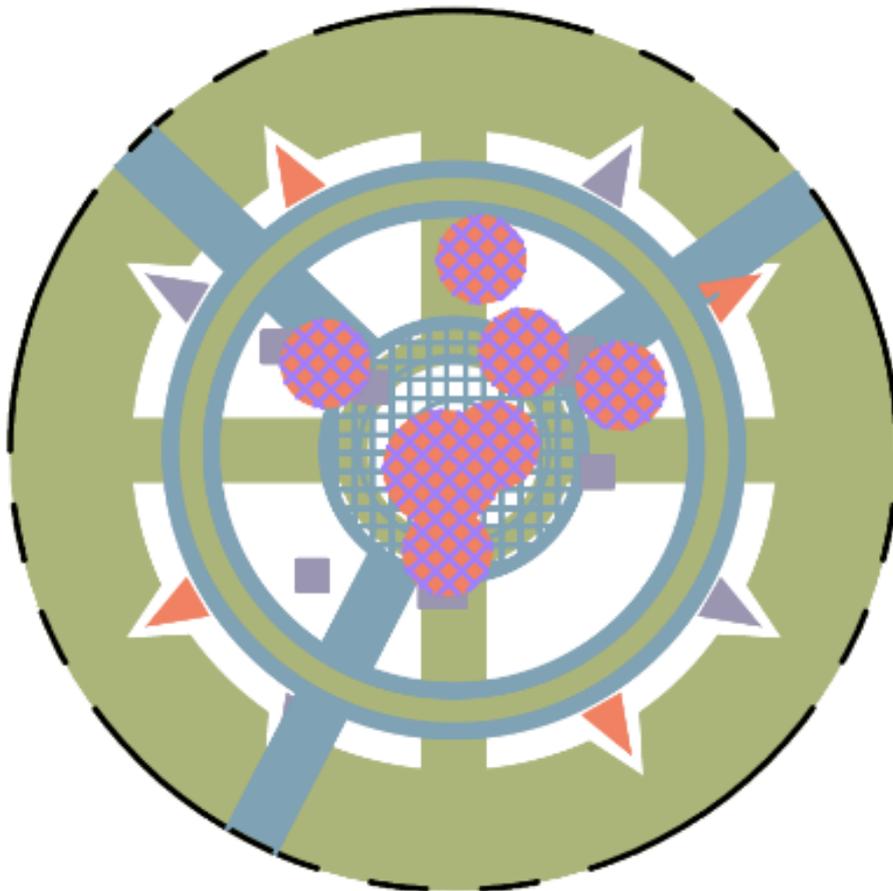




VISION TERRITORIALE OPERATIONNELLE 2035-2050 POUR L'AGGLOCENTRE

Rapport technique – Partie B : Objectifs et vision territoriale



Septembre 2021



Maître d'ouvrage

Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire

Département de l'aménagement du territoire

L-2946 Luxembourg



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Énergie et de
l'Aménagement du territoire

Département de l'aménagement
du territoire

Mandataire

Luxplan S.A. Ingénieurs conseils

B.P. 108

L – 8303 Capellen

Tél. : + 352 26 39 0 – 1

Fax : + 352 30 56 09

Internet : www.luxplan.lu



N° de référence du projet	20201104U-LP
----------------------------------	---------------------

Suivi / Assurance qualité	Nom et qualité	Date
Rapport rédigé par	Simon BERTOUX	04/2021 à 09/2021
Rapport vérifié par	Henning NIEBOER Anita BAUM	09/2021

Modifications du rapport		
Indice	Modifications	Date

NOTE IMPORTANTE :

Ce **rapport technique** reprend l'ensemble de la démarche d'élaboration de la Vision territoriale de l'AggloCentre. Il est composé de deux parties (A et B) et comprend des éléments méthodologiques et descriptifs. Le rapport technique s'accompagne d'un **résumé non technique** plus abordable, plus lisible et contenant les éléments essentiels à la compréhension de la Vision territoriale.



