

## 100 ANS D'HISTOIRE MOUVEMENTEE

Extrait du livre « 100 Joer Esch »  
Texte par M. Jean Goedert  
Architecte de la Ville de 1985 - 2011

Les points les plus marquants de l'évolution de la ville ont certes été la création de la ligne ferroviaire et l'implantation des 3 sites sidérurgiques : Terres Rouges, Schifflange et Belval (1912) qui ont fourni le cadre au développement de la ville. Une ligne imperméable (topographie, usine de Schifflange, chemin de fer et Terres Rouges) ne permettait pas à la ville de s'étendre au sud. La seule possibilité d'extension était le nord de l'agglomération, ce qui reste vrai jusqu'à nos jours.

En 1906, Esch est déjà le centre de la région minière en évolution permanente, évolution qui sera couronnée par l'implantation de l'usine qui s'appelle aujourd'hui Esch-Belval, à laquelle le bois Clair-Chêne, beaucoup plus important dans ce temps, a dû faire place, faute de quoi l'usine se serait implantée en France.

Fort de ces trois sites sidérurgiques, dont Belval était une des plus grandes et des plus modernes en Europe en 1912, la ville intensifie sa croissance, de sorte que vers 1923 les responsables communaux font appel à un des urbanistes les plus connus de l'époque, Josef Stübben, pour l'élaboration d'un plan d'ensemble qui fut voté au Conseil Communal en août 1924.

Josef Stübben avait auparavant dressé des plans pour Thionville, le quartier de la gare à Metz, le plateau Bourbon à Luxembourg-ville entre autres. C'est à ce moment que la ville d'Esch dispose comme première ville au Luxembourg, bien avant la loi du 17 juin 1937, exigeant de chaque ville ou autre agglomération importante de disposer d'un Plan d'Aménagement Général, d'un Plan d'ensemble pouvant guider les politiciens dans leurs décisions.

Le plan Stübben prévoyait une ville pour quelque 40-50.000 habitants sur le territoire constructible de la ville. Esch aurait pu être d'après ce plan une grande cité-jardin, où le centre serait relié aux quartiers périphériques par des chemins piétonniers, traversant les blocs d'habitations (1 exemple existe : chemin menant du cimetière St Joseph au Lycée Hubert Clément).

Les infrastructures publiques étaient bien réparties sur le territoire communal, bien accessibles à pied, les espaces verts d'importance faisaient contrepoids au Parc Galgenbiert (Dipbach, Lankhelzerbësch etc...). L'ensemble était harmonieux et les grands boulevards planifiés Est-Ouest auraient même suffi au trafic d'aujourd'hui.

Malheureusement ce plan n'a servi de guide que pour les environs de la place Jean Jaurès, les environs du Parc Laval et pour une partie du quartier Dellheicht.

Donc la ville s'étend vers le nord, Quartier Dellheicht, Hôpital de la Ville, ensuite la création de quartiers entiers s'intensifie : Lallange-Est, Brouch, Raemerich.

L'amorce du quartier Lallange-ouest est engagée pour 1956, Cité du Cinquantenaire, quartier qui va se développer dans les décennies suivantes, pour être complété par la Cité Dr. E. Colling, début des années 1990.

Dans les années 1960-1970 trois grands projets de l'infrastructure routière et ferroviaire ont été mis en œuvre :

- le viaduc,
- le contournement Berwart,
- le boulevard Grand-Duchesse Charlotte

Ces trois grands projets ont un point commun : Ils n'ont trouvé qu'une solution pour le flux du trafic, mais l'accompagnement urbanistique était absent.

**Le boulevard Berwart** délestait la rue de Luxembourg comme unique accès au centre-ville, mais jusqu'à aujourd'hui on entre dans Esch par les arrière-cours, ce qui a amené la Ville à réfléchir depuis 1990 à une nouvelle entrée en ville.

**Le viaduc** était un ouvrage qui connaissait beaucoup de contraintes techniques, mais c'est aujourd'hui surtout l'utilisation des espaces sous le viaduc en tant que parking qui crée une ligne de séparation avec Terres Rouges, Conservatoire etc., problème qu'il faut résoudre avant la mise en valeur de ces espaces.

**Le boulevard Grand-Duchesse Charlotte** a été créé surtout pour le trafic de transition, mais l'intégration dans le tissu urbain a été choisie de façon à créer des espaces intersticiels, de couper des rues (rue Winston Churchill, rue Useldinger) contrairement à ce que prévoyait Stübben, qui préconisait de créer deux à trois grands boulevards  $\pm$  parallèles à l'espace vert du Dipbach, qui avaient pu résorber sans problème ce trafic supplémentaire tout en s'intégrant harmonieusement dans le dessin de la ville.

Dans les années 1960-1970, il y a surtout deux grands projets urbains de logements qui ont été créés, Wobrecken et Fettmeth, projets qui sont surtout caractérisés par des maisons unifamiliales en rangée, desservis par des boulevards d'une certaine envergure qui donne à ces quartiers un caractère résidentiel de haute qualité.

La moitié des années 1980 s'est imprimée dans nos mémoires comme récession brutale de l'industrie sidérurgique ce qui entraîna des problèmes financiers énormes pour notre ville. Les bâtiments publics étaient entretenus sommairement ce qui se fait sentir encore de nos jours. Les grands projets urbains furent relégués aux temps plus propices.

