

LA VILLE FORTERESSE

L'évolution de la ville forteresse de Luxembourg entre 963 et 1867

La vie derrière les murs et à l'abri des menaces du dehors favorisait le développement de bonnes relations entre les habitants. L'accumulation de richesses attirait les pauvres des campagnes proches et lointaines. L'histoire de la ville devient histoire de la société. La ville vit en symbiose avec sa campagne. Elle tient aussi sa place hiérarchique dans un réseau de villes bien plus large.

Le site topographique, grâce au rétrécissement de la vallée de l'Alzette et de l'accès difficile qui en découle, permit de dévier l'ancien axe nord-sud vers les plateaux de Bonnevoie et de Luxembourg. L'axe est-ouest passant également par le plateau de Luxembourg élève celui-ci du statut de lieu de passage à celui de carrefour. Ce carrefour, situé aux confins des mondes germanique et latin, va connaître un avenir militaire. L'eau de l'Alzette, et dans une moindre mesure celle de la Pétrusse, assurent une plus-value, car elles attirent des artisans, puis des commerçants.

À défaut de port fluvial et de richesses du sol, seule la vocation de carrefour économique et de lieu stratégique vont déterminer le sort de Luxembourg. Le pouvoir politique va exploiter cette situation dès le 10^e siècle. La position stratégique de la ville par rapport à la France, respectivement aux Pays-Bas et à l'Empire, fera de la ville un *Gibraltar du Nord*. Les garnisons assurent à la ville un rendement certain et constituent la base de son système économique.

La position stratégique de la ville par rapport à ses voisins fera d'elle un «Gibraltar du Nord»

Aux mains du pouvoir

La situation de frontière de Luxembourg dans les anciens Pays-Bas bourguignons, espagnols, ou encore autrichiens, respectivement dans la France royale puis républicaine soulignent la situation excentrée du site. Luxembourg ne fut jamais une cité épiscopale,



Forteresse de Luxembourg,
dessin de Michel Engels
(Palais grand-ducal) .

L'avenir de la ville dépendait de la capacité des autorités publiques à renouveler l'attrait économique et politique de leur cité face aux grands centres européens. Elles attiraient des artisans, des commerçants, mais aussi l'Église qui assurait l'enseignement et faisait fonctionner des hospices. Elles firent de cette ville un centre de décision régissant son *Hinterland*. Les régimes politiques, dont les centres de décision étaient établis à Paris, à Bruxelles, à Vienne ou à Madrid, installaient à Luxembourg une couche de fonctionnaires et d'administrateurs politiques et militaires étrangers. Au 19^e siècle seulement, ces fonctionnaires deviendront exclusivement des autochtones. Notons que dans le sillage de cette population de fonctionnaires s'établirent des professions libérales ac-

La ville de Luxembourg, en 1689
(collection privée).



tives dans les domaines du droit et des finances. La présence d'une caste de fonctionnaires et du génie militaire, décidant de l'affectation et de la fonctionnalité de l'espace urbain, constitue une caractéristique de la ville dans la longue durée. Cette population cosmopolite ressemble à celle d'autres types de villes comme les cités mercantiles ou universitaires.

Le pouvoir public en place joue sur la causalité cumulative comme moteur du développement des villes. Il crée des avantages économiques par l'octroi de lettres d'affranchissement et la création de foires, par la mise en place d'un enseignement assurant le niveau intellectuel et spirituel de la population dont a besoin la ville pour fonctionner, et rayonner. L'adhésion à l'union douanière avec l'Allemagne, au 19^e siècle, entraîna une politique habile du gouvernement luxembourgeois jouant sur les taxes économiques pour augmenter l'attrait du site.

Le rôle économique de la ville et son poids démographique restaient toutefois inférieurs à sa position stratégique militaire. Économiquement parlant, la capitale luxembourgeoise est de second ordre, alors que sa situation militaire sera généralement de tout premier ordre.

Un urbanisme politique

Le pouvoir politique n'a pas uniquement agi à distance. En légiférant, il intervint également sur le site. Les artisans, commerçants et couvents qui s'établirent en ville s'implantaient généralement sur des terrains appartenant à la Cour et lotis par celle-ci.

Dès le 15^e siècle, les pouvoirs politique et militaire centraux décidaient de l'aménagement de la ville. Des considérations de stratégie militaire et de sécurité conduisaient les autorités à aménager la ville haute en damier. Ils n'hésitèrent pas à déplacer des populations au sein de la ville. L'archéologie récente confirme que les projets de logements civils respectaient un certain souci urbanistique. Le pouvoir politique décida du déplacement progressif du centre d'affaires de l'est vers l'ouest de la ville, du Marché-aux-Poissons vers la place d'Armes, de la prévalence de la ville haute sur les villes basses. Le souci de l'efficacité et de la sécurité militaire primait. La situation de l'individu n'était guère prise en compte, mais celle du groupement humain, de la cité comme pion stratégique de la politique. Le pouvoir militaire créa deux zones de logements, l'une civile, réservée à la population locale, l'autre, placée sous le contrôle des autorités militaires, assignée aux soldats de la garnison. Deux populations distinctes se partageaient un même espace urbain tout en restant bien séparées.

Le problème de l'extension de la ville se pose dès le 17^e siècle, où l'on songe à construire un pont en direction du plateau Bourbon. La gare ferroviaire sera construite devant

la ville. Le chemin de fer augmentait la pression. La ville étouffait dans son carcan. La délocalisation, en 1864, de la poudrière Marie-Thérèse permit d'aménager un quartier proche de la gare. L'évolution de la stratégie militaire et des techniques de défense exigeaient la construction de forts extérieurs. La zone des combats s'éloigna de la ville. Le rayon militaire qui défend toute construction dans le périmètre de la forteresse éloigna la ville de la campagne.

L'administration française, par la confiscation des biens de l'Église et l'usage profane qu'elle en faisait, lança une tradition de récupération d'immeubles de tout genre pour des fonctions auxquelles ils n'étaient pas destinés. Les églises, couvents et refuges de couvents ou de l'ancienne noblesse étaient récupérés pour loger des fonctions propres à la forteresse, de la municipalité ou de l'État. Cette récupération d'immeubles freina la construction d'édifices publics. La fonction publique occupe des lieux mal appropriés à son bon fonctionnement.

De quoi vivait la ville?

Le pouvoir communal qui, au Moyen Âge, commençait à s'émanciper, n'arriva pas à se libérer du joug national. Ermesinde avait bien accordé les lettres d'affranchissement en 1244. Alors que de nombreuses villes se sentaient abandonnées par le pouvoir éloigné à distance et puisaient leurs forces dans leurs ressources naturelles ou le commerce, à Luxembourg, les intérêts militaire et politique primaient toutes les actions. Cette hiérarchie ne sera jamais renversée. La ville ne doit pas uniquement consentir aux décisions du pouvoir national, mais doit encore contribuer financièrement à la mise en œuvre de ces décisions.

Son premier élan autonome en matière d'urbanisme consistait dans l'établissement d'un plan d'alignement général axé sur l'hygiène et la morale. Le gouvernement n'en autorisa pas l'exécution. Le génie militaire empêcha son rêve d'une gare ferroviaire en ville.

En construisant leurs refuges à l'intérieur de la forteresse, la noblesse et le clergé y concentraient leurs fortunes et en faisaient un lieu d'échanges économiques et intellectuels en présence de l'administration provinciale. Cette thésaurisation ne cache pas que les propriétaires des fonds provenaient d'une province pauvre. Le logement des étudiants de l'Athénée, en provenance des anciens quartiers wallons, a été une ressource importante pour la ville. La première Constitution de 1841 confirme Luxembourg comme capitale et de ce fait comme lieu de décision et de concentration des fortunes.

La construction et l'entretien des ouvrages militaires a assuré à la ville et à ses environs la présence d'un contingent important d'ouvriers et d'entrepreneurs, qui trouveront

**Le génie militaire
empêcha son rêve d'une
gare ferroviaire en ville**

(double page suivante)

La ville de Luxembourg d'après

Carel ten Kate (1822-1891),

avant 1867

(Nationaal Museum Paleis

Het Loo, Apeldoorn).





plus tard emploi dans le démantèlement des fortifications et dans les travaux d'extension de la ville. Ils font partie de la ville, bien avant l'ère industrielle.

La garnison, avec 4 000 à 8 000 hommes, suivant les périodes, constituait une source de revenus importante. Contrairement à d'autres villes qui réclamaient le démantèlement de leurs fortifications et qui les considéraient comme un corset entravant leur expansion économique, Luxembourg vivait bien de ce monde soldatesque. Trèves et Bruxelles s'étaient déjà défaits de leurs remparts au 18^e siècle. Le Traité de Londres de 1867 demandant la suppression de la forteresse fut ressenti à Luxembourg comme un choc.

La richesse matérielle de la population se trouvait en partie à l'extérieur de la forteresse, le pouvoir de décision et la gestion de fortunes restant l'apanage de l'*intra muros*: les bourgeois de la ville possédaient des terres dans les environs de la ville, données généralement en arrentement. Or, comme le rendement de ces terres fut moyen, la population locale, jusqu'en 1840 au moins, dut vivre de plusieurs ressources à la fois. On exerçait le métier d'artisan-commerçant, tout en louant son arrière-maison, sa parcelle à l'extérieur des remparts et en tenant basse cour. Luxembourg n'a pas eu de vocation industrielle.

Dès le 18^e siècle, l'octroi apparaît déjà comme un frein au développement industriel. La stratégie militaire ne tolérait point ces établissements encombrants sur son site, menaçant par ailleurs la sécurité de ces infrastructures. La ganterie Lippmann quitta la ville au profit de Bonnevoie, la faïencerie Boch s'établit à Muhlenbach/Septfontaines. La sidérurgie s'établit à Eich, Dommeldange et Hollerich. Ensemble avec les manufactures, elle forme un cordon industriel autour de la forteresse. Le développement rapide et massif de la sidérurgie au bassin minier enleva à la ville toute prétention ultérieure sur une vocation de centre de production industriel. Si la ville gère le rendement financier de l'industrie, la campagne assure la main-d'œuvre, le bois de combustion, l'eau et l'espace d'expansion. Le rayon militaire sis entre la périphérie industrielle et les ouvrages militaires permettra l'expansion de la ville.

