

Texte : Robert L. Philippart

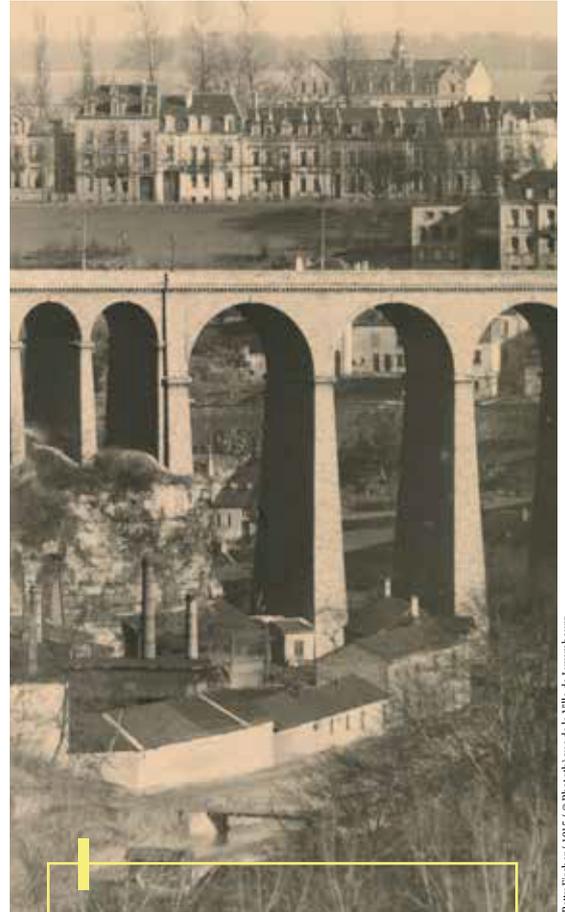
La ville intègre sa périphérie

La fusion des communes périphériques de Hollerich, Rollingergrund, Hamm et Eich s'est opérée en deux étapes : en mars et juin 1920. Le territoire de la capitale s'est arrondi en 1939 avec l'adjonction de Kaltgesbruck. D'un territoire de 3,55 km² Luxembourg est passé en 1920 à 51,52 km² et en 1932 à 51.73 km², ce qui représente 2% du territoire national. Pourquoi cette fusion devint-elle nécessaire et quelles ont été ses conséquences sur le plan du développement urbain ?

La naissance de l'agglomération

Jusqu'au Traité de Londres du 11 mai 1867 qui avait exigé l'ouverture de la ville et le démantèlement de la forteresse, la capitale avait été contenue dans ses remparts. Depuis leur démolition, la ville s'étale sans organisation spatiale.

La commission en charge de l'élaboration du plan d'agrandissement de la ville après le démantèlement de la forteresse présentait en 1868 un plan qui proposait de convertir les anciennes friches militaires situées sur le territoire de Luxembourg en quartiers urbains. Entre 1871 et 1890 l'agglomération de la capitale se formait avec un accroissement démographique de 33% pour la Ville haute, de 82,7% pour Hollerich, de 55% pour Bonnevoie, de 168% pour Limpertsberg. Les villes basses res-



Betty Fischer / 1915 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

La vieille usine à gaz au pied de la Passerelle. Derrière les maisons du boulevard d'Avranches, on peut distinguer l'école primaire de Bonnevoie dans la rue des Vergers (Bongeschgewan).

taient à la traîne avec 1,17%. Depuis le recensement de 1895, Hollerich représentait la troisième commune du pays de par sa population, après Luxembourg et Esch-sur-Alzette.