Malgré cette situation plus que défavorable, les responsables communaux ont entamé en ce temps des réflexions fondamentales sur l'avenir de la ville.

Le premier projet qui va entamer la relance de l'évolution de la ville était la rénovation et la reconstruction du quartier Aal-Esch. Le quartier de Aal-Esch qui était autrefois le centre de la ville aux activités commerciales (rue du Commerce, rue des Artisans) était peu à peu délaissé au profit de la rue de l'Alzette qui reprenait pendant les années 1930 ces fonctions et devenait une sorte de centre-ville linéaire. La reconstruction du quartier Vieil Esch constitue une histoire retraçant les différents courants de l'urbanisme depuis 1963, initiée par le Bourgmestre Antoine Krier. Ce fut donc une série de différents projets dont le premier fut une coopération entre les architectes eschois, projet dénommé « Urb Esch ». A la suite un grand nombre de projets suivirent : un concours d'architectes en 1978, une initiative de citoyens avertis préconisait une réhabilitation du quartier au lieu d'une tabula rasa prévue par les autres projets ; Lucien Steil élaborait en 1981 un projet qui donnait une grande importance à l'espace urbain.

En 1983 le projet des architectes Welter-Kuhlmann trouvait l'accord du Collège des Bourgmestre et Echevins, un projet qui se caractérisait par un grand respect de la structure urbaine, d'un maintien de l'échelle du quartier et de la réhabilitation des bâtiments à sauvegarder.

Le plus grand mérite du projet réside dans la création d'espaces urbains très différenciés, du maintien des bâtiments les plus intéressants et du renforcement de la fonction habitat en plein centre-ville. Le second projet était l'aménagement de la rue de l'Alzette en zone piétonne début des années 1990. Il s'agissait de créer une zone piétonne spécifique à la ville. L'ingénieur anglais Peter Rice développa un concept de poteaux inclinés avec oiseaux stylisés documentant le nouvel essor de la ville. Ce projet, avec le recul des années, peut être considéré comme une sorte de logo de la ville et comme un geste fort pour l'avenir de la ville.

Peu après l'infrastructure culturelle de la ville fut largement élargie et fortifiée : construction d'un nouveau Conservatoire de Musique Régional, rénovation du Théâtre Municipal et réhabilitation de l'ancien abattoir en Centre Culturel « Kulturfabrik ». Même pendant les années difficiles du point de vue financier, il s'est avéré important et porteur d'avenir d'investir dans ces infrastructures qui ont donné une nouvelle image à la ville.

Fin des années 1980 les responsables de la ville ont pris la décision d'entamer une réflexion générale sur l'avenir de la ville qui a mené au premier plan de développement. Ce plan comportait trois grands volets : Urbanisme par Albert Speer & Partners (APS) de Francfort, Circulation et espaces urbanisés par Topp + Partners, ainsi que le Plan Vert par MWK de Berlin.

Ce plan, qui sert aujourd'hui encore de base pour le nouveau Plan de Développement a défini le cadre pour bon nombre de planifications et de réalisations ultérieures (Berwart, Gare, divers espaces publics etc...)

La répartition du tissu urbain fut une des préoccupations les plus importantes du début des années 1990. Avant tout la création d'une nouvelle entrée en ville (boulevard Berwart) était une des priorités. Le by-pass circulatoire fit l'objet d'une intégration urbanistique dans l'environnement urbain.

Pendant les années 1980-1990 la ville ne pouvait offrir aux habitants potentiels des maisons unifamiliales (hormis la rue Dr. E. Colling). Cette situation était encore accentuée par l'exode lors des années concernées vers les communes limitrophes.

Vers le milieu des années 1990 surgit le grand projet Belval-Ouest qui a et va encore influencer fortement le développement de notre ville. Grâce au four électrique le recours aux minerais a été abandonné, les hauts fourneaux étaient mis hors service et une surface de 125 ha devenait disponible pour une autre affectation. Le projet développé par Agiplan prévoyait au début une zone d'activité ciblant les technologies avancées. Sous l'impulsion du Ministère de l'Intérieur le projet a pris une autre dimension tant du point de vue fonctions que de la qualité architecturale.

L'université du Luxembourg aura son deuxième site sur Belval-Ouest avec Luxembourg-Limpertsberg comme campus abritant les domaines de la technologie. La Cité des Sciences, de la Recherche et de l'Innovation était née. Un Masterplan provisoire élaboré par Dewey-Müller servait de base à un concours international que remportait le bureau Jo Coenen de Maastricht.

Le Masterplan prévoit le quartier des Hauts Fourneaux, symbole du site, qui regroupe les fonctions Université, Centre de recherches, loisirs, Centre de la Culture Industrielle. Le deuxième quartier sera un quartier mixte appelé Square Mile qui abritera les fonctions commerce, bureaux et habitat.

Deux autres quartiers, Belval-Nord et Belval-Sud, seront prioritairement destinés à l'habitat.

Ce grand projet urbain incita les responsables de la ville à créer un service du Développement urbain qui assurera la connexion, le phasage et la réalisation des grands projets afin de garantir un développement harmonieux de la ville.