



Structurer son espace de vie

Texte: Robert L. Philippart

Le Traité de Londres du 11 mai 1867 exige l'ouverture de la ville et le démantèlement des fortifications. La « nouvelle ville » à inventer doit correspondre aux attentes des nouveaux résidents. Le concept développé va avoir tant de succès, qu'au bout d'une cinquantaine d'années la ville aura trouvé de nouvelles limites et commencé à structurer son nouvel espace de vie.

Visions

La population n'a pas réclamé la suppression de la forteresse comme c'était le cas à Sélestat, Belfort, Haguenau ou Landau. Des terrains constructibles étaient toujours à disposition à l'intérieur des remparts. La présence de la garnison assurait certes des avois pour une bonne partie de la population, mais les entrepreneurs vivaient aussi des revenus issus de la production sur des sites implantés dans la périphérie lointaine, au-delà du rayon militaire¹. Ces entrepreneurs identifiaient les chances économiques que pouvait représenter le retrait de la garnison².

Dès la signature du Traité de Londres trois visions différentes sont discutées: celle de faire de Luxembourg le siège d'une université³, celle d'en faire une ville industrielle⁴, et enfin celle, retenue, visant à développer le rôle de capitale.

La Constitution du 17 octobre 1868 confirme cette vision⁵. Elle établit notamment la concentration des pouvoirs exécutif, législatif et juridique à Luxembourg, qui accueille la résidence du Roi-Grand-Duc pendant ses séjours au pays. Le rapprochement des décideurs économiques et politiques doit encore être cimenté par une législation commerciale qui va favoriser la séparation entre le lieu de décision et celui de la production. Ainsi Luxembourg va attirer des sièges d'entreprises, dont la production se fait ailleurs.



Le tracé des lignes de tramway définit le rayon dans lequel s'établit la population et il assure le développement de la ville.

Place de Paris
© Dellere/1935/ONT

dont il se réserve le droit de déterminer leur affectation future. Les règlements communaux de la ville reprennent largement les stipulations des cahiers de charges de l'État pour la vente d'anciens terrains militaires⁸.

Le Gouvernement lotit en parallèle l'ancien front de la plaine (Boulevard Royal, parcs) et le côté gauche de l'avenue de la gare. Les maisons de maître et villas vont caractériser le logement proche des instances de décisions, alors que les manufactures artisanales, les appartements et maisons de classes moyennes vont s'établir à proximité du chemin de fer, pourvoyeur d'emplois⁹. Ce « tandem de lotissement » se poursuivra en 1880 avec l'aménagement des quartiers du Bdv Joseph II¹⁰. À la même époque de petites et moyennes entreprises s'installent aux rues Origer, Bourbon et Neipperg. Chacun de ces quartiers va disposer d'une église et d'une école pour garantir l'instruction des enfants¹¹.

La pression foncière entraîne une densification des zones centrales : la rue Beaumont est prolongée, le bastion Berlaimont (en face de la Banque Centrale) démolit et son emplacement est intégré dans le périmètre constructible, les casernes de l'artillerie au Piquet sont remplacées par un îlot à commerces et à logements¹². La pression des voisins et la prise de la valeur des terrains

chassent des entreprises installées à proximité du Boulevard Royal vers la périphérie¹³. Ces terrains vont accueillir dès lors des logements, des cabinets de professions libérales, le siège de sociétés¹⁴. Plusieurs propriétaires de la ville haute morcellent leurs propriétés pour mieux les valoriser par une construction plus dense, au détriment de jardins privés et de cours¹⁵. L'impact de l'ouverture du pont Adolphe va être considérable. Sur dix ans (1895-1906), les prix du foncier vont quintupler¹⁶.

