

URBANISME

# Trop fonctionnaliste, trop libéral

Avant le plan Joly, c'était le plan Vago qui définissait pendant presque 30 ans les règles de construction dans la ville de Luxembourg. Pourquoi ce concept était-il tombé en disgrâce? Un regard en arrière.



Pierre Vago au Boulevard Royal: les catastrophes urbanistiques, étaient-elles inscrites dans le plan Vago? (Photo: Christian Mosar)

(ergué/rw) - A partir de la fin des années 50, les critiques vis-à-vis de la politique d'urbanisme municipale, ou plutôt vis-à-vis de sa non-existence, ne manquaient pas. A une approche peu soucieuse du patrimoine s'ajoutaient des "affaires" comme celle de l'ingénieur-directeur de la ville, responsable à l'époque de l'urbanisme, condamné plus tard pour trafic d'influences.

Ainsi, un Marcel Engel réclamait en 1961 face à l'émergence des premières bâtiments-tours et à l'"urbanisation" de places telles que le Knuedler ou la Place d'Armes, un nouveau plan d'aménagement pour la ville de Luxembourg: "Kurzum, wir brauchen dringend einen zweiten Stübbenplan. [...] Diese Männer sind des Eifers voll, aber sie arbeiten hauptsächlich

mit Bulldozern, Kranen, Dampfwalzen, Teermaschinen. Der Urbanismus ist etwas anderes."

## L'esprit des années 60

Ce fut sous une coalition socialiste-chrétienne-sociale, en 1967, que cette revendication allait se réaliser. L'architecte Pierre Vago, qui avait été chargé de l'élaboration d'un nouveau plan d'urbanisme, travaillait selon la conception du zoning: au milieu le centre historique, groupées autour de lui les zones d'habitation dense, dans un troisième cercle les zones d'habitation à faible densité. A cette conception très rigide, respectant peu les spécificités des différents quartiers, s'ajoutait l'appréciation que la population de la ville allait s'accroître considérablement: de 76.000 en 1970 à 120.000 dans l'an 2000. En fait, son nombre a longtemps stagné voire baissé, et nous n'en sommes aujourd'hui qu'à 79.000.

Un autre concept inhérent au plan Vago: les besoins du trafic automobile primaient. S'il essayait de détourner le trafic de transit, le principe du tout automobile était toujours appliqué en ce qui concerne l'accès à la ville en tant que lieu d'activité et d'emploi. De grands boulevards et des parkings en nombre suffisant devaient délester le centre.

Enfin l'approche quant à la protection de la substance architecturale historique était empreinte de l'esprit du temps: la sauvegarde ne concernait que les monuments historiques ou les quartiers très anciens, les villas du 19e siècle ou les maisons ou-

vrières des années 20 n'étaient pas considérées. Et l'on protégeait tout au plus les façades: les intérieurs étaient négligés.

Dès le début, le plan Vago suscitait la contestation: oppositions de la part de pro-

priétaires d'abord, adaptations du plan au conseil communal ensuite, ahurissement des citoyens et citoyennes de la ville à la fin.

Fernand Bintner écrivait 20 ans plus tard: "Ses détracteurs lui reprochent surtout

## PIERRE VAGO

# "Une vie intense"

Si le nom de l'auteur du plan Vago est connu, le personnage l'est moins.

(rw/ergué) - Agé de 90 ans, Pierre Vago était fin juin de passage à Luxembourg pour donner, sur invitation de la Fondation d'Architecture et de l'Ingénierie, une conférence intitulée "une vie intense" - c'est aussi le titre d'une autobiographie qu'il vient de publier (1).

Né en Hongrie en août 1910, ce fils d'un architecte et d'une cantatrice émigre d'abord avec sa famille en Italie. A l'âge de 18 ans il prend le chemin de Paris: Le fascisme italien n'est pas à son goût.

