

17-BURG-REULAND

Les idylliques vallées de l'Our et de l'Ulf

Les vallées de l'Our et de l'Ulf font partie des régions idylliques par excellence le long de la Vennbahn. Les premiers guides touristiques et pour randonneurs les mentionnent dès la deuxième moitié du XIXe siècle : « Telle un jardin d'Éden, la prairie verdoyante, bien entretenue, s'étend entre les collines boisées comme un tapis où pointent diverses fleurs. Il n'est donc pas étonnant qu'on ait l'impression qu'ici le ciel est toujours serein et que la paix n'y ait jamais été troublée [...] ». Telles sont les termes employés par Heinrich Pflips, enseignant à Reuland, pour décrire la vallée de l'Ulf dans son livre de 1891, *Das romantische Ourthal* (La romantique vallée de l'Our). Il fait également l'éloge de Burg Reuland : « De tous les côtés, l'endroit est entouré de hautes collines qui en détournent les vents âpres. Pour cette raison, les plantes sont ici, chaque année, plus précoces que dans les localités environnantes. La rangée de maisons est bordée d'élégants jardins en terrasses plantés d'arbres luxuriants. Sur une colline pierreuse se dressent les murs d'enceinte de l'ancien château-fort dont le donjon bien conservé se tourne fièrement vers la charmante vallée. Les habitations entourent l'ancien château-fort en demi-cercle. »

Impressions de la vie au château de Reuland en 1891

Les châteaux et châteaux-forts font partie intégrante de paysages idylliques façonnés par l'homme. On voit le mieux le château de Reuland depuis l'ancien arrêt de train de Reuland, là où le chemin qu'empruntaient les habitants de Reuland pour aller à l'église de Weweler comportait un pont enjambant la Vennbahn. Le nom populaire de ce pont était « *Hülscheider Brücke* » ou « *schiefe Brücke von Reuland* », « le pont incliné de Reuland ». Le château a été restauré. Aujourd'hui, il offre aux cyclistes qui passent par la Vennbahn une ambiance fantastique qui les invite à s'y attarder et à s'imaginer la vie d'autrefois au château. Dans son guide du randonneur de 1891, Heinrich Pflips n'est pas en reste : « On peut encore voir le donjon et les murs d'enceinte extérieurs jusqu'à une certaine hauteur. Quelle splendeur cet endroit a-t-il connue dans le passé ? Des voix et des bruits résonnaient dans les hautes salles. Des chevaux hennissaient dans les écuries, les épées s'entrechoquaient dans la cour. À l'approche d'un ennemi malintentionné, les gardes sonnaient le cor. Des chevaliers en armure et épée enfourchaient les chevaux, le pont-levis s'abaissait et on s'élançait à la rencontre de l'ennemi. »

Les chevaliers héroïques de Reuland quittèrent la région

L'étymologie de Reuland remonte à une famille de chevaliers mentionnée dès le XIIIe siècle et qui s'est éteinte en 1313 à la mort d'Arnold de Reuland. Le chevalier le plus connu de Reuland est sans doute Dietrich de Reuland, qui participa à la croisade de Frédéric Barberousse et perdit la vie en 1189 à Akko en Galilée. Son combat héroïque contre les païens lui a valu le surnom de « lion de Reuland ». À partir de 1264, le château est connu comme fief luxembourgeois. À cette époque, les seigneurs de Reuland entretenaient de bonnes relations avec leurs souverains. Jusqu'au XIVe siècle, le château a été agrandi à plusieurs reprises. Une vue de 1592 montre un ensemble évoquant un château avec jardins et étangs. Les maisons des habitants de l'endroit entourent cette propriété. Là où se situe aujourd'hui la maison paroissiale se trouvaient jadis, en dehors des murs du château, la place où était rendue la justice et la croix de justice de la seigneurie de Reuland. Au Moyen Âge, les chevaliers quittèrent la vallée de l'Ulf. Aux XVIIIe et XIXe siècles, les premiers voyageurs traversaient la vallée entourant Burg-Reuland, d'abord en diligence postale, puis en train.