Bonnevoie se développe à son tour, avec son église (1887), ses écoles, son lavoir, ses logements pour classes moyennes. En 1904 le projet de lotissement de 15 ha au « Bongeschwan » est en discussion. Le pont le reliant à la ville est autorisé en 1913¹⁷. À la même époque le Gouvernement projette un quartier de villas au Bdv Servais. La butte de Verlorenkost, bien à l'écart des flux de passage, est réservée à la construction d'un laboratoire bactériologique et envisagé comme site pour construire de nouvelles prisons¹⁸. Les villes basses évoluent peu, même si les anciennes casernes connaissent des réaffectations multiples.

En 1887, les bilans financiers présentent des chiffres positifs, les travaux de démantèlement réalisés étant couverts par la vente de terrains à construire.¹⁹ ➤

L'urbanisme, une nouvelle doctrine de la régularisation. Plan d'ensemble des alignements entre Hollerich, Merl, la limite de la commune de Strassen et de Rollingergrund, feuille 2, Stubben, Hermann, Josef, 1924



Guy Hoffmann © Archives de la Ville de Luxembourg

Un projet à caractère durable

Avant de se lancer dans le projet de démantèlement et d'urbanisation, le Gouvernement s'informe comment d'autres villes se sont prises aux mêmes défis. La menace d'être entraîné dans la guerre franco-allemande de 1870, et l'obligation de respecter la neutralité politique imposée par le Traité de Londres, font que le Gouvernement va développer son propre modèle pour convertir Luxembourg en ville ouverte⁶. Il concentre notamment dans les mains de l'État les propriétés issues des friches militaires. Il prend par ailleurs la liberté de les répartir en zones fonctionnelles, de les aménager par lots, d'en fixer les conditions de vente, les modes de construction. Finalement il définit l'usage de la voirie. L'État dédommage la ville pour la perte de la garnison par une somme considérable, mais aussi par quelques terrains⁷

Monitoring

En mars 1915, le Ministre d'État, Paul Eyschen, explique son engagement décennal pour le développement de la ville. « (...) j'ai poussé avec une activité vraiment fiévreuse à l'agrandissement et à l'embellissement de la capitale (...) pour que dans les moments difficiles, il y eut là une vraie capitale et qu'alors le pays serait peut-être respecté en grande partie à cause précisément de sa capitale »²⁷.



Tony Krier © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Les tramways construits dans les ateliers des TVL contribuaient à l'identité de l'espace urbain (1951)

Une qualité de vie à la hauteur des exigences des décideurs résidents

La prescription de construire des villas entourées de jardins ou touchant aux promenades publiques, et l'obligation d'élever des immeubles à au moins deux étages et à « façades régulières » en matières nobles²⁰, traduisent la volonté de réserver les quartiers entourant le centre historique à une population aisée, bénéficiant du droit électoral²¹. Le plan d'agrandissement de 1868 vise le raccordement de la ville haute aux marchés internationaux par voie routière. D'autre part le système de villas entourant la ville doit assurer la transition entre la zone urbaine et la campagne²².

Edouard André transforme notamment d'anciens vestiges de la forteresse pour lesquels on n'a guère trouvé de nouvelles fonctions économiques, en « folies » ou « landmarks », affichant l'entrée dans la zone urbaine²³. La recherche de l'hygiène de vie se combine au souci de la mobilité : le tramway est inauguré en 1875²⁴, les trottoirs remontent à 1873. Ce cadre est agrémenté d'une architecture créative et variée, présentant une « succession de tableaux pittoresques » (Edouard André). À cela s'ajoute une déclinaison de la présence de la nature en zone urbaine : parc forestier, promenade publique, squares, allées²⁵.

Les bains municipaux, l'école primaire Aldringen et le Théâtre (des Capucins) assurent le cadre de vie recherché par les décideurs, que les autorités ont voulu attirer en ville. Le Kiosque à musique à la place d'Armes convertit une place militaire en « salon de la ville »²⁶.



Débordement général

En 1916, la densité de la population sur le territoire de l'ancienne commune de Luxembourg a dépassé, avec 5.355 h/km², le seuil d'une qualité de vie saine²⁸.