Une ville cosmopolite

L'enseignement préparait la jeunesse dès le Moyen Âge à la connaissance de l'allemand et du français

La population indigène fit face à des garnisons étrangères ne parlant pas la langue du pays. Ils furent encore de confessions différentes, comme l'atteste le temple protestant qui fut quasiment réservé aux seuls membres de la garnison et à quelques fonctionnaires néerlandais. La communauté juive s'est développée au 19^e siècle. Ces habitants partageaient des styles de vie et des vues philosophiques différents: ce furent les militaires qui créèrent les loges maçonniques et plusieurs associations culturelles. L'enseignement préparait la jeunesse dès le Moyen Âge à la connaissance de l'allemand et du français. Cette ouverture

sur le monde attire aussi des religieux de tous horizons linguistiques pour prendre soin de la jeunesse et des malades. Ce brassage traditionnel de populations facilitera le passage de la ville forteresse vers la ville ouverte qui attirera des investisseurs étrangers.

La ségrégation sociale, qui se manifeste dès la fin du 18^e siècle, annonce les courants politiques qui apparaîtront un siècle plus tard. Les associations culturelles deviendront des instruments de lobbying politique et rendront la population consciente de son droit d'autodétermination. L'élitisme social se manifeste par le nom de «café» réservé aux cabarets les plus distingués, l'aménagement de loges à la salle de spectacles, le code vestimentaire, l'ameublement choisi.

La maîtrise de l'espace

La «domestication» de la nature est une caractéristique de la ville. Si la topographie accidentée garantit le caractère imprenable du site, l'évolution de l'artillerie et des techniques de la défense en exige des adaptations constantes: escarpement artificiel des côtes, aménagement de casemates et de fossés, dénudation du sol, travaux de nivellement et de remblais de vals, récupération de la terre végétale comme amortisseur de bombes sur les ouvrages, recours aux arbustes pour masquer certains ouvrages.

La vocation économique de la ville exige le nivellement des terrasses séparant la ville médiévale de la ville Renaissance, de la terrasse géologique coupant le couvent du St Esprit de la ville haute et la construction de viaducs routiers et du chemin de fer.

Le travail dans le roc renforça la confiance dans la pierre locale qui servit à la construction des remparts, des casernes, des édifices civils. Elle devint le symbole de la richesse du pays.

L'évolution de l'artillerie, la pression démographique, la diversification des activités exigent une réadaptation constante du site délimité jusqu'en 1867 à un espace défini au 14^e siècle. Pour en permettre une meilleure exploitation, et à défaut de pouvoir l'agrandir en raison des remparts, on construisait en hauteur, en bande et à double rangée. En 1867, la ville était arrivée à bout de souffle avec plus de 2 500 habitants au km². L'entassement, tant des soldats que de la population civile, l'insuffisance en puits, citernes et canalisations, une conduite d'eau encore rudimentaire, faisaient de la ville un lieu insalubre, où la mortalité moyenne était supérieure à celle à la campagne. L'apparition d'épidémies, la promiscuité et la dégradation des mœurs caractérisaient la vie, menaçaient la cohésion sociale et freinaient le développement économique. La situation fut bloquée: d'une part, la ville vivait de sa garnison et, d'autre part, celle-ci l'empêcha dans son expansion. Le traité de 1867 tranchera la situation de l'extérieur.

sur le monde attire aussi des religieux de tous horizons linguistiques pour prendre soin de la jeunesse et des malades. Ce brassage traditionnel de populations facilitera le passage de la ville forteresse vers la ville ouverte qui attirera des investisseurs étrangers.

La ségrégation sociale, qui se manifeste dès la fin du 18^e siècle, annonce les courants politiques qui apparaîtront un siècle plus tard. Les associations culturelles deviendront des instruments de lobbying politique et rendront la population consciente de son droit d'autodétermination. L'élitisme social se manifeste par le nom de «café» réservé aux cabarets les plus distingués, l'aménagement de loges à la salle de spectacles, le code vestimentaire, l'ameublement choisi.

La maîtrise de l'espace

La «domestication» de la nature est une caractéristique de la ville. Si la topographie accidentée garantit le caractère imprenable du site, l'évolution de l'artillerie et des techniques de la défense en exige des adaptations constantes: escarpement artificiel des côtes, aménagement de casemates et de fossés, dénudation du sol, travaux de nivellement et de remblais de vals, récupération de la terre végétale comme amortisseur de bombes sur les ouvrages, recours aux arbustes pour masquer certains ouvrages.

La vocation économique de la ville exige le nivellement des terrasses séparant la ville médiévale de la ville Renaissance, de la terrasse géologique coupant le couvent du St Esprit de la ville haute et la construction de viaducs routiers et du chemin de fer.

Le travail dans le roc renforça la confiance dans la pierre locale qui servit à la construction des remparts, des casernes, des édifices civils. Elle devint le symbole de la richesse du pays.

L'évolution de l'artillerie, la pression démographique, la diversification des activités exigent une réadaptation constante du site délimité jusqu'en 1867 à un espace défini au 14^e siècle. Pour en permettre une meilleure exploitation, et à défaut de pouvoir l'agrandir en raison des remparts, on construisait en hauteur, en bande et à double rangée. En 1867, la ville était arrivée à bout de souffle avec plus de 2 500 habitants au km². L'entassement, tant des soldats que de la population civile, l'insuffisance en puits, citernes et canalisations, une conduite d'eau encore rudimentaire, faisaient de la ville un lieu insalubre, où la mortalité moyenne était supérieure à celle à la campagne. L'apparition d'épidémies, la promiscuité et la dégradation des mœurs caractérisaient la vie, menaçaient la cohésion sociale et freinaient le développement économique. La situation fut bloquée: d'une part, la ville vivait de sa garnison et, d'autre part, celle-ci l'empêcha dans son expansion. Le traité de 1867 tranchera la situation de l'extérieur.



Plan de la ville
de Luxembourg, 1803
(ANLux).

L'arrivée du chemin de fer sortira Luxembourg de son isolement

Luxembourg est une création politique. L'absence d'un port, de richesses du sol et son éloignement des grandes routes européennes attestent une situation excentrée, renforcée encore par l'absence, depuis la disparition de la maison de Luxembourg, de toute résidence princière ou épiscopale. Le site topographique et la situation frontière entre les mondes culturels germanique et latin lui valaient une position stratégique d'importance sur l'échiquier militaire européen. Luxembourg fut certes une ville de garnison, mais aussi un centre administratif et d'enseignement. Un lieu de refuge, aussi, pour la noblesse et le clergé. La garnison assurait à la ville une vocation internationale, car cette population importait sa culture, ses philosophies, ses religions. L'industrie artisanale fut cantonnée dans la périphérie. L'arrivée du chemin de fer sortira Luxembourg de son isolement. La ville fait désormais partie d'un réseau de marchés et de centres de pensée intellectuelle. La stratégie économique remplace progressivement la stratégie militaire. En 1867, la ville suffoque à l'intérieur de ses remparts, mais elle n'a guère le pouvoir pour s'en affranchir, car l'économie vit de la présence des soldats. Le Traité de Londres changera cette situation.

Vestiges de la forteresse, avenue Monterey.





Vues de la ville
de Luxembourg vers 1895
(photos Charles Bernhoeft,
collection privée).



LA VILLE DE LUXEMBOURG

De la ville forteresse à la ville ouverte entre 1867 et 1920

Luxembourg de 1867 à 1920: des friches militaires à la capitale nationale

En 1867, la ville étouffe dans ses remparts. Elle ne dispose plus de place pour évoluer, pour s'étendre. Elle ne peut plus héberger des infrastructures encombrantes. Le Traité de Londres du 11 mai 1867 exigeant le départ de la garnison prussienne, le démantèlement des ouvrages militaires et la neutralité politique du pays libère la ville de son carcan militaire et l'oriente vers une identité nouvelle. La fusion de la ville avec ses communes limitrophes en 1920 va intégrer la périphérie à la cité.

Le chemin de fer va structurer l'espace

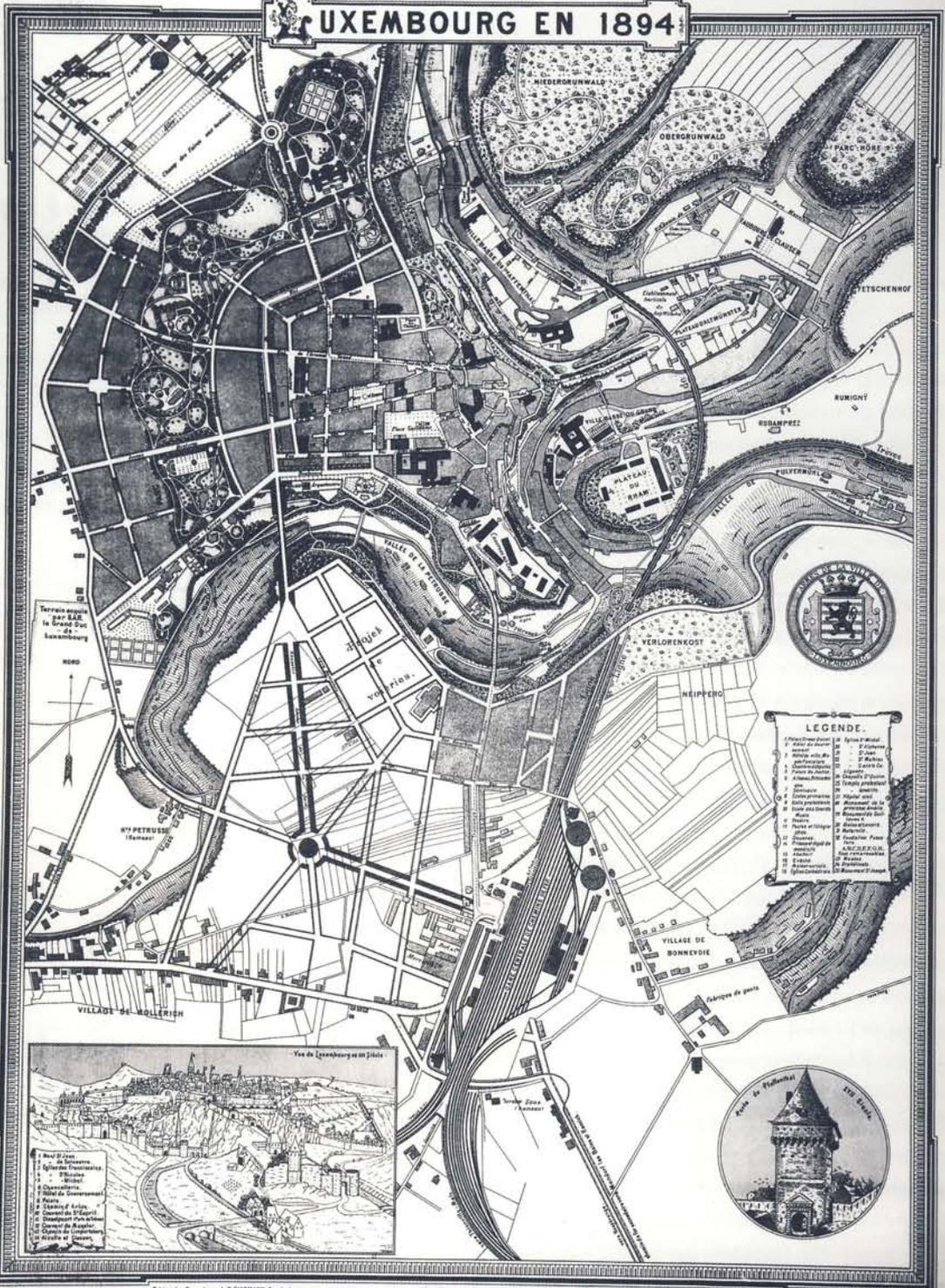
La gare des voyageurs et marchandises, construite pour des raisons de stratégie militaire sur les territoires de la commune de Hollerich, fixait le pôle d'attraction économique et industriel de la ville extra muros. La construction du Viaduc reliant la ville à la gare avait bouleversé l'organisation spatiale et économique de la ville haute, qui disposait désormais de deux entrées au lieu d'une seule. Les villes basses exclues de ces voies de communication sont laissées pour compte.