Pendant ses études, il participe dès le début à la revue de l'"Architecture d'aujourd'hui". Il en sera le rédacteur

d'avoir, par sa conception rigide et fonctionnaliste d'une part, trop libérale d'autre part, entraîné la défiguration à jamais de notre ville en laissant libre cours à l'implantation de constructions outrancières en disharmonie flagrante avec le caractère des quartiers de la ville." (Ons Stad, n° 21/1986).

## L'architecture sacrifiée à l'argent

Peut-on rendre Vago responsable des choix politiques qu'il exécutait? Le consentement à la destruction du Boulevard Royal, sacrifié aux besoins en immeubles de bureaux, témoigne d'une conception typiquement "années 60" - aussi bien de la part de l'urbaniste que des responsables de la ville. Ben Fayot, entré au conseil communal en 1982, voit dans la conception même du plan Vago l'idée de reformuler la ville, donc la nécessité de se défaire de l'ancien, de créer de nouvelles zones d'activité pour le secteur financier naissant, en pleine ébullition. "Les propriétaires, face à la demande, ne résistaient pas aux prix mirobolants pour leurs villas boulevard Royal. Peu leur importait ce qui allait en devenir. Les catastrophes du bd. Royal étaient inscrites dans le plan Vago", nous dit le conseiller communal socialiste.

Mais la construction de bâtiments-tours comme le Forum-Royal ne fut rendue possible qu'en 1970, lors d'une première modification du plan. C'était surtout la "Société des grandes réalisations

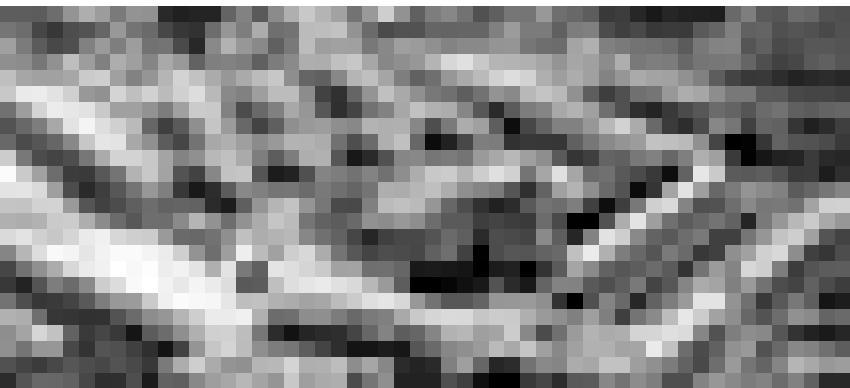
en chef de 1931 à 1947. Après avoir obtenu son diplôme d'architecte, Vago se lance dans l'organisation des "Réunions internationales des architectes" (RIA), dont la première a lieu en URSS et qui deviendront, en 1947, l'"Union internationale des architectes". En 1934 il obtient la nationalité française. Ses premières réalisations architecturales se font à l'occasion de différentes expositions internationales, telle la Triennale de Milan en 1936. Il fonde, avec Perret, Le Corbusier, Matisse e.a. l'"Union pour l'art", dont il sera le secrétaire général.

Mobilisé au début de la deuxième guerre mondiale, il entrera dans la résistance en 1941 tout en réalisant un certain nombre de projets. Après la guerre, Vago constate qu'il n'a "encore pratiquement rien construit", mais que cependant, à l'âge de 36 ans, il est

## L'urbanisme au rétroviseur

Le développement urbain des années 50 à 70 - un chapitre peu glorieux de l'histoire de la ville de Luxembourg. Au laisser-aller des années d'après-guerre, le plan d'aménagement urbain signé Pierre Vago devait opposer un cadre strict et réfléchi de règles urbanistiques. Mais ce plan fut peu sensible à la substance architecturale historique. Et les dysfonctionnements de la politique communale contribuèrent à renforcer ses effets négatifs.

Une conférence sur son oeuvre donnée par Pierre Vago le 21 juin à la Banque de Luxembourg aurait pu être l'occasion pour l'architecte de justifier son approche et d'éclaircir le public sur les arrière-fonds de cette étape peu gratifiante de son parcours. Il a préféré se taire. Et le public a préféré renoncer aux questions. Nous en posons dans ce dossier.