Train et diligence postale - Les débuts du tourisme à Reuland

Dès la fin du XVIIe et le début du XVIIIe siècle, les transporteurs faisaient partie des petites et moyennes entreprises de Reuland au même titre que les aubergistes, les orfèvres, les meuniers, les tanneurs et les artisans de la construction. Ils constituaient la base permettant à la moyenne vallée de l'Our de se positionner comme centre économique. Les vallées de l'Our et de l'Ulf étaient traversées depuis plusieurs centaines d'années par des voies de transport. La diligence postale qui reliait Saint-Vith et le Luxembourg était très importante pour la vie économique de Reuland. Au Moyen Âge, la « route de Reuland » était également très importante, car elle reliait deux localités qui avaient chacune un château, Saint-Vith et Burg Reuland. Au début du XXe siècle, le tourisme se développa dans les vallées de l'Our et de l'Ulf. Les conditions naturelles y étaient propices : une

vallée blottie dans un charmant paysage, le style de vie pittoresque de ses habitants, mais aussi leur tolérance et leur hospitalité.

Voyager en diligence postale

Outre les charrettes auxquelles étaient attelés des bœufs, les diligences postales tirées par des chevaux étaient, à l'époque moderne préindustrielle, le principal moyen de locomotion terrestre. Après l'époque des Lumières (*Aufklärung*), l'importance des diligences postales pour le transport de personnes ne cessa d'augmenter. À Burg-Reuland, les anneaux de fer accrochés au mur de l'ancienne auberge Gasthof zur Post sont les vestiges de l'époque des diligences postales. On y attachait les chevaux en attendant les clients suivants. Les voyageurs pouvaient se restaurer à l'hôtel zur Post. Souvent, il y avait aussi des chambres où les voyageurs pouvaient passer la nuit à un coût abordable. Le voyageur du XVIIIe siècle emportait obligatoirement un chapeau large, au moins deux paires de chaussures ou de bottes, un manteau de pluie, des pantalons, des vêtements de nuit et de quoi se faire un lit. Une ceinture de cuir contenait des documents et de l'argent. Jusqu'au XIXe siècle, les voyageurs portaient plutôt des vêtements usés, car le voyage ne les ménageait pas. Le voyageur désireux de faire un rapport sur son voyage emportait également une tablette de cire et transcrivait le texte sur du papier lorsqu'il était à l'auberge. Les étables des relais postaux abritaient toujours plusieurs chevaux dont un garçon d'écurie prenait soin. Vers la moitié du XIXe siècle, l'ère des diligences postales toucha à sa fin en Europe. À cette époque, elles pouvaient couvrir une distance de plus de 100 kilomètres par jour à la vitesse de 10 kilomètres par heure.

Pour voyager en diligence postale, il fallait avoir « une bonne constitution physique et une patience d'ange »

Dans la première moitié du XIXe siècle, les routes étaient encore en mauvais état, certaines n'étaient même pas pavées. Les voyageurs devaient avoir « une bonne constitution physique et une patience d'ange ». Les diligences sans amortisseurs transportaient jusqu'à dix personnes serrées côte à côte et les secouaient violemment à chacune des bosses et des fosses de la route, les fenêtres restaient généralement fermées. De plus, les voyageurs critiquaient souvent les cochers qu'ils traitaient de grossiers et d'arrogants. Le baron von Knigge, un esprit éclairé rendu célèbre par son ouvrage *Über den Umgang mit Menschen* (code de savoir-vivre), se pencha également sur ces circonstances de voyage : « Il n'y a rien de plus lassant et désagréable que de voyager confiné dans un habitacle avec un homme muet et de mauvaise humeur. » À l'avant, les clochettes des harnais des chevaux tintaient, on entendait de temps en temps claquer le fouet. Il n'était pas rare que la neige ou la pluie empêchent d'arriver à l'heure. Ces inconvénients ne s'opposaient pas à l'idéalisation des voyages en diligence postale à cette époque déjà. On appréciait les cahotements, le bon air et les idées positives suggérées par le voyage. Le beau temps et la compagnie de voyageurs agréables amélioraient encore la qualité du voyage en diligence postale. Mais, vers la fin du XIXe siècle, la diligence postale fut supplantée par le chemin de fer lors d'une rencontre mémorable.