L'octroi confirme à la ville sa fonction de centre économique, même s'il la prive des recettes que procure l'industrie. Les communes de Hollerich et d'Eich, qui ignorent cette taxe, accueillent industries et manufactures. L'octroi évite à la ville des équipements encombrants et polluants. Le centre-ville assume des fonctions nobles, à haut rendement économique: exercice du pouvoir politique et économique, gestion des fortunes, enseignement, logement de l'élite bourgeoise. La suppression de l'octroi coïn-

Plan de la ville au tournant
du 19^e au 20^e siècle
(ANLux).



LUXEMBOURG EN 1894



Nous Guillaume III,

par la grâce de Dieu,

Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau,

Grand-Duc de Luxembourg,

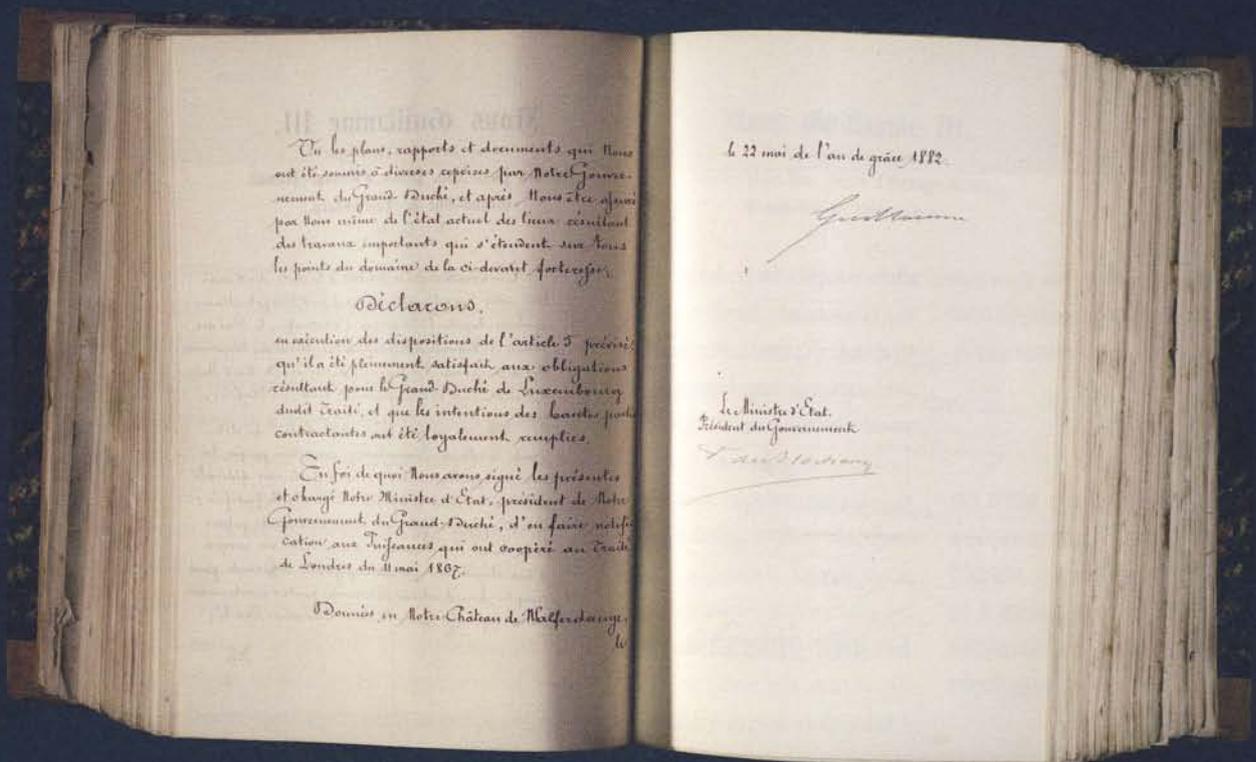
&c., &c., &c.

Un le traité signé à Londres, à la date, du 11 mai 1867 entre Nos plénipotentiaires et les Plénipotentiaires de Leurs Majestés l'Empereur d'Autriche, le Roi des Belges, l'Empereur des Français, la Reine du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le Roi d'Italie, le Roi de Prusse et l'Empereur de toutes les Russies ;

Attendu qu'aux termes de l'article 3 du dit traité la ville de Luxembourg, considérée jusque là sous le rapport militaire comme forteresse fédérale allemande, devait cesser d'être une ville fortifiée ; que d'après l'article 5 du même acte ladite place forte devait être convertie en ville ouverte au moyen d'une démolition que Nous jugeions suffisante pour remplir les intentions des hautes parties contractantes exprimées dans l'article 3 du même traité ;

En

Arrêté grand-ducal proclamant
Luxembourg ville ouverte, 22 mai
1883 (erreur de date sur le document)
(ANLux lois et arrêtés grand-ducaux).



En les plans, rapports et documents qui Nous
ont été soumis & divers copies par Notre Jouve-
nement du Grand-Duché, et après Nous être informés
par Nos ministres de l'état actuel des lieux, résultant
des travaux importants qui s'exécutent sur Nous
les points du domaine de la ci-devant Fort-Léopold.

Déclarons.

en exécution des dispositions de l'article 5 précité,
qu'il a été pleinement satisfait aux obligations
résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg
dudit traité, et que les intentions des hautes parties
contractantes ont été loyalement remplies.

En foi de quoi Nous avons signé les présentes
et chargé Notre Ministre d'Etat, président de Notre
Gouvernement du Grand-Duché, d'en faire notifier
certaines aux Instances qui ont coopéré au traité
de Londres du 11 mai 1807.

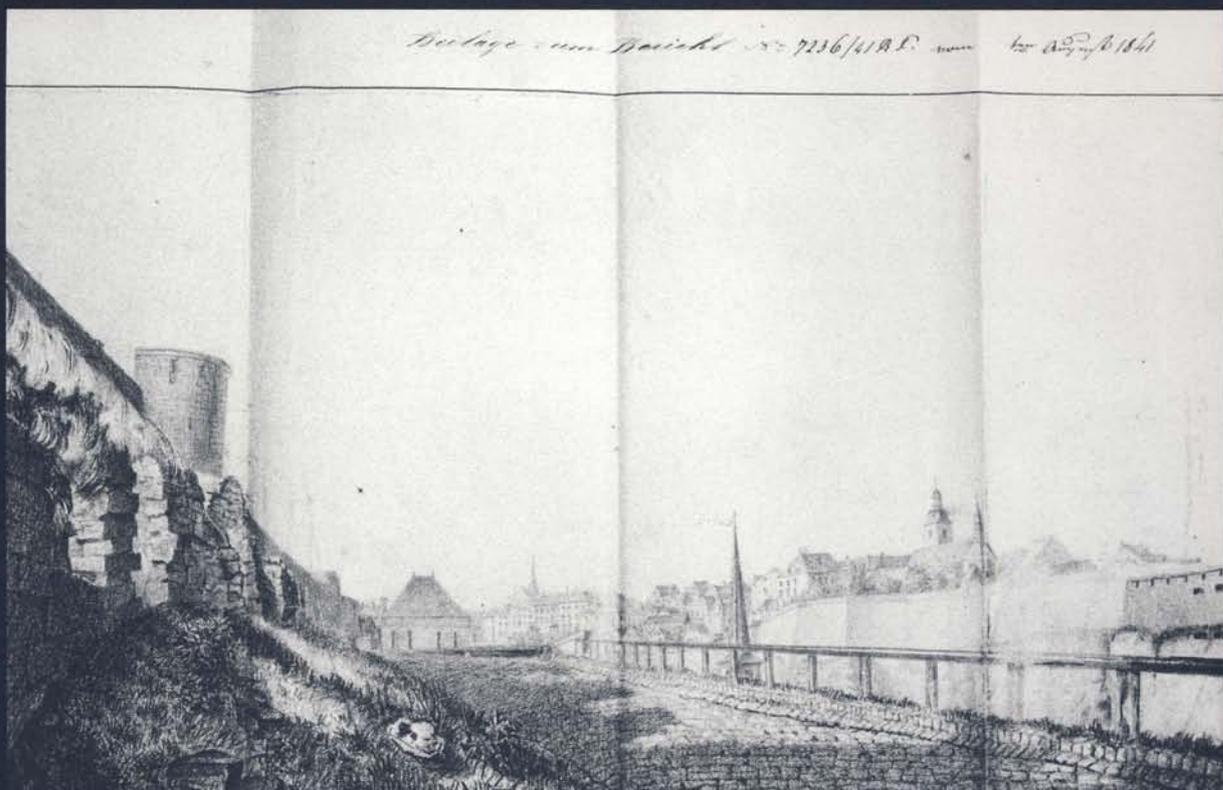
Donné en Notre Château de Malzeville le

le 22 mai de l'an de grâce 1882.