Vue de la cité du Ronceray au Mans en 1955.

immobilières à Luxembourg" (RIL) sous le promoteur Retter qui profitait de ces dispositions. A côté du Forum Royal, des bâtiments comme le centre "Hermès" (bd. d'Avranches) allaient à son compte. Le conseiller communal Zénon Bernard rappelait en 1987: "Dank der Schützenhilfe der im Verwaltungsrat der RIL vertretenen CSV-Politiker Jean Dupong und Nic Mosar (der nicht umsonst im Gemeinderat 'Tricki-Nicki' genannt wurde) und der ja zeitweise Bautenschöffe der Gemeinde war, konnte die RIL bauen, was und wie sie wollte." (Zeitung, 24.2.1987)

L'idée de créer au Kirchberg un nouveau quartier existait déjà depuis les années 50. Fidèle à sa revendication de devenir capitale européenne, le Luxembourg devait proposer un emplacement pour les institutions européennes et internationales. La proposition de Vago cependant, d'y drainer également les grands immeubles bancaires, ne trouvait que peu d'écho. Pour les banques, le Boulevard Royal semblait plus prestigieux. Et la ville jouait le jeu: "Wohl besitzt sie (die Stadtverwaltung) einen umfänglichen Urbanisierungs- und Bebauungsplan, doch wurde er, wann immer eine Bankgesellschaft Bauwünsche anmeldete, eilfertig geändert." (Lothar K. Frost: Der Preis für ein Finanzzentrum, in: Tagespiegel, 5.2.1975)

déjà connu dans le monde entier!

Bientôt il aura la possibilité de faire preuve de ses talents d'architecte et d'urbaniste: il sera affecté à la région des Bouches-du-Rhône en tant qu'architecte en chef pour la reconstruction. Il s'occupera de villes comme Arles, Tarascon et Beaucaire. A l'époque la loi française interdisait de dévoiler les projets d'aménagement avant qu'ils ne soient arrêtés définitivement - sous prétexte d'éviter la spéculation foncière. Vago enfreint à cette règle: il organise des réunions publiques pour éviter ainsi certaines erreurs et "désarmer certaines oppositions qui ne tenaient pas".

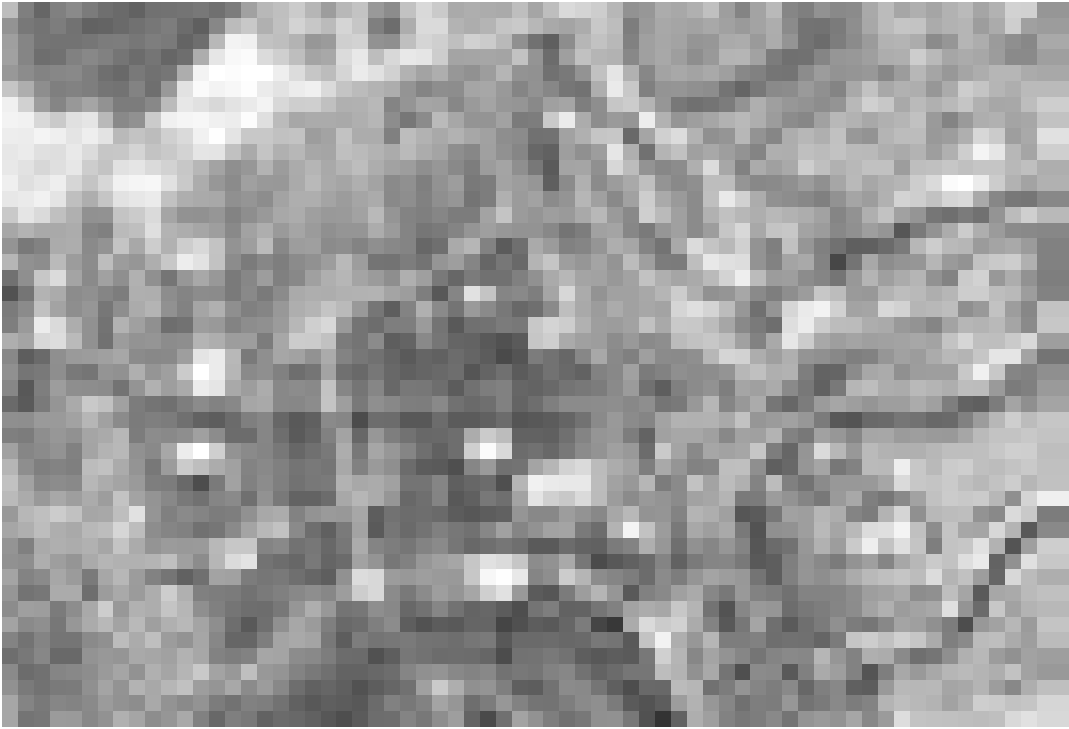
Mais la période de la reconstruction n'a pas été facile: des lois inadaptées, des moyens insuffisants et surtout la contrainte de faire vite rendaient difficile un travail de qualité. A cela s'ajoutait un autre "mal du siècle": la corruption. Il perd des contrats parce qu'il refuse de jouer le jeu.