Conurbation inévitable

La croissance allait dans un double-sens : la ville s'étendait et se densifiait ; le pôle de développement autour de la gare explosait. Cette zone,

inconnu / 1913 © Photothèque de la Ville de Luxembourg



L'actuel Lycée de Garçons et l'église paroissiale de Limpertsberg en 1913.

située sur le territoire de la commune de Hollerich n'était pas soumise à l'octroi et le parcellaire autorisa l'établissement de grandes entreprises. Cette commune attirait ainsi de nombreux industriels même de la ville, dont la manufacture de tabacs Heintz van Landewyk. Hollerich acquit les droits de tenir marché, un nouvel agrément et attrait pour cette commune. De 2.861 habitants en 1864, Hollerich était passé à 15.402 habitants en 1916. En 1914, elle s'était vue concéder le titre de ville. Bonnevoie présentait en 1906 un caractère urbain avec 44% d'appartements sur son territoire. Hollerich se développait en ville parallèle avec les lotissements prévus à Bonnevoie-Bongeschwan (1904) et l'immense espace situé entre la route d'Esch et l'actuelle Avenue du X Septembre (1907).

Sur le territoire de la capitale, l'Etat arrivait à l'épuisement des réserves foncières constituées par les anciens terrains militaires. Entre 1876 et 1885 l'urbanisation avait atteint la commune de Hollerich à la hauteur de la rue de Bonnevoie et à l'ouest au

Boulevard Grande-Duchesse Charlotte. En 1890, le site du bastion Berlaymont (en face de l'emplacement du siège de la Banque centrale) était loti. En 1906, le boulevard Emmanuel Servais fut aménagé et le plateau Bourbon loti jusqu'aux confins de la commune de Hollerich. L'urbanisation sur le versant ouest du plateau appartenant à Hollerich était déjà bien engagée. La construction du pont Adolphe (1900-1903) permit à l'Etat de désenclaver des terrains centraux restés en friche.

Développer Limpertsberg

Le seul espace encore disponible sur le territoire de la commune de Luxembourg fut celui du Limpertsberg. L'Etat y installa l'Ecole de Commerce et d'Industrie (1908), l'Ecole d'Artisans de l'Etat (1910) et le Lycée de jeunes filles en 1926. La ville acquit un terrain central pour aménager un hôpital (site du hall Victor Hugo), construire l'école primaire, l'église Saint Joseph (1911). La construction du tramway électrique permettait de transférer

Plan Josef Stübben.





Vue de 1915 sur l'usine de Villeroy & Boch au lieu-dit Septfontaines (*Sivebueren*).

Auteur inconnu / 1915 © Photographie de la Ville de Luxembourg

dès 1908 le dépôt de la commune de Hollerich vers Luxembourg-Limpertsberg (Tramsschapp). L'urbanisation de Limpertsberg devait contrebalancer la croissance de Hollerich et attirer comme habitants des employés et rentiers « welche stets von den Geschäften der Altstadt abhängig bleiben ». En 1902, la Ville de Luxembourg chargeait l'urbaniste allemand Josef Stübben de l'élaboration d'un plan d'aménagement du Limpertsberg. Celui-ci englobait une partie du territoire de la commune de Rollingergrund. Déjà en 1893 l'ingénieur Jean Worré avait présenté, à la demande du Gouvernement, un plan d'urbanisation du plateau Bourbon jusqu'au Sauberberg au pied de Gasperich, situé sur le territoire de la commune de Hollerich.

En direction de la commune industrielle d'Eich, la conurbation justifiait l'ouverture, en 1913, d'une ligne de tramway spécifique. Dès 1904, le passage du Charly à travers Rollingergrund et Mühlenbach y favorisait la construction.

Les questions de raccordement des réseaux de gaz, de la canalisation et de la conduite d'eau posaient d'importants défis à toutes les communes de l'agglomération. Entre 1885 et 1922, la question de construction d'une église commune pour les habitants de Hollerich et de Luxembourg au plateau Bourbon occupait régulièrement les débats aux conseils communaux. La fusion des communes permit enfin la construction de l'église du Sacré Cœur (1930).

Se libérer du corset ancien

Des rectifications de limites communales furent entreprises dès 1906. En 1910, le Gouvernement avait institué une commission devant étudier la fusion de Luxembourg avec ses communes périphériques. Après d'âpres discussions, au bout de 9 ans, la section centrale de la Chambre des Députés acceptait la fusion de Eich, Hamm, Hollerich et Rollingergrund avec la ville-noyau. Comme coup de théâtre, la commune d'Eich se retirait pour organiser un référendum. Ceci explique pourquoi, en 1920, la fusion se faisait en deux étapes.