TABLE DES MATIÈRES

3. VISION TERRITORIALE.....	5
3.1 SCENARIO NATIONAL	5
3.2 HYPOTHESES	6
3.2.1 BESOINS	6
3.2.2 SURFACES DISPONIBLES	7
3.2.2.1 Pour la construction de bâtiments et infrastructures annexes	7
3.2.2.2 Pour les bâtiments par la régénération urbaine.....	9
3.2.2.3 Pour la production agricole	10
3.2.3 ADEQUATION ENTRE BESOINS ET SURFACES DISPONIBLES	11
3.2.4 CHAMP D’ACTION	11
3.3 DEVELOPPEMENT CONCEPTUEL	12
3.3.1 PREAMBULE.....	12
3.3.2 SCENARIO 1 « TENDANCE PAG ACTUELS ».....	12
3.3.2.1 Présentation du scénario.....	12
3.3.2.2 Effets pressentis et positionnement par rapport aux enjeux	14
3.3.3 SCENARIO 2 « L’AGGLOCENTRE AU DÉPART... »	15
3.3.3.1 Présentation du scénario.....	15
3.3.3.2 Effets pressentis et positionnement par rapport aux enjeux	16
3.3.4 SCENARIO 3 « ...DES QUARTIERS VIVANTS ET ATTRACTIFS ».....	17
3.3.4.1 Présentation du scénario.....	17
3.3.4.2 Effets pressentis et positionnement par rapport aux enjeux	18
3.3.5 SCENARIO RETENU.....	19
3.4 CONCRETISATION SPATIALE ET OBJECTIFS	20
3.4.1 PHILOSOPHIE DE DÉVELOPPEMENT	20
3.4.1.1 Réponse aux défis majeurs.....	20
3.4.1.2 Densification du territoire	20
3.4.2 HORIZON TEMPOREL.....	21
3.4.2.1 A l’horizon 2035, AggloCentre 1.0	21
3.4.2.2 A l’horizon 2050, AggloCentre 2.0	21
3.4.3 OBJECTIFS	21
3.4.3.1 Préambule	21
3.4.3.2 Développement urbain.....	22
3.4.3.3 Mobilité	23
3.4.3.4 Socio-économique.....	23
3.4.3.5 Environnement.....	24
4. PISTES D’ACTIONS PROPOSEES	26
4.1 PREAMBULE	26
4.2 DEVELOPPEMENT URBAIN	26
4.2.1 MISE A JOUR DES ASPECTS FONCIERS.....	26
4.2.2 DEVELOPPEMENT COORDONNE AUTOUR DE LA GARE STRASSEN/BERTRANGE	28
4.2.3 PROJET SOUTHWEST	29
4.2.4 DEVELOPPEMENT DU SITE DE LA GARE DE TRIAGE	30
4.2.5 REAMENAGEMENT DES FRICHES ET SITES MONOFONCTIONNELS	31
4.2.6 DEVELOPPEMENT DE LA PARTIE NORD AUTOUR DES GARES DE HEISDORF ET DE WALFERDANGE	31
4.2.7 DEVELOPPEMENT DU QUARTIER DE GARE DE MAMER VERS LA PARTIE SUD-OUEST	32



4.3	MOBILITE	33
4.3.1	AMENAGEMENT DES ZONES A HAUTE ACCESSIBILITE	33
4.3.2	ACHEVEMENT DU RESEAU TRAM	33
4.3.3	GENERALISATION DU 30 KM/H DANS LES RUES A CARACTERE URBAIN	34
4.3.4	MISE EN PLACE D’UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT INTEGREE A L’ECHELLE DE L’AGGLOMERATION	34
4.3.5	COMPLETER ET AJUSTER LE RESEAU DE PARK & RIDE (POLE D’ECHANGE) DE NIVEAU REGIONAL AUX PORTES DU COEUR DE L’AGGLOMERATION	35
4.3.6	ASSURER LA COMPATIBILITE DU TRAM SUR LE RESEAU FERROVIAIRE	35
4.3.7	CONNECTER L’AGGLOCENTRE A BRUXELLES ET STRASBOURG PAR LE TRAIN A GRANDE VITESSE	36
4.3.8	CREER UNE LIAISON POUR LE FRET ENTRE L’AEROPORT ET LE TERMINAL DE BETTEMBOURG	36
4.3.9	DEVELOPPER UN RESEAU CYCLABLE STRUCTURANT ENTRE LES DIFFERENTS POLES DE L’AGGLOMERATION	37
4.4	SOCIO-ECONOMIQUE	38
4.4.1	RESTRUCTURER/DESTRUCTURER LES PARCS D’ACTIVITES ECONOMIQUES	38
4.4.2	PROMOUVOIR LA MULTIFONCTIONNALITE, LA MULTI-TEMPORALITE ET LA RECONVERSION DES INFRASTRUCTURES URBAINES	38
4.4.3	UTILISATION RATIONNELLE DES LOGEMENTS	39
4.4.4	AUTRES PISTES D’ACTIONS	39
4.5	ENVIRONNEMENT	40
4.5.1	PARCS MULTIFONCTIONNELS	40
4.5.2	CREATION D’UN PARC AGRICOLE	40
4.5.3	RENATURATION DES BERGES DES COURS D’EAU PRINCIPAUX	41
4.5.4	ESPACE-VERT PROCHE DE LA GARE	41
4.5.5	ADAPTATION DES STATIONS D’EPURATION AUX NOUVEAUX POLLUANTS	42
5.	MONITORING : PISTES DE REFLEXION	43
6.	GOVERNANCE MULTI-NIVEAUX ET PLURISECTORIELLE : PISTES DE REFLEXION	45
6.1	5 PILIERS PORTEURS DE LA VISION TERRITORIALE	45
6.2	PISTES DE SOLUTION – ASPECTS A DEVELOPPER	45