Vago se voit aussi confier la construction d'églises, dès ses débuts il s'était intéressé à l'Art du sacré. En 1955 il réalise un de ses projets les plus connus: l'ensemble du Ronceray (Le Mans). Contrairement aux usages de l'époque, il évitait de construire en hauteur et créa au centre de

INTERVIEW

# "On ne peut pas tout réglementer"

**Sous un bourgmestre socialiste, Pierre Vago avait été chargé d'élaborer un nouveau plan d'urbanisme. Lorsque la majorité avait changé au conseil communal, la collaboration en venait brusquement à sa fin.**



Extrait de la partie graphique du plan d'urbanisme de Vago.

**WOXX: Pourquoi vous avez été écarté?**

**Pierre Vago:** Parce qu'il y avait des intérêts locaux d'une part, la pression des citoyens sur les élus, et d'autre part le manque d'intérêt des élus pour ce problème d'urbanisme. Il faut avoir une véritable passion pour s'occuper d'urbanisme quand on est élu, parce qu'il n'y a que des embêtements. Cela ne rappor-

te pas satisfaction, il faut se bagarrer.

Il y avait des villes où l'urbaniste qui a fait un plan accepté était consulté par après, lorsqu'il y avait des problèmes. Ici, pas du tout. A partir du jour où le plan était passé au conseil municipal, c'était fini. Je ne sais pas si on a dit 'merci Monsieur'.

En tant qu'urbaniste, on se rend souvent antipathique parce qu'on est des gêneurs, ennuyeux.

**C'était le bourgmestre Wilwertz qui a donné son empreinte à toute cette entreprise ou c'était plutôt Madame Fleisch?**

C'était Wilwertz. La dame est arrivée tout à fait à la fin et pour moi, son rôle a été tout à fait négatif, en ce sens que je la trouvais très autoritaire. Et le problème ne l'intéressait pas. Nous n'avons pas eu un seul entretien sur le plan d'urbanisme.

**Elle a quand-même changé votre plan.**

Ah oui, sans me demander mon avis.

**Quels étaient les principaux objectifs du plan Vago?**

Luxembourg était une ville vivante, qui s'accroissait. Donc, il fallait prévoir l'extension. Mais en même temps, le centre historique devait être sauvegardé. Il fallait que les zones d'extension soient organisées autour du coeur historique. Et dans le cas particulier de Luxembourg, il fallait surtout aller vers le Kirchberg et prévoir ses développements possibles. On essayait de pousser les activités nouvelles qui pouvaient surgir, en périphérie dans des zones bien choisies, bien déterminées. Le Kirchberg devait devenir une véritable ville nouvelle, bien reliée au centre historique.

Deuxième point important: dévier la circulation de passa-

ge, qui n'avait rien à faire au centre, vers l'agglomération. Parce que le passage, c'est la catastrophe pour les villes. Si on augmente la densité du centre on peut créer des problèmes de parking et de circulation terribles. Donc, extension vers l'extérieur, la grande circulation détournée, tout en protégeant les zones vertes et le parc. Surtout ne pas toucher à un arbre.