Entre 1905 et 1916 la population à Luxembourg avait diminué de 4%. En 1916, la densité des habitants au km² s'élevait à 5.698 personnes contre 885 habitants par km² en 1920. En 2021, la densité est de 2.416 habitants par km². En 1920, la nouvelle superficie de la ville allait être 14 fois supérieure à celle de l'ancien territoire communal. Du jour au lendemain, la population urbaine passait de 20.217 (1916) à 45.676 (1922) habitants.



Equité de traitement des nouveaux et anciens quartiers

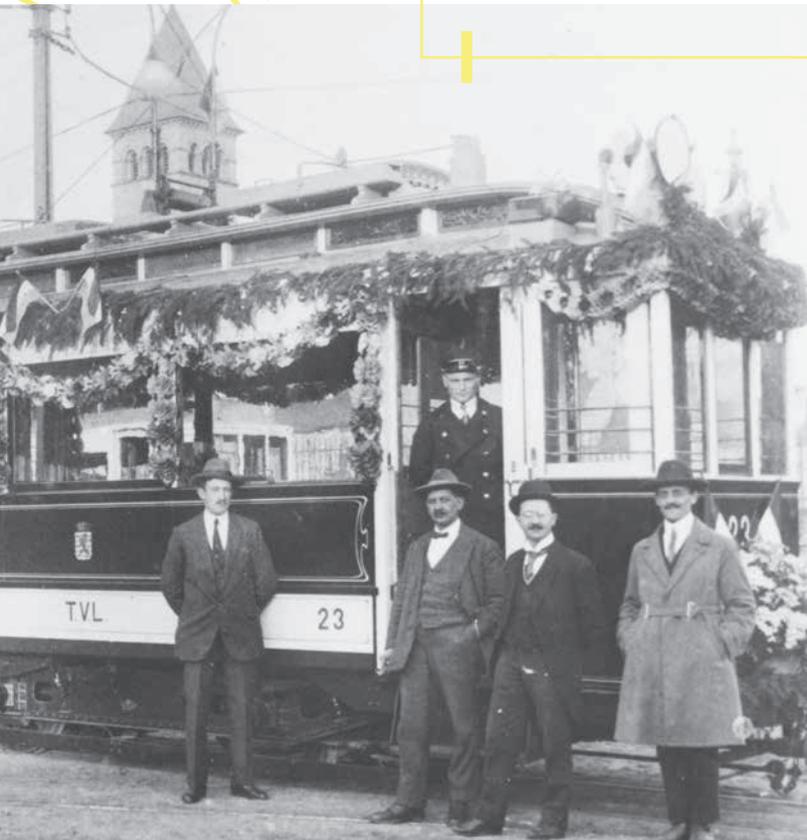
Outre la structuration de l'espace, la fusion permit une harmonisation des taxes communales sur l'ensemble du nouveau territoire et la mise en place d'un budget de gestion en commun. Ceci garantit la prestation de services de qualité pour l'ensemble de la population. La fusion devait favoriser une urbanisation cohérente, bien avant l'adoption de la loi du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes. La suppression de la taxe communale de l'octroi sur les marchandises était une des conditions majeures pour pouvoir opérer la fusion. Pendant 10 ans l'Etat compensait la perte de cette recette. Des subventions étatiques soutenaient la mise en œuvre de projets à caractère urbain. La fusion réussit à raccorder à la ville les lo-

calités et villages solitaires de Weimershof, Merl, Gasperich, Cessange et de leur conférer la qualité de quartiers urbains. La gestion et la sécurité du territoire furent organisées, en 1921, par la création du Service topographique et des pompiers professionnels (1922) ainsi que par le renforcement de la police (1923).

La ville planifiée

Josef Stübgen fut de nouveau sollicité en 1922 par la Ville de Luxembourg pour concevoir un plan d'aménagement général pour l'ensemble des nouveaux quartiers. Comme adepte du régionalisme il proposait un plan qui mettait en valeur la topographie accidentée du territoire. L'architecture et l'urbanisme devaient présenter une unité. L'extension de Bonnevoie fut projetée dès 1922.