Guillaume

Le Ministre d'Etat,
Président du Gouvernement

F. de W. de W.



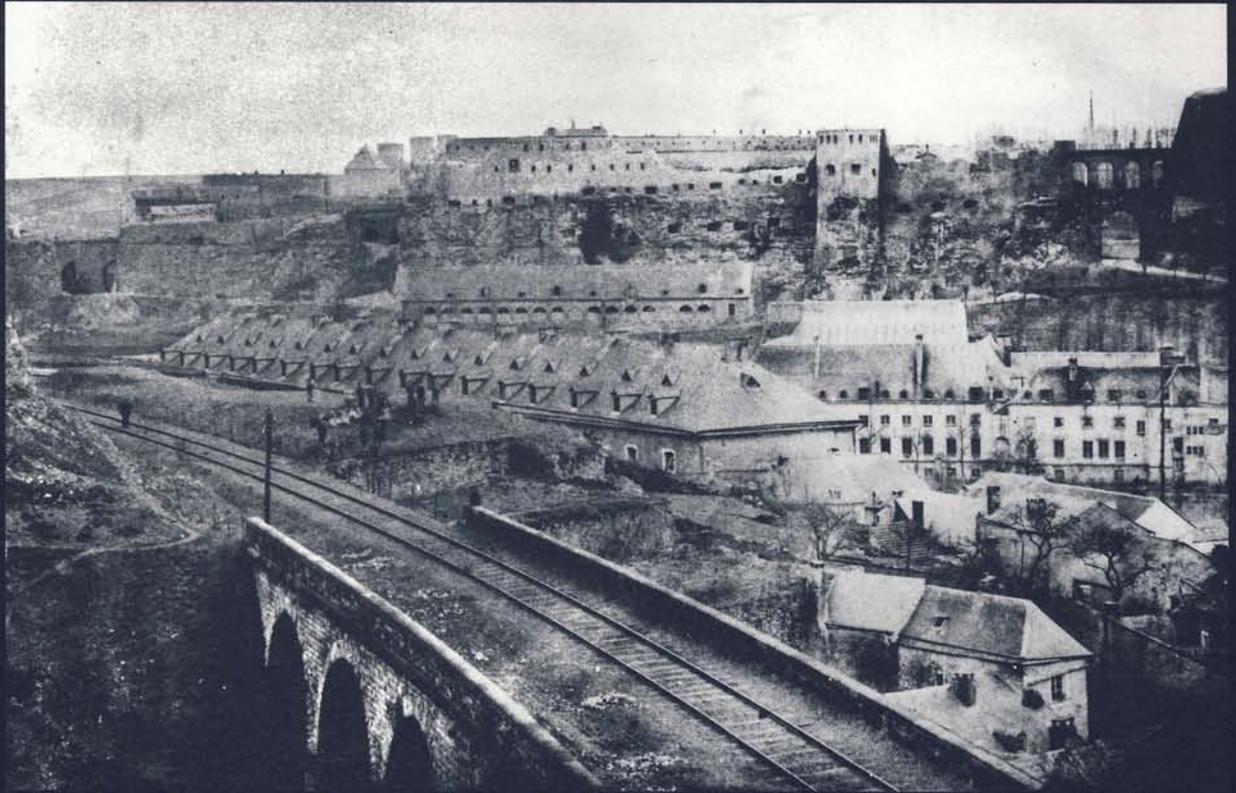
Vue sur la ville depuis la porte de Trèves, dessin au crayon, 1841 (ANLux F 231).

Luxembourg sera un centre de décisions, les autres régions seront réservées à la production industrielle ou agricole

cide avec la confirmation du centre comme «city». Plus rien n'empêche la fusion avec les communes limitrophes en 1920. Le Traité de Londres de 1867 marque la fin d'un système économique basé sur l'autarcie. Le départ de la garnison signifie la perte de consommateurs. Une nouvelle identité est recherchée: ville universitaire ou industrielle, centre économique et politique du pays. Le choix tomba sur cette troisième opportunité: Luxembourg sera un centre de décisions, les autres régions seront réservées à la production industrielle ou agricole. Le nouveau plan d'urbanisation reflète ce choix. La capitale sera raccordée aux marchés étrangers par la percée de nouvelles avenues.

La ville optimale

L'adoption du plan radio-concentrique fut complété d'un «système de villas» à construire dans et autour d'un immense parc public. Le centre réunit les services publics et



avec
d'un
e de
ielle,
nité:
duc-
pitale

religieux. Des avenues se raccordent aux routes nationales. Le boulevard Royal assure la transition entre la ville dense et la campagne. Les ingénieurs Louis Fuchs, Oscar Bélanger et Edouard André ont ainsi fait de Luxembourg un des premiers *park estates* du continent. Victor Jamaer, architecte de la ville de Bruxelles, approuvait le plan définitif en 1873. L'approche fut celle des «régionalistes» opposés à la ville culturaliste. Le tramway assurait la liaison avec la périphérie.

Le cadre législatif protège de mieux en mieux la santé publique, les quartiers malsains sont assainis, l'alignement des bâtisses supprime tout recoin malpropre. La conduite d'eau, la canalisation, les bains publics, les bornes fontaines, les cours d'aération, les salles de bains privées et les toilettes publiques font partie de ces mesures d'hygiène. L'abattoir et le laboratoire bactériologique sont bannis à la périphérie par crainte de contagion. Des constructions à au moins deux étages masquent les taudis et quartiers vétustes.

Scènes du démantèlement
de la forteresse de Luxembourg
(ANLux Fonds divers).

**La nature augmente la
qualité de vie et accroît
l'attrait et la valeur
foncière de la cité**

Ces mesures assurent à l'économie des travailleurs en bonne santé. La propriété privée fixe l'habitant sur le site, favorise la famille, et le jardin privé garantit une occupation intelligente.

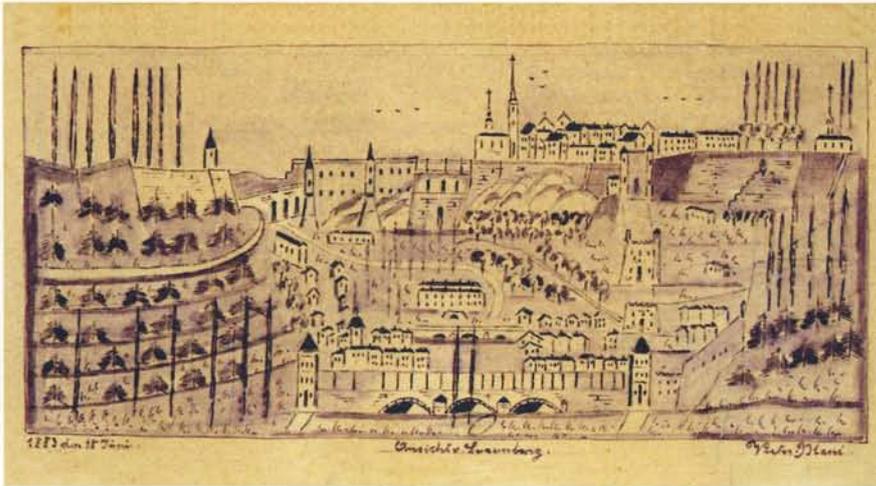
La nature gagne la ville dense au moyen de squares et allées, de jardins précédant les hôtels particuliers. Elle rétablit l'équilibre avec l'homme industriel. Les parcs paysagers offrent au citoyen le spectacle d'une campagne idéalisée. Progressivement, la promenade publique se mue en parc populaire. Le projet d'aménagement d'un jardin d'acclimatation, exhibant la flore et la faune «nationale», vise une prise de conscience du terroir qu'on habite. L'économie n'est stable que si elle repose sur une démographie en progression. Les arbres et bosquets masquent les endroits malpropres, les remparts. La nature augmente la qualité de vie et accroît l'attrait et la valeur foncière de la cité. Le parc protège la ville dénudée de ses murs protecteurs des avatars du climat. Il assure la transition de la ville vers la campagne, car depuis la disparition des ouvrages militaires, la cité commence à s'étaler sans fin.

Les décombres en provenance des démolitions de la forteresse vont remblayer les fossés et créer des pentes artificielles. On aménage une topographie nouvelle. Le souci du pittoresque évite la disparition complète de la forteresse. L'État décide seul de ce qui est patrimoine et de ce qui ne l'est pas. Les vestiges isolés, placés dans l'axe du regard, doivent unir histoire et présent. Tout est rasé qui ne peut être récupéré à des fins économiques. Les éléments irrécupérables qui échappaient à la pelle, comme la Dent Creuse ou les échauguettes espagnoles, servent de bornes limites de l'espace urbain.

Le gouvernement comme promoteur urbain

Généralement, les forteresses passèrent de l'État aux villes qui les cédaient à des promoteurs. À Luxembourg, le gouvernement, de peur de ne pas satisfaire aux exigences du traité de Londres et d'être entraîné dans la guerre franco-allemande, tenait tout le projet d'urbanisation en mains. Les recettes perçues sur la vente des friches devaient financer les frais de démantèlement et d'urbanisation. Le contrôle des travaux par une commission internationale, en 1883, mit à jour l'inexpérience du gouvernement en matière de «démantèlement». L'État dut trancher entre le «tout garder» et le «tout sacrifier». Les avenues devaient traverser les ouvrages militaires; des particuliers durent raser tout vestige militaire récupéré comme cave ou dépôt.

Le gouvernement conserva pour ses propres besoins, respectivement ceux de la ville, certains terrains militaires, ce qui explique la construction d'édifices publics en ces endroits. Le souci social ne manquait pas à l'entreprise. Les anciennes casernes servaient de premiers logements aux ouvriers en charge de la démolition des forts. Aucune qualification professionnelle ne fut exigée pour participer aux travaux. Des chômeurs réalisaient des



Dessin à la plume de la ville
de Luxembourg de 1883
(collection privée).

travaux de démolition supplémentaires en période de ralentissement économique. Des ébauches pour la construction de cités ouvrières pour le Limpertsberg furent dressées. La parcellisation des anciennes friches militaires reflète le souci d'ouvrir la ville aussi aux classes moyennes.

Le démantèlement fut aussi un spectacle grandiose célébrant les nouvelles techniques, et des projets audacieux, comme la transformation de la place de la Constitution en gare ferroviaire ou la construction d'une gigantesque digue dans la vallée de la Pétrusse, virent le jour.

L'extension de la ville

L'extension de la ville se faisait par étapes, tout en confirmant l'ancienne ville haute comme centre-ville. Dans cette approche, les gouvernements successifs et la municipalité se faisaient guider par des experts étrangers.