3. VISION TERRITORIALE

3.1 SCÉNARIO NATIONAL

Au niveau national, il existe déjà une orientation quant au développement à donner. Dans le cadre de la refonte du PDAT, 3 scénarios ont été présentés lors d'une table ronde politique organisée par le Ministre du Développement Durable et des Infrastructures François Bausch le 10 novembre 2016 sur le thème de la croissance : « Wéi e qualitative Wuesstem fir eist Land ? - Landesplanung fir eng nohalteg Zukunft. »

Reposant sur différentes hypothèses, ces 3 scénarios proposaient des hypothèses différentes dans la façon d'absorber la croissance démographique et la croissance économique. Les 3 scénarios présentés étaient :

1. « Diffus et désordonné ». Il correspond à la mise en œuvre des 102 PAG communaux ;
2. « Dirigé et théorique ». Il correspond à un maillage du territoire qui ignore les réalités d'accessibilité, la structure spatiale existante et le dynamisme économique dans un contexte transfrontalier ;
3. « Organisé et harmonieux ». Il correspond à l'accentuation de la structure spatiale existante.

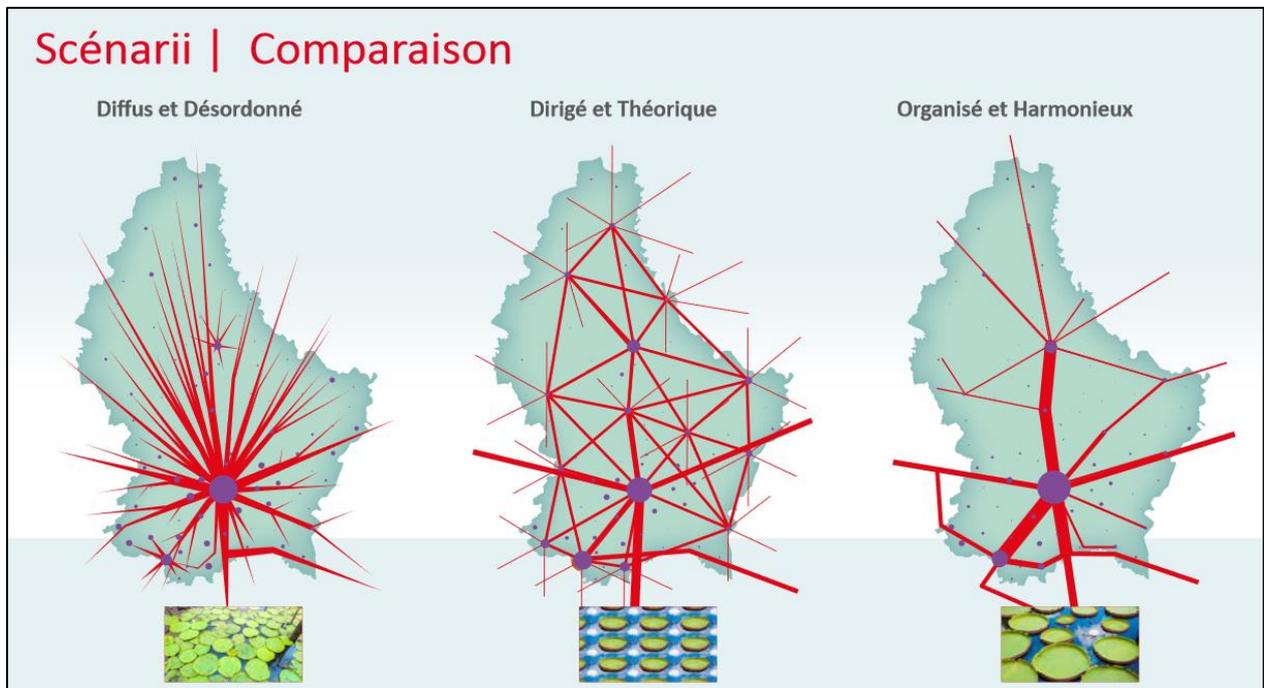


Figure 1 : Représentation spatiale des 3 scénarios (Source : « Wéi e qualitative Wuesstem fir eist Land ? », Table ronde politique du 10 novembre 2016)