Inauguration de la nouvelle ligne de tramway vers Bonnevoie le 11 mai 1924. En arrière-plan l'église Saint-Joseph au Limpertsberg.



Inconnu / 1924 / Collection TVL / © Photothèque de la Ville de Luxembourg



Auteur inconnu / 1911 / © Photographie de la Ville de Luxembourg

Le développement urbain ne pouvait se réaliser qu'au moyen du développement des transports publics. De nouvelles lignes de tramways, respectivement l'extension de celles qui existaient devaient raccorder les nouveaux quartiers au centre-ville : 1922 vit l'extension de la ligne d'Eich en direction de Beggen, en 1923 suivait l'ouverture d'une ligne en direction de Neudorf. L'effet voulu s'est produit: la population de ce quartier se réjouissait de profiter des mêmes services urbains que Limpertsberg. A partir de 1924, le tramway atteignit Bonnevoie, dès 1926 Merl, puis à partir de 1929 Rollingergrund. En 1926 les 6 premières lignes d'autobus rejoignaient les sites les plus éloignés et topographiquement les plus difficiles à atteindre. La Société Nationale des Habitations à Bon Marché profitait de ces infrastructures et services pour construire ses Cités à proximité des arrêts de tram ou de bus (Val Ste-Croix, Gasperich, Siechenhof, Bonnevoie, Rollingergrund, Hamm, Limpertsberg, Belair). Ces services et aménagements permettaient une répartition égale des couches sociales sur l'ensemble du territoire.

En parallèle, la ville adaptait le centre historique à la nouvelle ville en construction : des soucis d'hygiène publique et de sécurité menaient aux opérations d'assainissement de la vieille ville, de Pfaffenthal, Clausen, Grund. La qualité de vie de ces quartiers devait être mise au même niveau que celui des nouveaux et futurs quartiers urbains. La construction de stations d'épuration à Beggen, Gasperich, Bonnevoie et Verlorenkost (1933-1937) et d'un abattoir central à Hollerich (1927) était due à une prise de conscience accrue de l'hygiène. Dès 1926, tous les quartiers de la ville étaient raccordés au gaz, à la conduite d'eau, à l'électricité. L'éclairage public sur l'ensemble du territoire est garanti. La planification de la nouvelle ville inclut également l'extension des cimetières des quartiers : en 1932 Hamm et Hollerich, en 1935 Merl et Bonnevoie.



© Office National du Tourisme, cliché Dolléré

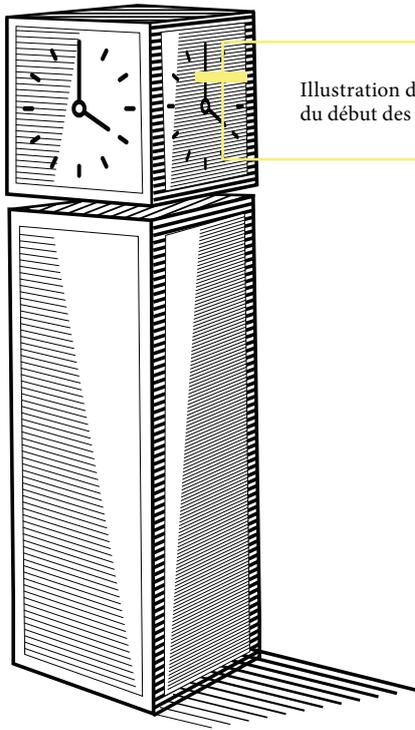


Illustration d'une horloge publique du début des années 1930.

La Ville de Luxembourg équipait les nouveaux quartiers d'établissements scolaires (Merl 1924; Hamm 1931 ; Belair 1933; Hollerich 1937). Les écoles existantes furent agrandies et modernisées. En 1928, la Ville inaugurait le „Stade Municipal“ à la Route d'Arlon. Des terrains de football étaient disponibles dans tous les quartiers. Les nouveaux quartiers furent équipés d'églises (Plateau Bourbon, Gasperich, Beggen). En 1928 la Ville aménageait les ateliers et garages du service d'hygiène à la Route d'Arlon. En 1932 tous les quartiers disposaient d'horloges publiques, un signe évident d'urbanité !