La ville se débarrasse d'infrastructures encombrantes pour un meilleur rendement économique. La délocalisation du réservoir d'eau du «bastion Berlainmont» au Limpertsberg permit de lotir des terrains touchant au centre-ville.

Le lotissement des terrains domaniaux «au-delà du parc» débuta en 1871. Les constructions ne s'y élevaient qu'à partir de 1885. Trop éloignés de la gare pour accueillir des industries, mais suffisamment proches de la ville, ces terrains convenaient parfaitement à la construction de villas suivant les conceptions d'Édouard André. Les jardins des villas devaient se fondre dans le parc public.





Scènes du démantèlement
de la forteresse de Luxembourg
(ANLux Fonds divers).

L'urbanisme régulateur enlève la butte à la hauteur de la place Churchill, centre d'un nouveau quartier. Des carrefours de formes différentes cassent la monotonie du boulevard Joseph II. Celui-ci prend son départ sur une placette dominée par des maisons bourgeoises triplées et agrémentées de rotondes. La chapelle du Glacis se fait une clôture visuelle au boulevard.

Plus l'agglomération s'étendit, plus la valeur des terrains sis «derrière la Fondation (cathédrale)» augmenta. En 1867, ces terrains se trouvaient à l'extérieur de la ville, dans un endroit isolé et exposé aux vents. Ils accueillèrent alors la baraque du choléra et étaient envisagés pour recevoir l'abattoir de la ville, ou encore le laboratoire bactériologique. Grâce au développement du Limpertsberg, le site fut successivement pris en compte pour accueillir l'école d'artisans, le musée national, un hôtel de luxe. L'évêché se mit même à construire une nouvelle cathédrale à proximité. Joseph Stübben élaborait un projet de lotissement. Le quartier accueillit le lycée de jeunes filles, des maisons de ma-

Le «Limpertsberg», situé à l'écart des grands axes de communication, était une zone d'agriculteurs et de rosiers, partagée entre les communes de Luxembourg, Rollingen, Grund et Eich. Suite à certaines adaptations timides de la voirie locale en 1868, de nouvelles communications furent aménagées dès 1875. Le plan d'alignement général du quartier approuvé par l'État remonte à 1897. L'objectif fut de créer un quartier résidentiel pour une population à pouvoir d'achat élevé. Comme les constructions privées devaient en corridor les chemins vers Kopstal et Septfontaines, il fallait urbaniser l'ennelée entre ces deux voies. La situation calme attira des religieux fuyant le *Kulturkampf* respectivement le combat laïciste. La même quiétude explique la présence de l'industrie et du commerce, de l'école d'artisans. On songea même à y ouvrir un hôpital communal. La tradition des foires du Glacis permit de fixer le Limpertsberg comme le siège des foires commerciales.

Le plan de Joseph Stübben proposa de réaliser un boulevard le long des coteaux du plateau pour relier cette partie de la ville au centre. Il voulait créer un second «château de la Corniche» et gommer les antagonismes entre la ville et la campagne. Hygiéniste convaincu, il assurait au quartier l'air, la lumière et la verdure. Basé sur la petite moyenne maison de ville avec jardin, son plan proposait des places monumentales bordées d'immeubles représentatifs. Même si le plan n'a jamais obtenu de valeur législative, il servit d'orientation à la politique urbaine de la Ville. La municipalité acquit de grands espaces libres pour les transformer en centre du quartier avec établissements scolaires, église paroissiale et ateliers pour le tramway. Elle réserva certaines parcelles pour la construction de logements à prix modérés.

L'État urbanisa ses terres au quartier de la gare, dès 1868. Les voies de communication entre la gare centrale, la filature de coton de Pulvermühle et les villes basses

améliorées. Dès la démolition des anciens ouvrages militaires (1876-77), l'avenue de la Gare fut rectifiée, et dès 1878 on songea à réunir la ville haute au plateau Bourbon au moyen d'un second pont traversant la vallée de la Pétrusse. D'autres projets visaient à la construction d'une nouvelle gare plus proche de la ville. Édouard André dessina les quartiers touchant à l'avenue de la Gare.

La «Corniche» inspirait l'ingénieur Suttor pour dessiner les boulevards d'Avranches et de la Pétrusse. L'avenue de la Liberté, appelée à relier les nouveaux quartiers du front de la plaine à la gare, devenait une voie initiatique vers la ville haute. Le centre du plateau Bourbon devait offrir, à mi-chemin entre la ville et la gare, soit une église avec école primaire, soit un hôtel de luxe, un musée national ou un palais de Justice. Le terrain fut vendu à l'Arbed qui y établit son siège. L'implantation de cette société respectait les visions de l'État de faire de cette partie de la ville un «centre d'affaires». Le gouvernement demanda à la Caisse d'Épargne de l'État et à la direction des chemins de fer Guillaume Luxembourg de construire leurs sièges place de Metz. Ces sociétés assuraient au commerce de la ville haute une clientèle à pouvoir d'achat élevé. Une architecture représentative, affichée dès l'entrée sur le territoire de la ville et les anciennes friches militaires (place de Paris), devait signifier la centralité du lieu.

Joseph Stübben et Édouard André furent consultés pour dresser les plans d'urbanisation du plateau Bourbon, formant frontière avec la commune de Hollerich. L'avenue de la Liberté possède une architecture représentative inspirée de celle de la ville de Paris. Elle affirme le caractère francophile des Luxembourgeois, en contrepoids à l'appartenance du pays à l'union douanière avec l'Allemagne. Le pont Adolphe menant au haut-lieu que représente la ville haute devait «sentir le terroir» (Paul Eyschen), et donc être construit en pierre de taille locale. La mentalité ambiante refusait tout monument officiel conçu ou construit par des étrangers ou réalisé en matériaux non luxembourgeois. Le pont Adolphe met en scène le savoir-faire artisanal et artistique des Luxembourgeois formés à la nouvelle école d'artisans. La dalle en béton qui relie ses deux arches en pierre affiche le caractère moderne et industriel du pays. L'intégration du pont dans son environnement naturel et bâti lui valut la reconnaissance comme «la plus belle scène d'Europe» (Édouard André).

Le plan du quartier de la gare comprit aussi l'aménagement de la place de la Gare en carte de visite de la ville et du pays. Tous les acteurs professionnels furent unanimes pour établir des «jonctions» avec les quartiers voisins de Bonnevoie, Bongeschwan, Gasperich et Hollerich.

Hollerich commençait à se rapprocher de la route de Longwy. La place de l'Étoile fut un site industriel. L'industriel Jean-Pierre Brasseur y était propriétaire de plusieurs hectares de terrains, tout comme les congrégations des sœurs franciscaines et de sainte Elisabeth. Verlorenkost formait la banlieue lointaine. Proche du bruit et de la fumée de la gare, ce

L'avenue de la Liberté est jalonnée d'une architecture représentative inspirée de celle de la ville de Paris

La rue du Breedewe
au tournant du 19^e au 20^e siècle
(collection privée).

fut un site réservé à des infrastructures délicates, telles le laboratoire bactériologique, de nouvelles prisons (non réalisées) ou des industries.

La digue du chemin de fer vers Pétange coupant Hollerich de Gasperich et Cessange, retardait le développement de ces zones. La zone industrielle qui longe la digue du côté de Hollerich attirait une population ouvrière (S.A. Maisons Ouvrières, 1899).

La population des villes basses resta stable. L'ingénieur Alphonse Kemp proposa en 1911 de dévier l'Alzette et de convertir son lit en boulevard urbain. Son eau aurait alimenté une centrale hydroélectrique. Une gare de marchandises reliée à la ligne du nord et au tramway ainsi qu'au nouveau boulevard devait favoriser le développement du quartier. Les hauteurs du Fetschenhof, jusque-là totalement à l'écart de tout projet d'urbanisme, devaient accueillir une cité-jardin pour ouvriers. Les habitants des villes basses réclamaient vainement de 1858 à 1922 l'ouverture d'une gare à hauteur du pont de Clausen.

Le traité de 1867 fut à l'origine de la subdivision du Grand-Duché en une zone de décisions, Luxembourg, et une zone de production, le bassin minier.

**Réservée aux bourgeois
et aux classes
moyennes, sa qualité de
vie devait rendre la ville
désirable**

Luxembourg sera une ville mono-concentrique, réunissant pouvoirs publics, politique et économique. Réservée aux bourgeois et aux classes moyennes, sa qualité de vie devait rendre la ville désirable. Le gouvernement sollicitait ainsi Louis Fuchs, Édouard André, Victor Jamaer et Joseph Stübben comme experts pour dresser les plans d'aménagement qui dépassaient les frontières communales. La suppression des remparts engendrait un étalement urbain sans fin. Le *park estate* allait assurer la transition de la ville vers la campagne et garantir l'hygiène publique. Ce type de ville se fondait sur la propriété foncière que le gouvernement se proposait d'étendre aux classes moyennes pour mieux les fixer au sol. Cette politique devait assurer à l'économie des travailleurs en bonne santé. Les lieux centraux étaient mis en scène par une architecture représentative. Une topographie artificielle, les vestiges de la forteresse visualisant l'entrée en ville, l'aménagement partout de raccourcis et de liaisons directes devaient garantir une qualité de vie élevée. La concentration exclusive de l'ensemble des friches militaires dans la main du pouvoir politique représente le modèle luxembourgeois qui permit la mise en œuvre d'un concept urbanistique cohérent.



LA VILLE DE LUXEMBOURG

D'une capitale provinciale à une capitale européenne

De 1920 à 2010, la ville de Luxembourg a traversé une des périodes les plus riches de son histoire. Elle est devenue une capitale européenne, une place financière internationale, un centre de fret mondial.

Structurer l'espace

Luxembourg fusionna en 1920 avec ses communes limitrophes, Hollerich, Eich, Rollingergrund et Hamm. Cette dernière fut la seule dont les maisons ne touchaient pas à la ville. Comme cependant sa population travaillait majoritairement dans la capitale, le Conseil d'État autorisa la fusion.

Les enjeux furent importants: la ville suffoquait, ne pouvait plus s'étendre. Hollerich, Eich et Rollingergrund ne parvinrent plus à dominer l'étalement urbain, ni à pourvoir leurs habitants en services publics; l'administration communale de Hamm éprouvait des problèmes financiers face à une industrie textile en déclin.

Le «Grand-Luxembourg» s'étendit sur 49,54 km² avec 45 805 habitants, soit huit cent quatre-vingt-dix-huit habitants au km². L'ancienne ville (3,35 km²) présentait une densité de 5 800 h/km², les sections Hollerich-Bonnevoie 2 700 h/km², les anciennes communes d'Eich et de Rollingergrund étaient moins peuplées avec respectivement 500 et 800 h/km². Merl, Gasperich et Cessange ne réunirent que 160 h/km².