Une diligence postale tirée par des chevaux aux naseaux frémissants et les sifflements de la locomotive

Les festivités à l'occasion de l'ouverture du tronçon ferroviaire Saint-Vith – Troisvierges le 4 novembre 1889 furent surtout marquées par la course entre « l'ancien moyen de transport, la diligence postale qui n'en avait plus pour longtemps » et la locomotive du premier train sur ce tronçon. Peu avant l'arrivée à la gare de Reuland, le train fut salué par des pétards lancés depuis le vieux château, qui firent un bruit de tonnerre et auxquels la locomotive répondit par un sifflement retentissant. Le jour suivant, on pouvait lire ceci dans le journal *Kreisblatt für den Kreis Malmedy* : « Comme nous l'y avons incité à plusieurs reprises, le cocher fit partir au galop les chevaux qui trottaient bravement sur la chaussée en tirant la lourde voiture jaune. » Cette manœuvre n'était pas passée inaperçue du conducteur du train qui actionna le sifflet de la locomotive et la fit cracher encore plus de vapeur, « et le cheval de fer partit en flèche, laissant derrière lui ses équivalents de chair et de sang, quel contraste ! »

Fini le pittoresque romantique

Le tronçon Saint-Vith – Troisvierges sur la Vennbahn permit d'ouvrir la vallée de l'Our aux touristes. Le long de la voie de chemin de fer, les hôtels et les auberges se multiplièrent. Outre 20 trains de marchandises, 10 trains de voyageurs, dont six en transit et quatre trains régionaux, traversaient les

vallées de l'Our et de l'Ulf. En raison de la densité de ce trafic, la vitesse des trains passa de 27 à 40 kilomètres/heure. Suite à la construction de la deuxième voie, jusqu'à 80 trains de marchandises traversaient chaque jour la vallée dans un fracas de tonnerre à 60 kilomètres/heure. Du jour au lendemain, ainsi que le fait observer Klaus-Dieter Klauser, un historien de Saint-Vith, le caractère pittoresque et romantique de l'Eifel profond avait disparu.

Le beau paysage est un défi pour la construction d'une ligne de chemin de fer

La vallée de l'Our et sa superbe topographie furent un défi particulier pour les constructeurs de la Vennbahn. Il fallut réaliser des ponts et des tunnels pour aplanir la ligne, ainsi qu'un grand nombre de passages de traverse, en surface ou en souterrain. Il fallut faire sauter la roche et réaliser de hauts remblais. Le tronçon entre Neidingen et Lommersweiler, notamment, confronta les constructeurs à des difficultés particulières. En effet, il fallut réaliser cinq ponts sur une distance d'à peine 1,5 kilomètre. Cette situation ne permettait pas de prévoir des courbes, contrairement aux ponts en béton ultérieurs. La construction du tronçon à hauteur de Hemmeres fut particulièrement complexe et coûteuse en raison de la longueur des tunnels d'Hemmeres (386 m) et de Huldange (790 m). Il fallut également réaliser un grand nombre de ponts pour enjamber les différents cours d'eau. Vu la topographie complexe de la région de l'Eifel et des Fagnes, on peut dire, aujourd'hui encore, que le tracé de la Vennbahn est une réussite. Sur le plan de la construction, on a toutefois critiqué les déclivités changeantes et l'absence de rattrapage de pente dans les courbes.

Les fleurs au bord des champs ne sont plus des fleurs

Le chemin de fer mit fin au voyage riche en impressions comme l'offrait la diligence postale. Le voyageur remarquait tout au plus le relief du paysage ainsi que les constructions et les monuments caractéristiques, tels que le château de Reuland. Dans son guide du randonneur sur la vallée de l'Our publié en 1891, Heinrich Pflips déplore que la plupart des randonneurs ne parlent plus d'une excursion pédestre depuis que le trajet en train est possible : ils manifestent « ainsi peu d'intérêt pour la beauté de la nature ainsi que la grandeur et la majesté infinies de l'apparement petit. » Victor Hugo avait déjà, lui aussi, émis des critiques similaires en 1837 : « Les fleurs au bord des champs ne sont plus des fleurs, mais des taches de couleur. Ou plutôt des bandes rouges ou blanches ; on ne voit plus de points, rien que des bandes. Les champs de céréales apparaissent comme de longues mèches vertes ; les champs de trèfle, comme de longues tresses vertes ; les villes, les clochers d'église, et les arbres dansent et se confondent étonnamment avec l'horizon ; de temps à autre, une ombre, une silhouette apparaît tel un fantôme à la porte et disparaît comme l'éclair, c'est le contrôleur qui passe. » Lors de voyages, on n'admirait plus les paysages à son aise, mais se plongeait dans des guides touristiques, tels que le *Baedeker*, dont la première édition date de 1837. Pour remplacer le contact désormais perdu avec l'espace traversé par le voyageur, on envisageait la destination en pensée pendant le trajet. Les paysages qui défilaient ne pouvaient plus être perçus que comme des panoramas. Heinrich Pflips en était d'ailleurs déjà bien conscient lorsqu'il affirma, lors d'un déplacement en train sur la Vennbahn de Saint-Vith à Burg Reuland : « De manière générale, la vallée de l'Our offre une vue ravissante d'ici à Reuland. »