L'architecture du front de la place de Paris en direction du centre de la ville affiche une centralité urbaine. Le front en direction de la gare était situé sur le territoire de Hollerich. Le tram assurait un élément majeur de l'urbanisation.

Bibliographie

- ADMINISTRATION COMMUNALE DE Luxembourg, Vingt-cinq années au service de la Ville de Luxembourg, in memoriam Gaston Diderich, Luxembourg, 1946.
- ANLUX, Forteresse 1775-1917, N°318.
- IDEM, H, forteresse de Luxembourg, N°368
- IDEM, Travaux Publics, N°475 ; N°658
- AVL, LU 11 - IV/3 - Correspondance, N°1534 ;
- IDEM, LU P IV/3 C - Plans N° 697
- D'Natioun, Chronique luxembourgeoise, 4 septembre 1920.
- Loi du 20 juillet 1906 concernant l'incorporation dans le territoire de la ville de Luxembourg de certains bâtiments et parcelles sis au Limpertsberg et qui faisaient partie de la commune d'Eich, in Mémorial : A46, Luxembourg, 26/07/1906.
- Loi du 26 mars 1920 concernant la fusion des communes de Hollerich, Rollingergrund et Hamm avec la ville de Luxembourg, in Mémorial A23, Luxembourg 27/03/1920.
- Loi du 12 juin 1937, concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes, in Mémorial : A57, Luxembourg, 07/08/1937
- Loi du 5 juillet 1939, concernant le fusionnement de Kaltgesbrück et de Steppchen avec la commune de Luxembourg, in Mémorial A46, Luxembourg, 08/07/1939
- Loi du 30 juin 1920 concernant la réunion de la commune d'Eich à la ville de Luxembourg, in Mémorial A46, Luxembourg, 30/06/1920.
- HOFFMANN, Jean-Paul ; DHUR, Raymond, De Stater Tram 1875-1964, Luxembourg, 1993.
- KARNAU, Oliver, Hermann Josef Stübben, Städtebau 1876-1930, Zürich, 1996.
- NEY, Marc, Les élections de la ville de Luxembourg, in Hémecht, N°2, Luxembourg, 2000, p. 134.
- KLEES, Henri. Die Welt der kleinen Leute, zur Geschichte des Luxemburger Alltags im 19. und 20. Jahrhundert, in Mémorial 1989, Luxembourg, 1989.
- KOLTZ, Jean-Pierre, Baugeschichte der Stadt und Festung Luxembourg, 3 t., Luxembourg 1951-1972.
- KUNNERT, Jean-Pierre, Der Stübben-Plan eine städtebauliche Schwärmerei die nie Wirklichkeit wurde, in Ons Stad, N° 18, Luxembourg, 1985.
- PHILIPPART, Robert L., Luxembourg, de l'historicisme au modernisme de la ville forteresse à la capitale nationale, Luxembourg-Louvain-la-Neuve, 2007.
- PIER, J.P. Bonneweg, In Mittelalter und Neuzeit und seine geschichtlichen Beziehungen zu Hollerich, Luxembourg, 1939.
- Über die geplante Wallfahrtskirche, Luxembourg, 1906.
- THEATO, Fernand, Déi urbanisteschen Entwécklung vun der Stad Lëtzebuerg, Luxembourg, 2005.
- TRAUSCH, Gérard, L'expansion démographique, in La ville de Luxembourg, Anvers, 1994.
- www.geoportal.lu (Carte topographique, 1907)
- www.vdl.lu

Robert L. Philippart

Phd, collaborateur scientifique (Université catholique de Louvain; Unesco Site Manager (Ministère de la Culture); ancien directeur de l'ONT; ancien directeur- ambassadeur touristique de Luxembourg for Tourism.