Scénarios	Diffus et Désordonné	Dirigé et Théorique	Organisé et Harmonieux	
Densité urbaine	+	+	+++	Légende +++ Forte augmentation + Augmentation -- Forte diminution - Diminution ►► Concentration ◄◄ Dispersion = Status quo
Consommation sol	++	=	-	
Organisation des espaces urbains et ruraux	◄►	►◄	►◄	
Congestion/saturation des réseaux de transport	++	+	-	
Développement des réseaux	++	++	+	
Fragmentation des paysages	++	+	--	
				

Figure 2 : Comparaison des 3 scénarios par leurs effets sur plusieurs variables territoriales (Source : « Wéi e qualitative Wuesstem fir eist Land ? », Table ronde politique du 10 novembre 2016)

Les discussions se sont ensuite poursuivies le 28 février 2018 lors d'un débat à la chambre des représentants. Le scénario 3 « Organisé et harmonieux » a été pris comme base de discussion. Il implique de structurer le développement autour de 3 agglomérations urbaines : la Nordstadt, l'AggloSud et l'AggloCentre.

Le développement préférentiel sur ces trois agglomérations semble le plus approprié du point de vue de :

- L'accessibilité ;
- La centralité ;
- La mixité des fonctions ;
- La capacité du territoire à soutenir le développement ;
- Du positionnement du territoire pour la troisième révolution industrielle et l'économie circulaire.

Au niveau de l'AggloCentre, il implique :

- Un développement économique et démographique accentué ;
- Un dépassement des limites communales de la Ville de Luxembourg ;
- Une conversion en un pôle urbain compact, bien accessible et multifonctionnel

Cela se traduit concrètement par « *Densifier considérablement le tissu urbain, consolider la place financière, maintenir les investissements dans la mobilité et le logement à leur niveau actuel élevé, renforcer la coopération intercommunale dans l'AggloCentre et attirer plus d'habitants que d'emplois* ».

3.2 HYPOTHÈSES

3.2.1 BESOINS

Suivant les chiffres de l'armature urbaine fournis par le DATER, l'AggloCentre est censée absorber :

- 38 % de la croissance démographique au niveau national ;
- 35 % de la croissance économique au niveau national.

Tableau 1 : Hypothèses d'augmentation de croissance à l'horizon 2050 (Source : Statec, DATER)

	2020	2050	Augmentation
Population	~192.000	~325.000	+ 132.000 (+69%)
Logement	~92.000	~155.000	+ 63.000 (+69 %)
Emploi	~223.000	~350.000	+127.000 (+57%)



Ces chiffres permettent d’augmenter la part de la population tout en diminuant légèrement la part relative des emplois. Ces deux trajectoires permettent d’absorber la croissance tout en rééquilibrant légèrement l’écart entre la population et les emplois. Dans le cadre de la vision territoriale, ces hypothèses doivent être traduites en surfaces.

Tableau 2 : Hypothèses surfaciques

Fonction	Superficie par unité	Proportion 2016	Unité (log. Ou emploi) supplémentaire en 2050	Superficie à prévoir (m ²)
Logement	100 m ² bruts par unité	/	~63.000	6.300.000
Emploi				
- Secteur tertiaire	25 m ² bruts par emploi	51,31 %	~66.000	1.650.000
- Services publics et enseignement	100 m ² bruts par emploi	10,23 %	~13.000	1.300.000
- Commerce	100 m ² bruts par emploi	12,43 %	~16.000	1.600.000
- Secteurs primaires et secondaires	100 m ² bruts par emploi	26,03 %	~33.500	3.350.000
TOTAL				14.200.000

Parmi les surfaces déterminées dans le tableau précédent, la part la plus importante est celle allouée au logement qui représente environ 40 % des surfaces totales qui s’élèvent à un environ 14 millions de m² soit 14 km² ou 1400 ha. A titre de comparaison, cette surface représente un peu plus de la superficie de la commune de Leudelange (13,6 km²). Même s’il est évident que cette surface doit être considérée avec la troisième dimension, ce chiffre démontre l’importance d’utiliser le sol de manière parcimonieuse et d’optimiser les superficies disponibles.