Il fallait urbaniser ce territoire, garantir à chaque quartier des services identiques, à commencer par la canalisation, la construction de trottoirs et d'infrastructures sportives, l'électrification, l'ouverture de nouvelles écoles, le raccordement aux tramways

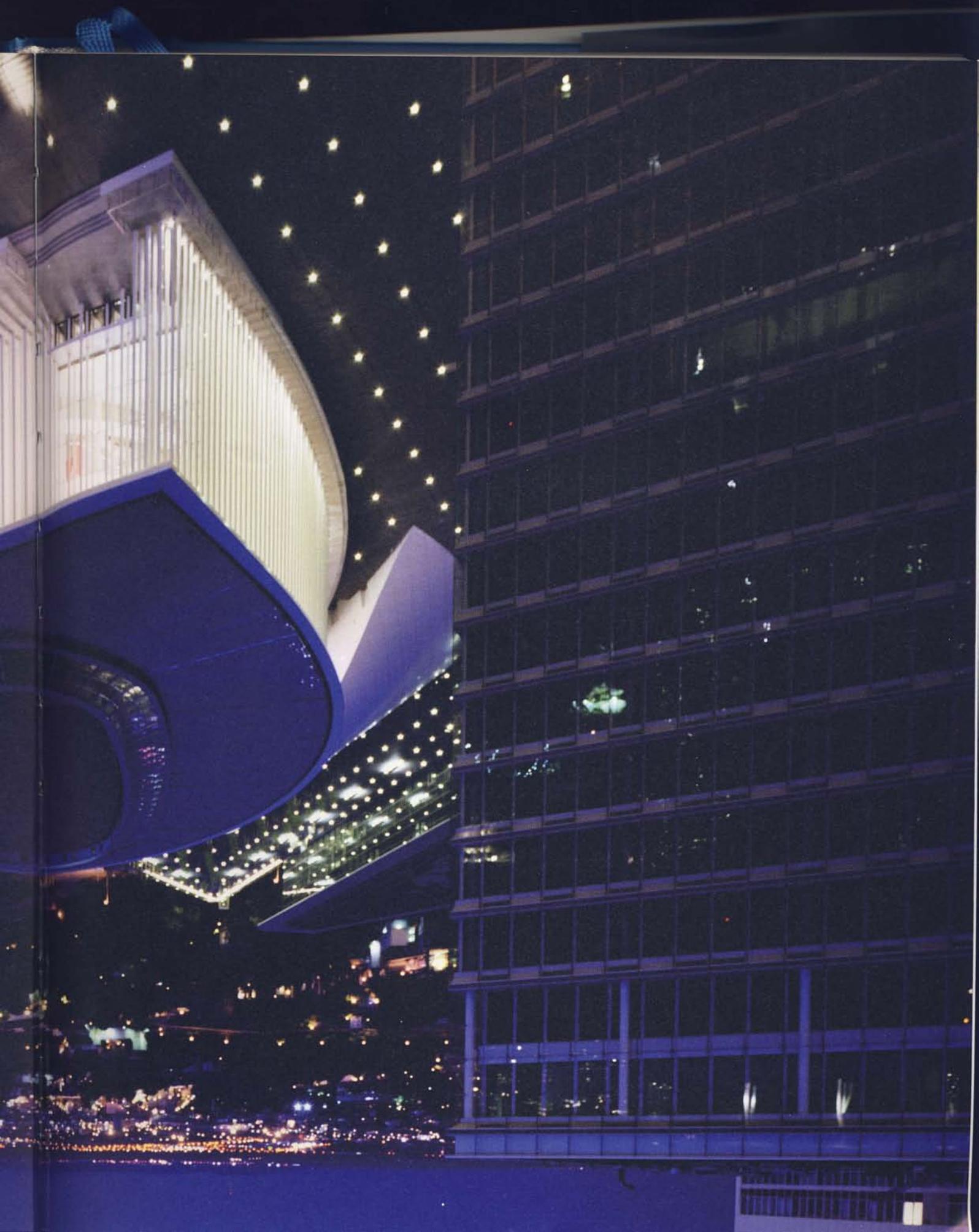
Luxembourg fusionna en 1920 avec ses communes limitrophes, Hollerich, Eich, Rollingergrund et Hamm

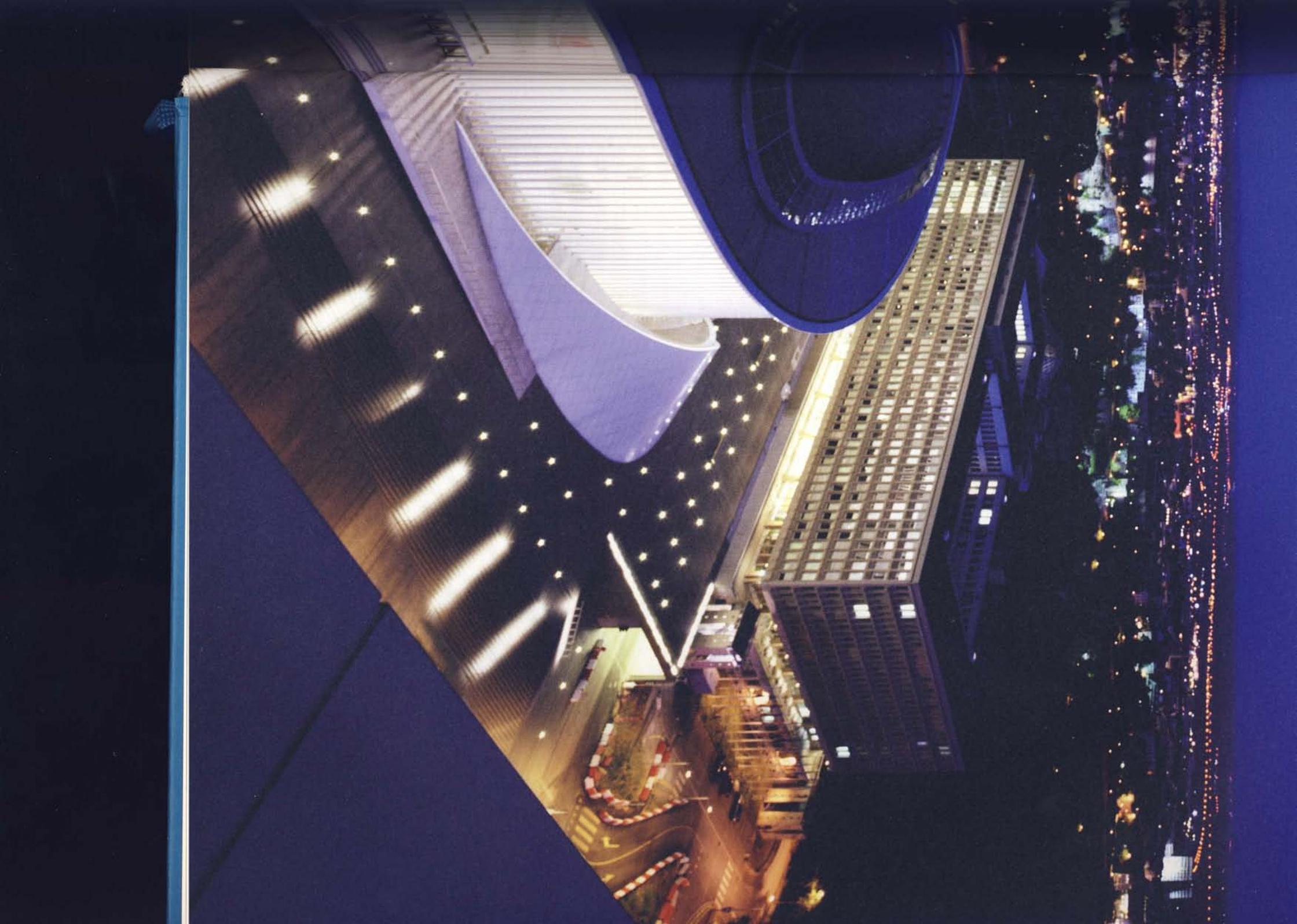
Les tours jumelles au Kirchberg, qui abritent des services des institutions européennes.

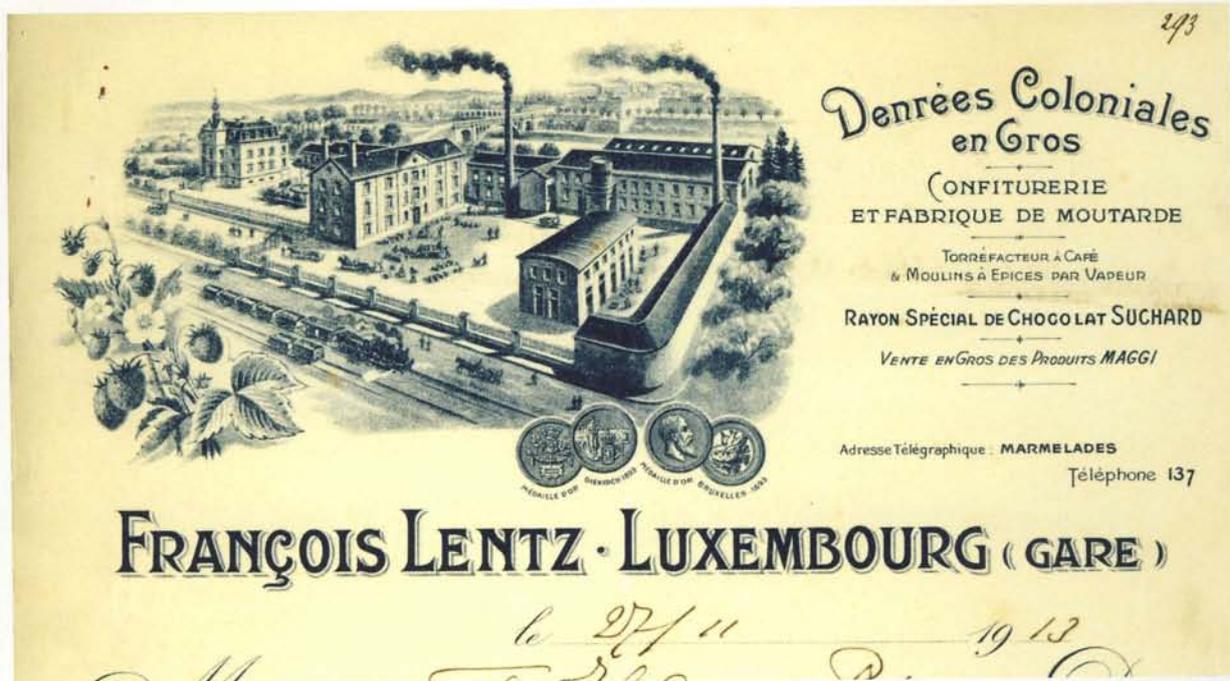
(double page suivante)

La place de l'Europe à Luxembourg-Kirchberg. Au centre: la Salle de concerts Grande-Duchesse Joséphine-Charlotte, la Philharmonie.