Les plans d'aménagement du quartier de la gare (1893/1906)²⁹ et de Limpertsberg (1901) incluent déjà des sections des communes voisines pour garantir un développement harmonieux à la ville³⁰. Ces projets prévoient du logement pour les classes moyennes³¹, des places publiques, des établissements scolaires, un hôpital, un nouveau cimetière, des églises. Ces plans couvrent en partie des terrains privés.



Plan J.P. Biermann 1878
(Biermann, J.P. Abrégé
historique de la ville &
forteresse de Luxembourg,
Luxembourg, 1890.)

Guy Hoffmann © Archives de la Ville de Luxembourg

«
*Une ville agrandie
et embellie qui
fasse la fierté du
pays dont elle est
la capitale.*
»

Seconde ouverture de la ville

La fusion avec les communes limitrophes, en 1920³², fait baisser la densité de la population à 902 h/ km². En 1922 il y a au total 46.506 habitants. Tout un espace variant entre urbanité et ruralité est à structurer. Pour viabiliser les quartiers les plus reculés, sept nouvelles lignes de tramways viennent compléter le réseau existant. À partir de 1926 des autobus vont raccorder les quartiers à topographie difficile au centre-ville et à la gare. Toutes les sections du nouveau territoire sont raccordées à l'électricité, la conduite d'eau, la canalisation. Elles sont par ailleurs dotées d'équipements scolaires et sportifs (stade 1928), d'une maternité (1936), d'un abattoir central. Des logements sociaux sont créés dans différents quartiers périphériques. Toutes les rues vont progressivement être longées de trottoirs. Ces travaux vont de pair avec l'assainissement de vieux quartiers et l'élargissement de rues anciennes³³.

Les plans d'urbanisation élaborés en 1922/24 par Josef Stübben, auteur de « Der Städtebau », guident les décisions en matière d'aménagement de la ville jusqu'aux années 1960. L'absence d'approbation officielle³⁴ garde toute liberté d'inspiration en même temps que la flexibilité pour agir sur le terrain face à une multitude de propriétaires. Le travail de Stübben se caractérise par la mise en évidence des formes topographiques, le respect du patrimoine historique et du climat, l'importance de zones vertes continues, le souci esthétique par le volume, la forme et la matière du construit. Ses projets d'aménagement veillent à ne pas laisser le prix foncier évoluer sans contrôle³⁵. ♦