3.2.2 SURFACES DISPONIBLES

3.2.2.1 Pour la construction de bâtiments et infrastructures annexes

Pour rappel, les réserves foncières disponibles actuellement dans les PAG sur l’ensemble de l’AggloCentre (cf : PARTIE A, point 2.2.2.7) représentent un total de 1.244,46 ha répartis comme suit :

- 560,63 ha de réserve extérieure (vastes terrains situés en dehors de la structure bâtie) ;
- 115,94 ha de lacune (baulucken ou dents creuses au sein du tissu urbain) ;
- 565,89 ha de potentiel de développement interne (dans la structure bâtie, terrain vierge ou à redéployer à court ou moyen terme).

Ce chiffre est relativement proche des besoins nécessaires évalués dans la section précédente à environ 1.400 ha. Toutefois, ce chiffre représente une surface au sol tandis que les besoins représentent une superficie plancher et brute. Pour que l’offre et la demande soient comparables, il faut se rapprocher de la superficie plancher et brute que représente cette surface au sol. Pour y parvenir, il faut lui appliquer un CUS¹ car il s’applique sur la surface brute et permet donc aussi d’envisager la construction d’infrastructures (voiries, espaces verts et libres, etc).

Le potentiel bâtissable de cette superficie dépend donc fortement du CUS. Bien que celui-ci puisse varier suivant la localisation d’un terrain, le CUS moyen sur l’AggloCentre pourrait raisonnablement varier entre 0,8 et 1,2. A titre d’exemple,

¹ CUS = le rapport entre la somme des surfaces construites brutes de tous les niveaux et la surface totale du terrain à bâtir brut



un CUS de 1,0 permettrait de construire la superficie plancher nécessaire sur une surface au sol identique tout en gardant de la place pour l'espace public et les infrastructures, les espaces verts privés et publics, ... Par conséquent, le CUS fait varier la superficie comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3 : Potentiel de surface plancher de 1.250 ha variant suivant le CUS

CUS	Surface au sol nécessaire (m ²)
0,6	7.500.000
0,8	10.000.000
1,0	12.500.000
1,2	15.000.000
1,4	17.500.000

Le tableau montre que le CUS a un impact important sur l'utilisation des réserves foncières disponibles puisqu'avec un CUS trop bas, la surface disponible pourrait ne pas être suffisante pour rencontrer les besoins.

Afin d'illustrer cette notion de CUS, les photos suivantes sont des représentations de nouveaux quartiers récents aux CUS très différents.



Figure 3 : Nouveau Quartier « Auf Berg II » à Mamer avec un CUS de 0,6 (Photo Luxplan 2020)



Figure 4 : Nouveau Quartier « Am Wenkel » à Bertrange avec un CUS de 0,74 (Photo Luxplan 2021)



Figure 5 : Nouveau Quartier « Pescher IV » à Strassen avec un CUS de 1,04 (Photo Luxplan 2017)



Figure 6 : Nouveau Quartier « Vivre sans voiture » à Luxembourg (Limpertsberg) avec un CUS de 1,21 (Photo Luxplan 2021)

Par ailleurs, ces surfaces disponibles se basent sur les différents PAG des communes et sur l'étude Raum+. Or, un élément important ne figure ni dans les PAP, ni dans l'analyse Raum+. Il s'agit précisément du développement des terrains situés au Sud-Ouest de la Ville de Luxembourg, à l'intérieur de la ceinture autoroutière. Ces terrains bordent les axes figurant dans le Plan Directeur Sectoriel Transport que sont le boulevard de Merl (N6-N5-A4) et le boulevard de Cessange (A4-N4). A l'heure



actuelle, aucun projet concret n'est encore développé sur ces parcelles mais il y a lieu de les prendre en compte car ces terrains représenteraient un potentiel brut d'environ 400 ha.