La ville de Luxembourg, centre économique et commercial (collection privée).

et au réseau des autobus. Pendant 20 ans, le bourgmestre Gaston Diderich surveillait la réalisation de ce programme.

Pour endiguer le mitage, la ville chargea en 1923 Joseph Stübgen du développement d'un plan d'aménagement général. Le choix de cet urbaniste relevait bien d'une vision commune pour le développement des villes du Grand-Duché. Stübgen, qui avait travaillé un peu partout en Europe, allait aussi urbaniser Esch-sur-Alzette, Dudelange et Differdange. «Régionaliste», il prônait un développement urbain pittoresque, en respect avec la topographie, le climat et l'histoire locale. Comme réformateur social, il partageait les vues du gouvernement sur un urbanisme favorisant l'accès à la propriété privée, sous forme de la maison individuelle. Ses plans présentaient des voies en courbes, agrémentées de squares et jardins publics, de services de proximité. La grande maison de rapport fut considérée comme foyer d'insurrection sociale. La politique de la Société nationale des habitations à bon marché visait à fixer au sol l'élite ouvrière, à la responsabiliser par la propriété et à l'intégrer dans les classes moyennes et la petite bourgeoisie. La force d'un pays se mesurait à l'époque par sa capacité d'intégrer les meilleurs pour la plus grande prospérité économique. Les plans de Stübgen servaient d'orientation aux aménagements des quartiers jusque dans les années soixante. Les quartiers existants furent agrandis. Belair émergea comme nouvelle partie de la ville. Dès 1923, des habitations à bon marché furent érigées sous forme de «cités-jardins» à la périphérie (Belair, Gasperich, Pfaffenthal, Bonnevoie, Rollingergrund, Hamm).

La ville se dota de grandes infrastructures dont la maternité, le stade municipal, le hall d'expositions, les stations d'épuration, l'abattoir central, le lycée de jeunes filles. Les villes basses et la vieille ville furent assainies. De grands immeubles de rapport à sept étages et les grands magasins firent leur apparition.

En 1940, Luxembourg avait achevé son programme de transformation de la ville forteresse en capitale nationale. En intégrant encore quelques terres de la commune de Sandweiler en 1939, la ville trouve son expansion actuelle de 51,24 km². Avec 60 000 habitants, elle était devenue une ville moyenne.

Changement de vocation

L'intégration au *Reich* va marquer le début d'une nouvelle identité. Luxembourg devra désormais tenir son rôle dans un contexte beaucoup plus vaste. Le temps de la «capitale nationale» est révolu.

Pour se positionner au sein du Reich, Luxembourg devait se transformer en *deutsches Kulturbollwerk im Westen*. Hubert Ritter, Stadtbaurat à Leipzig, définit une nouvelle aire urbaine intégrant à la ville les communes de Strassen, Walferdange et Hespérange (sans Itzig). Un boulevard périphérique devait contourner cet espace. Ritter, réalisant que l'ancien noyau ne pouvait plus suffire à l'expansion de la cité, dressa des plans d'aménagement du Kirchberg à relier au rond-point Schuman par un pont routier. Kirchberg aurait encore relié la ville au réseau autoroutier allemand. La tête de pont, côté Kirchberg, devait être dominée par un bâtiment tour, le *Kreisforum*. D'autre part, Ritter continuait à faire de Luxembourg une cité-jardin.

1945 marqua un bref retour à la situation de 1939, et déjà en août 1952, Luxembourg est désignée comme siège de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA). Le gouvernement avait lancé un défi énorme à sa capitale qui, du coup, devait s'affirmer face aux grands centres de décisions.

Le champ d'aviation créé en 1946 se mue en aéroport international avec 1,7 million de passagers en 2008. L'extension de la piste d'atterrissage et la sécurisation des installations finira par en faire le 5^e aéroport de fret européen.

À la fin des années cinquante, la ville ne parvint plus à contenir les 1 600 fonctionnaires européens. Il fallait les concentrer dans un nouveau quartier et augmenter la visibilité de la vocation européenne du site. En 1958, le gouvernement présenta son premier plan d'aménagement du plateau du Kirchberg en quartier européen. Le Fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau du Kirchberg, créé en 1961, se mit aussitôt

À la fin des années cinquante, la ville ne parvint plus à contenir les 1 600 fonctionnaires européens

Les rives de l'Alzette, centre de
natation de la compagnie des
volontaires au lendemain de la
Première Guerre mondiale
(collection privée).



à construire le pont Grande-Duchesse Charlotte. Le Grand Théâtre ouvert en 1964 devait assurer à la population internationale une programmation culturelle «digne d'une grande ville» (Maurice Cosyn). Le transfert des fonctionnaires européens au Kirchberg s'étend de 1964 à 1974. En 2008, près de 86% des fonctionnaires européens y sont concentrés.

Les projets d'attirer le Parlement européen, respectivement la Banque centrale échouèrent. Luxembourg sert depuis de back office à l'Union européenne. Ceci n'empêche pas la ville de disposer d'institutions capables d'attirer dans leur sillage des développements à rendement économique élevé. Les élargissements successifs de l'Union ont fait progresser le nombre de fonctionnaires européens à 9 500 (2008). Le Conseil européen d'Édimbourg (1992) confirma définitivement la présence des institutions européennes déjà établies.

L'essor de la place financière de Luxembourg ne peut être dissocié de sa fonction de capitale européenne et du caractère polyglotte de la population. Les origines de la place financière de Luxembourg remontent au développement des euro-marchés et à l'*Interest Equalization Tax* introduite dès 1963 aux États-Unis. Les décisions d'Édimbourg avaient donné un coup d'entraînement supplémentaire au développement de la place. Les banques étrangères s'installent, par vagues successives de nationalités. Luxembourg se trouve au 7^e rang des places financières européennes (2008). Depuis le début des années 1980, le *private banking* et le secteur des assurances se sont développés. Le nombre des banques augmenta rapidement: 13 en 1947, 23 en 1965, 90 en 1977 et 229 en 1994. Au 31 octobre 2009, la place financière présente, à la suite de la crise financière, de

fusions et de rachats 148 banques accréditées, employant quelque 27 200 personnes (1 000 en 1955). En 2005, le secteur financier représente 19% de l'emploi intérieur et 31% des recettes fiscales.

Cet essor intervint au moment même où l'industrie lourde fléchissait sous la crise structurelle de 1975. Le centre économique concentré sur le sud du pays se déplace vers la capitale. Le résultat fut impressionnant: Luxembourg-ville offre 136 000 emplois, soit 1,48 poste par habitant (2010).

La ville diffuse

Gérer cette double vocation européenne et financière, à laquelle s'ajoute une mobilité individuelle de plus en plus importante, représente un énorme défi.

Tous les efforts se concentrent sur la construction de bureaux au rendement économique élevé. Si le pouvoir politique regroupa les institutions européennes au Kirchberg, la main privée préféra garder les banquiers à proximité des commerces de la ville haute.

Le centre-ville prit peu à peu l'allure de *City* en autorisant en 1970 des bâtiments à 25 mètres de hauteur au boulevard Royal et en permettant la construction de tours de 49 mètres! Le Kirchberg fut aménagé, suivant les plans de Guillaume Erpelding et H. Aregger, conformes à la Charte d'Athènes de Le Corbusier: immeubles isolés, séparation des circulations, *zoning* fonctionnel.

Le plan d'aménagement de l'urbaniste français Pierre Vago (1967) voulait élargir le centre. L'esprit de 1968 soufflait aussi sur l'urbanisme qui situait ses projets dans les certitudes du progrès technologique, l'essor économique et la modernité triomphante. Vago définit quatre zones centrales, la ville haute, le quartier de la gare, le Kirchberg et la partie inférieure du Limpertsberg, servant de jonction entre la ville haute et le Kirchberg. Les zones non encore bâties furent érigées en «nouveaux quartiers» à aménager au moyen d'un plan d'aménagement particulier. Sa vision retenait des secteurs d'habitation dense et de faible densité, des secteurs de monuments et parcs protégés.

Quoique proposant une ville divisée en zones monofonctionnelles, Vago avait saisi que la ville haute commençait à se vider de ses habitants depuis les années cinquante. Ses secteurs centraux offraient également des zones d'habitation. Pour que la capitale ne se meure pas, la vieille ville devait servir de vitrine culturelle et commerciale. Elle représente un secteur protégé à part. Le plan de protection de Vago fut complété par le plan de coordination pour la restauration et l'aménagement de la vieille ville établi par l'Administration des bâtiments publics. Dans un double souci d'assainissement et

Gérer cette double vocation européenne et financière représente un énorme défi.



La place d'Armes,
le «salon de la capitale», lieu de
rencontres sociales et culturelles
avec deux kiosques vers 1935
(collection privée).

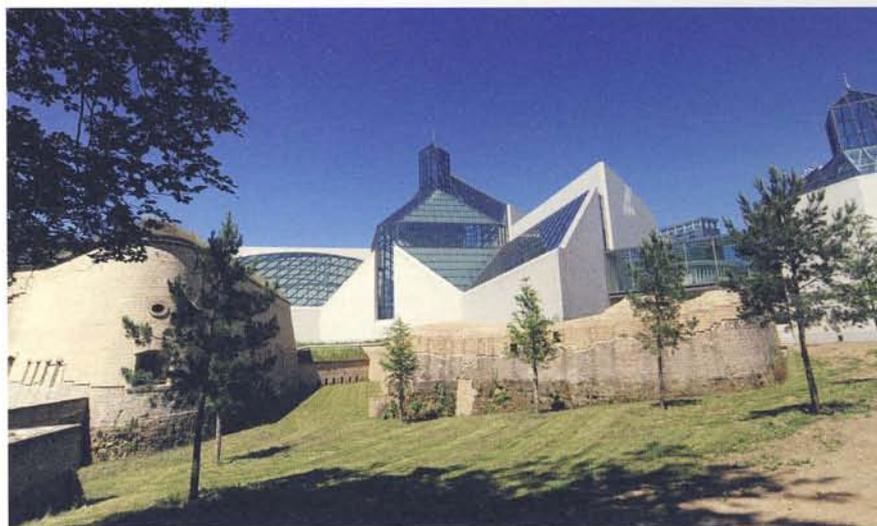


d'extension de la fonction publique, de la Chambre des députés et du Conseil d'État, l'État avait déjà acquis, dès la fin des années cinquante, des îlots entiers au cœur de la vieille ville. Depuis 1979, l'initiative privée suit le mouvement de restaurations. Le Théâtre des Capucins ouvrit ses portes en 1984, le Musée de la Ville en 1996. Le Fonds pour la rénovation de la vieille ville créé en 1993 devait faire renaître ces quartiers en créant des commerces et des logements. En 2002, le Musée national d'histoire et d'art (MNHA) inaugura ses nouveaux locaux au Marché-aux-Poissons.