Avec le nouveau train, on a l'impression d'être « projeté d'un endroit à l'autre »

Vers la moitié du XIXe siècle, le chemin de fer a bouleversé le voyage : il fallait adapter l'itinéraire en fonction de la ligne de chemin de fer et respecter des heures de départ et d'arrivée précises, c'était comme si on franchissait ou survolait même les paysages entre le départ et l'arrivée. Voyager en diligence postale, par contre, signifiait traverser une région par étapes à la vitesse que permettaient le véhicule et les chevaux. Mais les aspects prépondérants à l'époque du chemin de fer étaient plus le temps et la vitesse que l'espace. On conseillait aux voyageurs qui ont facilement le vertige de « ne pas fixer les objets qui défilent » Les voyageurs se plaignaient « de ne plus rien voir du paysage et d'avoir l'impression d'être projetés d'un endroit à l'autre ». À cette époque, la vitesse moyenne des trains sur le tronçon entre Lommersweiler et Reuland était de 27 à 40 kilomètres/heure.

Des différences de qualité sensibles entre le voyage en diligence postale et le voyage en train

« Alors que, dans la diligence, toutes les fibres du corps enregistraient les inégalités de la route tel un sismographe », raconte l'historien Dieter Vorsteher, « le voyageur qui empruntait le réseau ferroviaire rapide faisait une expérience de la monotonie qui n'allait guère au-delà de l'impression de vitesse. » Les controverses entre voyageurs en diligence postale et voyageurs ferroviaires étaient

monnaie courante. Dans l'encyclopédie *Meyers Conversations-Lexicon* de 1845, un passionné des chemins de fer écrit à l'encontre des adeptes de la diligence : « Qu'est-ce qui est plus imposant et suscite plus d'enthousiasme, une diligence qu'un cheval tire péniblement dans la boue ou un train qui file à belle allure dans les champs, traverse les fossés et les cours d'eau, s'enfonce dans les bois et les régions marécageuses, grimpe les montagnes, franchit les ravins et les larges vallées et s'enfonce dans des tunnels pour revenir vers les plaines ? A fortiori si l'on s'imagine la locomotive rugissante, pleine d'eau bouillante, impétueuse, violente comme la tempête, et qui arrive à grande vitesse sur des rails métalliques ? »

Voyageurs ferroviaires et cyclistes - Discussions entre voyageurs ferroviaires et cyclistes

Selon Anne Kathrin Ebert, historienne spécialisée dans le domaine du cyclisme, le chemin de fer a joué, en tant que nouvelle forme de mobilité, un rôle central dans l'appréhension du cyclisme. August Geisser, l'auteur de l'essai intitulé « *Das Tourenfahren* » (Faire des excursions) et publié en 1897, considère que le chemin de fer dominait, car c'était « le moyen de transport le plus rapide, le plus moderne, le plus démocratique, et dans certains cas même le meilleur marché ». Il continue sa critique « Mais le chemin de fer réduit les hommes au rang de bagages transportés sans manifester aucune volonté ; il alanguit au lieu de stimuler, malgré le wagon panoramique, et ne permet d'avoir des beautés de la nature qu'une impression globale, inexorablement fugitive » (d'après Ebert). Les cyclistes voyaient une interaction entièrement différente entre l'homme et la technique. Selon eux, le cyclisme permet, comme le chemin de fer, de franchir les distances et d'augmenter les rayons de mobilité, « mais ce sont les cyclistes eux-mêmes qui, du haut de leur vélo silencieux, choisissaient les distances, les répartissaient et les surmontaient. » José Echegaray, prix Nobel espagnol de littérature, voyait dans ce moyen de locomotion individuel le véritable triomphe de l'invention du vélo, « telle une protestation contre les déplacements collectifs dans la vie moderne ». Quant au médecin Georg Wilhelm Dedopph, il a écrit dans son livre *Ist Radfahren gesund und auch für Damen passend?* (Le cyclisme est-il sain et convient-il aussi aux femmes ?), publié à Aix-la-Chapelle en 1896, un plaidoyer en faveur du cyclisme qui, selon lui, procure plus de plaisir, car le vélo permet un enchaînement rapide d'impressions, le cycliste peut « jouir d'images du monde extérieur qui se succèdent rapidement ».