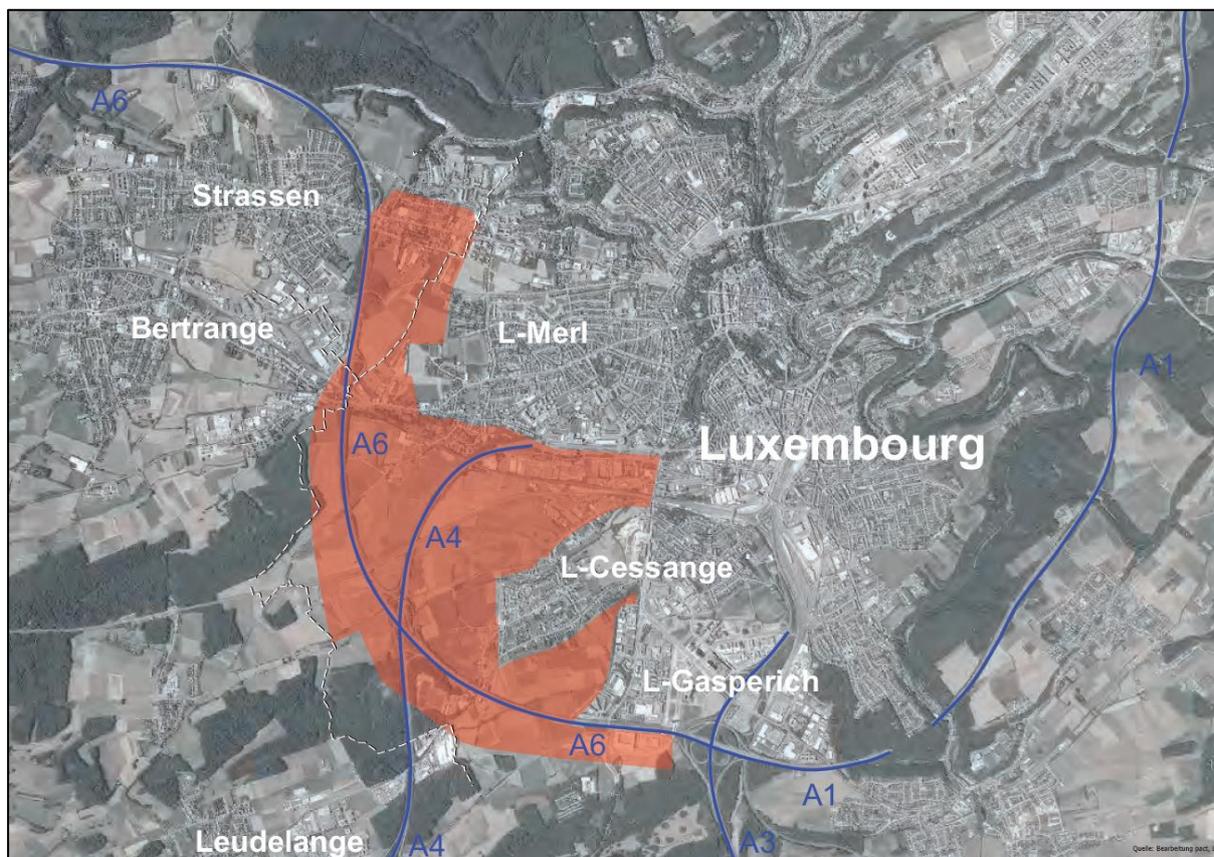


Figure 7 : Illustration du potentiel sur la zone Southwest (Source : pact, Schroeder & associés)

En tenant compte également de ce potentiel, le potentiel total mobilisable équivaut à environ 1.650 ha.

3.2.2.2 Pour les bâtiments par la régénération urbaine

Un phénomène important à ne pas négliger est la régénération des quartiers existants. Selon un rapport de l'observatoire de l'habitat², en moyenne 1,7% de la superficie totale des zones résidentielles³ a été reconstruite après démolition entre 2010 et 2016. Le taux de régénération annuelle tourne donc autour de 0,2429 %. Par ailleurs, cette étude estime que le nombre de logements est multiplié en moyenne par 2,7 sur les terrains reconstruits. Sur base de ces chiffres la régénération urbaine a été estimée (voir tableau ci-dessous).

Tableau 4 : Données de base et estimation de la régénération urbaine actuelle dans l'AggloCentre (Source : Observatoire de l'Habitat)

Données	
Superficie résidentielle de l'AggloCentre	3.207,66 ha
Nombre de logements dans l'AggloCentre (estimation 2021)	~93.229
Densité résidentielle brute	29,06 log/ha
Taille moyenne d'un logement au GDL ² ;	129 m ²
Taux de régénération annuelle	0,2429 %
Coefficient multiplicateur des logements	2,7

² "La construction de logements, entre consommation foncière et reconstruction de terrains. Etude sur le Grand-Duché de Luxembourg entre 2010 et 2016 », Février 2019

³ La zone résidentielle correspond aux zones d'habitation (HAB-1, HAB-2) et aux zones mixtes



Estimations sur base des données	
Superficie régénérée annuellement	$3207,66 [ha] \times 0,2429 \% = 7,79 ha$
Nombre de logements existants sur la surface à régénérer	$29,06 \left[\frac{log}{ha} \right] \times 7,79 [ha] = 226 log$
Nombre de logements après régénération	$226 [log] \times 2,7 = 610 log$
Superficie gagnée par an pour le logement	$(610 - 226)[log] \times 129 [m^2]$ $= 49.536 m^2$
Superficie gagnée en 30 ans pour le logement par la régénération urbaine (2021-2050)	$49.536 [m^2] \times 30 = 1.486.080 m^2$