**Quand vous étiez ici dans les années soixante, est-ce que vous prévoyiez déjà les développements avec les banques et les secteurs de service?**

Oui, mais comme un gros danger. Parce que les banques cherchent des solutions centrales. Elles ont beaucoup d'argent et du pouvoir de pression sur la politique. Or, une banque attire des gens. Et ces gens ne viennent pas tous à bicyclette ou à pied. Ils viennent avec des voitures généralement. Donc, ils embouteillent. Nous avons essayé de dire aux banques d'aller ailleurs, vers le Kirchberg surtout, où il y avait toute la place et où l'on avait prévu un système de circulation, de parkings, d'espaces libres assez généreux. Et ça aurait soulagé le centre. Ça, c'était le plan. La réalité est que quand une banque dit, moi, je veux me mettre ici, la municipalité dit: amène.

**Par la suite on a détruit des quartiers historiques pour bâtir des immeubles pour bureaux. Le plan Vago permettait de bâtir plus haut et d'attirer ainsi de tels immeubles dans les quartiers.**

Pas moi. Mon plan n'autorisait pas les tours et les immeubles hauts. Il ne fallait pas faire des immeubles de bureau, surtout pas. Il y en a déjà trop.

**Mais c'est cela qui s'est passé, même dans les quar-**

**tiers d'habitation comme le Limpertsberg.**

C'est dommage. Les quartiers d'habitation étaient faits pour l'habitation.

Normalement on n'aurait pas dû autoriser que des banques par exemple s'installent toutes à la queue leu leu dans le centre. Mais généralement, en tant qu'urbaniste, on est entre le marteau et l'enclume. On fait des propositions, c'est contraire à tous les intérêts parce qu'on essaie d'avoir une vision globale. Quelle est la marge que vous pouvez avoir, finalement? Même les règles qui étaient dans mon plan n'étaient pas suivies. C'est une illusion de croire pouvoir tout réglementer.

**Le plan Vago n'offrait pas d'instruments efficaces pour protéger la substance historique. Monsieur Joly, qui est venu beaucoup d'années après vous, a réduit les hauteurs maximales dans différents quartiers et il a aussi développé le concept des ensembles sensibles. Il a également essayé de repeupler le centre-ville, sans grand succès cependant.**

Ce n'est pas possible. C'est une illusion.

**Vous avez évoqué le problème de la circulation. Est-ce que dans vos plans, vous avez pensé aux transports publics?**

Les transports publics, ce n'est pas une question d'urbanisme, c'est une question de gestion municipale et des constructeurs. L'urbaniste peut être consulté, mais ce n'est pas lui qui peut résoudre la question des transports en commun. En France, la question du tram se pose dans beaucoup de villes, mais jamais, un urbaniste intervient. Qu'on favorise les transports en commun, là, tous les urbanistes du monde sont d'accord. Mais on ne peut pas faire plus.

**Mais vous venez de parler de la circulation des automobiles. Là, vous vous sentiez concerné.**

Tout à fait. Les automobiles ne suivent pas un itinéraire. Ce qu'on peut faire, c'est de prévoir des itinéraires faciles pour éviter qu'ils massacrent des quartiers. Mais le tracé d'un tram par exemple, qui dépend des possibilités de rail et de câbles etc., c'est un problème tout à fait spécial.

**Pourtant, il y a des concepts de développement urbain qui reposent sur une vue plus globale, d'intégrer les transports publics, l'environnement, l'énergie, les zones non aedificandi, comment on peut les utiliser de façon intéressante. M. Joly a d'ailleurs essayé d'aller dans cette direction.**

Il a pu essayer, mais c'est tout, il n'a pas réussi.

**Quelle impression vous donne la ville de Luxembourg d'aujourd'hui?**

Qu'elle est remplie d'automobiles et de vaches.

Interview: Renée Wagener.