Ces mesures touchaient également le Grund. En 1983, la ville autorisa des travaux d'assainissement, entreprise délicate puisqu'il s'agissait de déplacer une population d'immigrés et de familles socialement défavorisées. En 1985-86, les prisons furent transférées vers Schrassig. Les travaux de conversion de ces locaux en Musée national d'histoire naturelle et en Centre culturel de rencontre Abbaye de Neumünster furent achevés en 1996, respectivement en 2004. Le mouvement se poursuivit à Clausen avec la conversion de l'ancien site de la brasserie Mousel en îlot gastronomique et de divertissement (2008). Pfaffenthal se densifie à son tour et assurera à moyen terme une jonction entre le quartier du Kirchberg et la ville haute. Clausen Grund et Pfaffenthal sont reliés à la ville haute au moyen d'un ascenseur public. Progressivement, les villes basses s'intègrent à la vieille ville.

«Luxembourg, ville européenne de toutes les cultures» avait favorisé dès 1995 une double prise de conscience, celle de la menace du patrimoine tant par les démolitions que par des restaurations douteuses, et celle du manque d'infrastructures culturelles. Si Luxembourg n'allait offrir l'environnement culturel d'une grande ville, ses perspectives de développement économiques seraient moindres. L'État demandait ainsi en 1994 le classement de la forteresse et des vieux quartiers de la ville comme patrimoine

Le Musée d'art moderne Grand-Duc
Jean (MUDAM), conçu par
l'architecte sino-américain
Ieoh-Ming-Pei au Kirchberg
(collection Mudam).



mondial par l'Unesco. Suivait dans le même registre la création de la Philharmonie (2005), du MUDAM (2006) et du Centre des congrès (2012).

Les zones monofonctionnelles axées sur la mobilité individuelle ne répondent plus aux exigences d'une population de plus en plus nombreuse.

En 1976, on n'osait croire que la population du Grand-Duché passe de 360 000 habitants à 502 000 en 2010 (+38,6%)! En même temps, le nombre de frontaliers augmente de 12 000 à 148 720! La concentration de 60% des emplois nationaux dans l'agglomération de la capitale est la cause de 50% des déplacements internes au pays. Si la ville accueillait dans les années cinquante quelque 10 000 navetteurs par jour, ils en furent 106 000 en 2006! La démocratisation de l'accès à l'automobile a été encouragée par les gouvernements dès les années soixante. Les avenues et boulevards, y compris le viaduc, furent élargis à son profit. Le tramway fut banni en 1964. Si 6% de la population détenaient une voiture personnelle en 1950, ils en furent déjà 19% en 1960. En 2009, le Luxembourg est un des pays les plus motorisés d'Europe avec 1,48 voiture personnelle par habitant. On ne réalisait pas que la rétention des terrains pour construire des logements en ville conduise à moyen terme à son étranglement. Le rêve de vivre en propriétaire dans une maison unifamiliale à la campagne proche de la ville se réalise pour 68% des ménages du pays! C'est la concrétisation du paradoxe «travailler en ville – vivre à la campagne». La ville ne parvient plus à se limiter à elle-même. La concentration urbaine change de nature en épousant les flux automobiles qu'elle suscite et qui la débordent. La ville n'est plus vécue en termes d'espace urbain structuré, mais en temps de déplacements. Une première couronne de communes dorts s'établit ainsi dès 1965. De nos jours, cet espace forme une conurbation compacte (135 km²) avec plus de 131 000 habitants (2010). Ces municipalités accueillent de plus en plus d'emplois métropolitains, et hébergent des ménages urbains, dits de taille réduite. Le taux des étrangers supérieur à 40% y reste élevé. La ville noyau en recèle 60% (2009), contre 25,4% en 1970! Luxembourg est devenue une ville cosmopolite!

Plus la ville est attractive, plus elle tend à se diffuser dans l'espace. Les prix fonciers augmentant, une seconde couronne émerge dès les années quatre-vingt-dix. Elle n'est ni ville, ni campagne. Elle est la caractéristique de la métropolisation qui désigne les fortes concentrations de population et activités dans des espaces urbanisés de manière discontinue. L'architecture ne souligne plus suffisamment la centralité du lieu, elle est devenue souvent interchangeable avec celle de la périphérie.

La zone urbaine, incluant la conurbation, s'étale de nos jours sur 367 km² km avec plus de 180 000 habitants. Si la ville réussit à libérer du terrain pour des surfaces bureaux, la construction de logements aux charges importantes, et au rendement économique plus bas, peine. Entre 1966 et 1991, la population de la ville baisse de 1,5% alors que celle des

Si la ville accueillait dans les années cinquante quelque 10 000 navetteurs par jour, ils en furent 106 000 en 2006

communes limitrophes augmente de 134%! L'attrait de la capitale n'est pas brisé, elle voit son rôle confirmé comme pôle économique, mais non pas comme pôle démographique. 72% du périmètre à bâtir sont occupés en 2008.

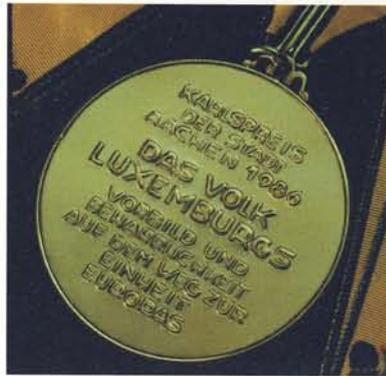
Le retour à la ville culturaliste

En 1986, Robert Joly, architecte parisien, dessina un nouveau plan d'aménagement, adopté en 1993. Joly voulait freiner la transformation des constructions dans les secteurs centraux, dans les villes basses et à Hollerich, identifier des sites nouveaux pour l'implantation d'édifices administratifs et financiers, valoriser l'habitat en ville. Le Fonds du Kirchberg avait adopté, en 1991, un nouveau plan d'aménagement pour le quartier européen. C'est le retour à la ville classique avec densification du tissu urbain en vue de la création d'un ensemble plurifonctionnel, avec intégration plus conséquente de l'habitat, du commerce et des loisirs. L'autoroute du Kirchberg est transformée en avenue. Dès 1996, la partie nord du quartier commence à prendre vie avec cinéma et galerie marchande auxquels se rajouteront l'hôpital (2003), des surfaces bureaux et des immeubles à appartements.

Or, toutes ces mesures à elles seules ne suffisent guère. L'État adopta les programmes directeurs d'aménagement du territoire en 1974, 1999 et 2003, et élaborait en 2004 l'IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept). Les études du Centre d'études de populations, de pauvreté et de politiques socio-économiques (1989) et de l'Observatoire de l'habitat (2003) font comprendre l'interaction entre les agglomérations et les transports tout en y intégrant les exigences environnementales. L'IVL interroge sur les besoins futurs en terrains et en infrastructures de transports. Il distingue entre zones propices à l'aménagement ou à protéger, et se décline en quatre plans directeurs sectoriels, pour le logement, les transports, les zones d'activités économiques et les paysages.

Il prône la concentration déconcentrée pour optimiser l'espace et les ressources à disposition. Il s'agit ainsi de soutenir un système urbain «polycentrique» dont les divers centres permettront de déconcentrer l'agglomération de la ville de Luxembourg en la déchargeant de divers services et fonctions, sans nuire ni à sa position de capitale européenne ni à celle de place financière. Le développement durable est à la base du concept et se propose de combattre la ségrégation sociale par de nouvelles formes d'habitat, répondant à la pluralité des modes de vie et à la diversité des nationalités. Enfin, l'IVL vise aussi à asseoir le Luxembourg comme espace de délestage entre les principales aires métropolitaines de l'Europe du nord-ouest.

Les responsables publics sont conscients que seules des villes supérieures à 100 000 habitants peuvent s'affirmer sur l'échiquier européen. Il faut rééquilibrer les taux d'emploi



La médaille du prix Charlemagne, conféré au peuple luxembourgeois en 1986

(Cour grand-ducale, ANLux).

et de logement pour endiguer aussi les problèmes dus aux navetteurs. La ville adhère ainsi au «Pacte logement» (2008). Voulant développer une ville classique aux courts chemins, aux quartiers multifonctionnels, les édiles favorisent le rapprochement entre les quartiers. Sans étendre le périmètre à bâtir, on densifiera en urbanisant des friches industrielles (Luxembourg central, porte de Hollerich, espace Paul Wurth, place de l'Étoile) et en lotissant des espaces encore libres (ban de Gasperich). Le plan d'aménagement de la ville permet de loger quelque 132 000 habitants. La population frôle 92 000 habitants en janvier 2010 (+21% depuis 1991). Les gares périphériques, la liaison du sud de la ville au Kirchberg et à l'aéroport, et le tram visent à améliorer les déplacements.

Luxembourg présente les caractéristiques d'une métropole dans les domaines de l'administration publique européenne et des finances. En 2008, le Groupe et réseau d'étude sur la mondialisation et les villes mondiales (GAWC) a classé Luxembourg dans la catégorie «bêta» des villes mondiales avec Munich, Kiev, Lima, Boston, Miami. Le rapport Mercier (2010) la classe parmi les 20 premières villes (sur 221) pour sa qualité de vie. Pourtant, les défis d'avenir restent importants.

Luxembourg présente les caractéristiques d'une métropole dans les domaines de l'administration publique européenne et des finances



La Villa Vauban, le Musée d'art de la Ville de Luxembourg, au parc municipal.

Les Rives de Clausen, centre de rencontres convivial de la ville de Luxembourg.