La régénération urbaine est estimée à environ 1.500.000 m² juste pour la reconstruction de logements. Toutefois, les chiffres avancés doivent être considérés avec un regard critique pour plusieurs raisons :

- Les chiffres de la régénération sont déjà relativement anciens ;
- La pression foncière ne cesse de croître. Or, l’augmentation de la pression foncière a un impact positif sur la régénération urbaine. La projection sur 30 ans est donc sous-évaluée puisque la régénération urbaine sera inévitablement plus forte à l’avenir ;
- Le taux de régénération concerne l’AggloCentre mais le coefficient multiplicateur concerne l’ensemble du pays. Or, la pression foncière et le caractère urbain de l’AggloCentre étant plus important qu’ailleurs, il est très certainement sous-évalué ;
- Ces chiffres de régénération urbaine concernent uniquement le logement. Les chiffres ne tiennent donc pas compte de la régénération urbaine des autres fonctions tertiaires équivalents (bureaux, commerces, administrations...).



Figure 8 : Stade Josy Barthel à Luxembourg (Belair) destiné à être intégré dans le projet de régénération urbaine de la Ville de Luxembourg « Wunnquartier stade » (Photo Luxplan 2021)



Figure 9 : Extrait du Masterplan « Belved’air » finaliste du concours « Wunnquartier stade » (Source : Association momentanée Fabeck Architectes sàrl, Michel DESVIGNE Paysagiste, Luxplan sa, IDES ENGINEERING sàrl, Ville Ouverte)

3.2.2.3 Pour la production agricole

Une production alimentaire locale fait partie des enjeux. La zone agricole sur l’ensemble des 10 communes s’étend sur environ 9.200 ha. Celle-ci comprend différentes utilisations dont notamment des terres arables (~2.800 ha), des prairies (~4.400 ha) et des cultures spéciales (~250 ha).

Comme précisé dans la partie A au point « 2.2.4.3.3 La nature productive », les terres arables sont théoriquement capables de soutenir l’alimentation de 55.700 personnes. D’autres terres pourraient également soutenir la production alimentaire mais d’autres éléments sont à prendre en compte comme leur fertilité et leur potentiel/protection environnemental(e).



En opérant le même calcul sur base d'une superficie nécessaire de 2000 m² pour nourrir une famille de 4 personnes pendant une année entière, environ 16.200 ha seraient nécessaires pour nourrir de manière locale la population de l'AggloCentre estimée en 2050.

3.2.3 ADÉQUATION ENTRE BESOINS ET SURFACES DISPONIBLES

Pour l'ensemble des fonctions urbaines, le potentiel disponible de 1.250 ha avec un CUS moyen de 1,0 couplé à la régénération urbaine au rythme actuel serait théoriquement suffisant pour rencontrer les besoins. Toutefois, l'adéquation entre les besoins et les surfaces disponibles dépend de différentes variables qu'il n'est pas possible d'apprécier à ce stade :

- Le CUS : il varie en fonction des localisations et il est difficile de déterminer un CUS moyen sur un territoire relativement étendu. Par ailleurs, un CUS de 1,0 est assez élevé.
- La régénération urbaine : le rythme évalué de la régénération urbaine n'est pas très élevé. Hors c'est ce mécanisme de reconstruction de la ville sur la ville qui permet d'économiser les réserves foncières disponibles.
- La dimension temporelle et le rythme de construction/reconstruction : Si les surfaces sont en adéquation avec les besoins, il faut encore construire et aménager ces surfaces. Afin de combattre l'étalement urbain, il faut que le rythme de la construction/régénération suive aussi les besoins. Les nombreuses contraintes, la spéculation foncière, les autorisations, les soumissions, la disponibilité des matériaux ... sont autant d'obstacles qu'il faudra surmonter pour tenir le rythme. Si le rythme ne peut pas être tenu dans l'AggloCentre, le développement se fera sur les autres régions et l'objectif de la croissance au niveau national ne sera pas rencontré.
- Le projet Southwest : il s'agit d'une réserve très importante dont certains éléments (Plans Directeurs Sectoriels) laissent à penser qu'elle sera mobilisée tandis qu'elle n'est pas inscrite au PAG de la Ville de Luxembourg. La mobilisation de ces terrains permettrait notamment d'augmenter de manière significative les réserves foncières disponibles. Toutefois, ce développement doit être mis en balance avec d'autres facteurs (environnement, production agricole, gestion parcimonieuse du sol, etc).