- ¹ KOLTZ, J.P., Baugeschichte der Stadt und Festung Luxemburg, Luxemburg, 1972, p. 535-538.
- ² TRAUSSCH, Gilbert, Le Luxembourg, Anvers, 1989, p. 308.
- ³ MALGET, Jean, Die Kirche Luxemburgs in ihrem Werden, Wachsen und Wirken, in Heimat und Mission, N°1/2, Luxemburg, 1985, p. 18.
- ⁴ BRUNS, Änder, La modernité triomphe de la forteresse, in Pont Adolphe, Luxemburg, 2016, p. 8-21.
- ⁵ THILL, Jean, Documents et textes relatifs aux Conditions et institutions politiques luxembourgeoises, s.l., p. 17, 30, 37, 43, 46.
- ⁶ Philippart, Robert L.; Deprey, Philippe, Mons ou Paris comme modèle d'ouverture de la ville, in 20 Joer Frenn vun der Festungsgeschicht, Luxemburg, 2017 (sous presse).
- ⁷ KOLTZ, J(ean)-P(ierre), Baugeschichte der Stadt und Festung Luxemburg, t.2, Luxemburg, 1946, p.171.
- ⁸ PHILIPPART, Robert L., Luxembourg de l'historicisme au modernisme, de la ville forteresse à la capitale nationale, Louvain-la-Neuve-Luxembourg, 2006, t.1, p. 607-614
- ⁹ ETRINGER, Norbert, Vom Werden und Wachsen des Bahnhofviertels, in 50^e anniversaire du Syndicat des Intérêts locaux Luxembourg-Gare, Luxemburg, 1981, p. 55-149.
- ¹⁰ Philippart, Robert L., La villa Foch 1891-1976, in Villa Foch Luxembourg, Luxemburg, 2012, p. 9-61.
- ¹¹ IDEM, Une ville rejoint sa gare, in 100^e Letzebuerg Gare, Luxemburg, 2012, p. 69-103.
- ¹² Krau, Jacques, 50 Jahre Union commerciale de la ville de Luxembourg, in 50^e anniversaire de l'Union commerciale de la ville de Luxembourg, p. 85-112.
- ¹³ www.hvl.lu
- ¹⁴ Aschman, Christian, Grodeki, Joanna, Philippart, Robert L., Lëtzebuerg Moderne, Luxemburg, 2013, p. 136.
- ¹⁵ LINK, André, Chronique de l'immeuble „Monterey“, Luxemburg, 2007, p. 79.
- ¹⁶ Lorang, Antoinette, Plateau Bourbon und Avenue de la Liberté in PSH, N° 103, Luxemburg, 1989.
- ¹⁷ Pier, J.P., Bonneweg in Mittelalter und Neuzeit und seine geschichtlichen Beziehungen zu Hollerich, Luxemburg, 1939, p. 94.
- ¹⁸ Philippart, Robert L., Ouvrir la ville et la société aux nouveaux défis, la contribution de Paul Eyschen, in Nos Cahiers, N°3, Luxemburg, 2016, p. 87-102.
- ¹⁹ Compte-Rendu des séances à la Chambre des Députés, séance du 17 janvier 1888, Luxemburg, 1888, p. 377.
- ²⁰ Cahier des charges pour la vente des terrains à bâtir au front nord-ouest de la place de Luxembourg, Luxemburg, 1869, 1871 et 1872.
- ²¹ ALS, Nicolas, La Chambre des Députés, histoire d'une institution, in Philippart, Robert L.; ALS, Nicolas, La Chambre des Députés, Luxemburg, 1994, p. 282.
- ²² Philippart, Robert L., Edouard André bouscule le plan de Louis Fuchs, in Bulletin de l'Association Edouard André, Paris, 2011, p. 4-8.
- ²³ Koltz, Jean-Pierre, La „Dent creuse“ et les „Tours du Rham“, in Mélanges offerts à Jean Goedert, Luxemburg, 1983, p. 133-153.
- ²⁴ A.M.F.L., Les tramways de la ville de Luxembourg, Walferdange, s.d., p. 6.
- ²⁵ Andre, Edouard, L'Art des jardins, Paris, 1879.
- ²⁶ Reitz, Jean; Enright, Marie-Claire; Willwert, Patrick, La place d'Armes et le Cercle, Luxemburg, 2016, p. 27.
- ²⁷ Compte-Rendu des séances à la Chambre des Députés, séance du 10 mars, 1915.
- ²⁸ 18.796 h pour 3,51 km² (Trausch, Gérard, L'expansion démographique, in la ville de Luxembourg, Anvers, 1994, p. 260.)
- ²⁹ ANLux, Bâtiments Publics, N°361.
- ³⁰ Idem, H forteresse de Luxembourg, n°374.
- ³¹ Über die geplante Wallfahrtskirche in Luxemburg, Luxemburg, 1900, p. 27.
- ³² Loi du 26 mars 1920 in Mémorial, A23, 27 mars 1920, Luxemburg, 1920, Loi du 30 juin 1920 in Mémorial, A46, 30 juin 1920, Luxemburg, 1920.
- ³³ 25 années au service de la ville de Luxembourg – in Memoriam Gaston Diderich, Luxemburg, 1946, p. 11-15.
- ³⁴ Theato, Fernand, Déi urbanistesch Entwécklung vun der Stad Lëtzebuerg, Luxemburg, 2005, p. 62.
- ³⁵ Karnau, Oliver, Hermann, Josef Stubben (1876-1930), Wiesbaden, 1996.