Profiter du paysage à vélo dans le grand pays du cyclisme

Les non-cyclistes ne tardèrent pas à s'en prendre à la nouvelle mobilité, surtout lorsque les cyclistes étaient des femmes. Mais il n'était plus possible d'empêcher le triomphe de la bicyclette malgré quelques restrictions. On avait de plus en plus la possibilité de profiter autrement du paysage et de la culture. Vers le tournant du siècle, la passion du vélo se répandit. Moyen de locomotion utilisable dans la vie quotidienne et pour les loisirs, le vélo devint l'« auto du pauvre ». Peu à peu, on se mit également à découvrir l'attrait du sport cycliste. Les pneus avec chambre à air, qui améliorèrent le confort à partir de 1890, contribuèrent largement à cette évolution. En Belgique, le cyclisme fut très répandu entre les deux guerres, mais moins pratiqué en temps de guerre. Les premiers champions cyclistes belges étaient issus de la classe ouvrière, Odiel Defraeye, par exemple, le premier Belge à avoir remporté le Tour de France en 1912. Eddy Merckx, né en 1945, deviendrait ensuite le plus grand coureur cycliste de tous les temps. Il remporta cinq fois le Tour de France et le Giro d'Italia. En 2012, le magazine américain *Road Bike* surnomma la Belgique la « terre sainte du cyclisme ». Mais Stijn Knuts, historien spécialisé dans le domaine du cyclisme à l'université de Louvain, précise que le cyclisme de loisir s'est développé à côté du cyclisme de compétition. Selon lui, le cyclisme est un peu plus ancré en Flandre qu'en Wallonie. Il présume que cela tient peut-être à la topographie quelque peu plus exigeante en Wallonie.

La culture du cyclisme en Belgique

Bien avant que les roues des locomotives à vapeur ne sillonnent les vallées de l'Our et de l'Uif, au début des années 1860, les premiers vélocipèdes firent leur apparition en Belgique. Les vélocipèdes étaient les successeurs du monocycle, inventé en 1817 par le baron Karl von Drais. Pour faire avancer le vélocipède, il fallait appuyer sur les pédales montées sur la roue avant. Quant à la question de

savoir si son inventeur fut Pierre Michaux ou Pierre Lallement, tous deux Français, elle donne toujours lieu à des controverses. En tout cas, le vélocipède était d'origine française avant d'arriver en Belgique. À Bruxelles, on vit les premiers vélocipédistes en 1866. Ce nouveau moyen de locomotion se répandit encore plus à l'introduction du grand-bi au début des années 1880. Du fait de sa selle surélevée, le grand-bi ne tarda pas à être apprécié dans les classes sociales supérieures qui fondèrent les premiers clubs de cyclistes, à Bruxelles et à Gand, puis à Liège et à Louvain. Les clubs cyclistes bourgeois se tournèrent bientôt vers le cyclisme de loisir. Ils organisèrent les premières excursions pour leurs membres, ainsi que les premières excursions internationales, comme celle de 1869, de Bruxelles vers Paris et retour. Mais les cyclistes utilisaient généralement leur nouveau moyen de locomotion dans les parcs et sur les boulevards des villes. Aujourd'hui, le concept majeur du cyclisme de loisir d'autrefois est de nouveau d'actualité : découvrir le paysage à vélo dans le cadre de la mobilité lente.