itinéraire. Elle a relié Pétange à Ettelbruck pendant plus de 80 ans, transportant passagers et marchandises vers les régions minières. Le premier train de la ligne de l'Attert entrera en gare de Noerdange le 20 avril 1880, le dernier train de voyageurs quittera cette gare le 23 septembre 1967 et mai 1969 marquera définitivement la fin du trafic de marchandises sur la ligne de l'Attert. Les trains seront alors remplacés par des lignes de bus CFL.

A Noerdange, une deuxième gare située juste à côté de celle du Prince Henri desservait la ligne de chemin de fer à voie étroite qui conduisait les passagers trois fois par jour de Noerdange à Martelange grâce à un petit train à vapeur ap-

Les 2 gares en 1967 (Photo de Ch.-L. Mayer)



Noerdange en 1958 (Coll. A. Thiltgen)

pelé le « Jhangeli », nom tiré probablement du prénom du bourgmestre de l'époque, Jean Simon Orianne. Ce train circulera à partir du 18 novembre 1890 jusqu'au 15 décembre 1952 (voyageurs) et 29 août 1953 (marchandises). La gare du « Jhangeli » est aujourd'hui une propriété privée dont les propriétaires ont été soucieux d'en garder le caractère original.

De nos jours, de cette époque florissante des chemins de fer luxembourgeois régionaux qui ont fortement contribué au développement économique de la région, ne subsistent que le tracé des lignes transformé en d'agréables pistes cyclables mises en place à partir de 1992, quelques vestiges conservés patiemment par l'asbl « Frënn vun der Atertlinn » et, à partir du 9 mai 2014, le premier musée du rail luxembourgeois, le Musée Näerdener Gare.



1967 (Photo de Ch.-L. Mayer)

Le Musée de la gare de Noerdange

La Commune de Beckerich, soucieuse comme d'habitude de la protection de son patrimoine régional, a décidé de réhabiliter l'ancienne gare de Noerdange du réseau Prince Henri. La rénovation de cette gare (2011-2014) a été pensée de façon globale par la Commune de Beckerich avec la ferme volonté de faire appel à des compétences locales dans un contexte actuel d'économie énergétique. Après trois ans de travaux, toutes les réflexions qui ont accompagné le projet de rénovation ont conduit à une réalisation originale à plus d'un titre :

– d'abord le bâtiment lui-même qui a fait l'objet d'un assainissement écologique et énergétique avec le réseau professionnel ClimEEC qui a utilisé des techniques nouvelles ou traditionnelles de construction et d'isolation comme, par exemple, l'utilisation de l'argile

– ensuite l'affectation qui a été répartie en un espace de logement privé au premier étage et public au rez-de-chaussée tout en voulant conserver des traces du passé fonctionnel du lieu

– et pour terminer la mise en place d'un ensemble muséal homogène dont le fonds des collections était pour le moins disparate.