Le territoire serait donc théoriquement capable d'absorber le développement urbain induit par ce scénario mais les réserves foncières seraient presque complètement épuisées à l'horizon 2050. Suivant le CUS moyen, il est probable également que les réserves soient également épuisées avant.

Enfin, en ce qui concerne la production agricole, le potentiel des terres arables actuel ne permettrait de nourrir que 17 % de la population de l'AggloCentre à l'horizon 2050. En outre, l'utilisation de toute la zone agricole, même si elle s'avère irréaliste, est encore insuffisante pour répondre aux besoins. Il faudrait donc trouver des solutions en dehors de l'agglomération pour agir sur ce thème. La ceinture verte interurbaine pourrait constituer une piste de solution.

3.2.4 CHAMP D'ACTION

Par rapport aux variables identifiées dans la section précédente, les possibilités d'action sont les suivantes :

- Augmenter les réserves foncières : Cette possibilité permettrait non seulement de ne pas atteindre la fin des réserves mais elle permettrait également d'éviter un effet trop important sur les prix de l'immobilier lié à la raréfaction du foncier. Toutefois, elle n'est pas cohérente avec les objectifs des différents niveaux de pouvoir car elle va à l'encontre d'une utilisation rationnelle du sol. Seul le projet Southwest pourrait se justifier par sa localisation centrale à l'échelle de l'AggloCentre. Néanmoins, il est à mettre en balance avec les enjeux environnementaux, économiques et sociaux car il impliquerait une consommation très importante de terres.
- Avoir un CUS élevé : un CUS moyen de 1 est déjà élevé compte tenu de ce qui se fait actuellement dans l'AggloCentre. Hormis dans les ensembles déjà très denses, le champ d'action semble relativement faible par rapport à cette variable.



- Augmenter le rythme de la régénération urbaine : Il s’agit de la clé du développement futur. Si la régénération est faible c’est qu’elle comporte un certain nombre de contraintes par rapport à la construction de nouveaux quartiers (déchets de démolition à gérer, aspects fonciers, habitants existants, proximité d’un voisinage, chantier et gênes en milieu urbain, etc). L’étalement urbain est avant tout une question de facilité. Sans réserves foncières, la régénération urbaine serait beaucoup plus importante. Il faudrait donc impulser des changements à plusieurs niveaux pour donner un coup d’accélérateur à la régénération urbaine.
- Limiter les freins pour permettre un rythme de développement adéquat en travaillant à la simplification des aspects de procédure.

En rapportant ces 4 champs d’action aux enjeux identifiés dans la PARTIE A, seule l’augmentation des réserves foncières ne parait pas être une piste cohérente. En revanche, elle doit être dissociée du projet Southwest qui pourrait se justifier sur base d’analyses complémentaires (couts-bénéfices) qui ne seront pas réalisées dans le cadre de la présente vision territoriale.

3.3 DÉVELOPPEMENT CONCEPTUEL

3.3.1 PRÉAMBULE

Dans le cadre de l’élaboration de cette Vision territoriale, trois scénarios de développement ont été réalisés. Conçus de manière conceptuelle, ils ont été présentés lors d’un workshop du Forum Régional Centre le 4 mai 2021 à Luxembourg. Ces trois scénarios se présentent comme des réponses aux enjeux identifiés (cf. **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**), des réponses graduelles : faible, modérée et forte.

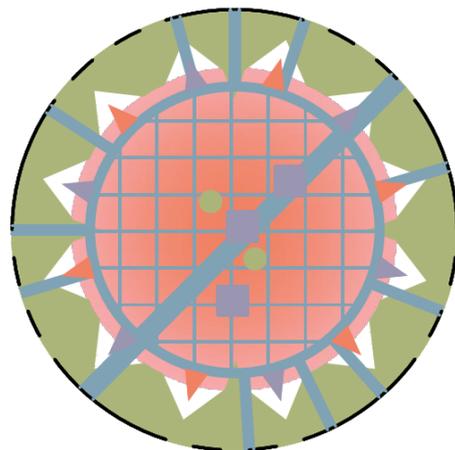
Bien qu’au final la Vision ne puisse épouser qu’un seul de ces scénarios (ou un hybride), il paraissait important d’intégrer les 3 dans le rapport technique pour expliquer le cheminement de la réflexion.

3.3.2 SCÉNARIO 1 « TENDANCE PAG ACTUELS »

3.3.2.1 Présentation du scénario

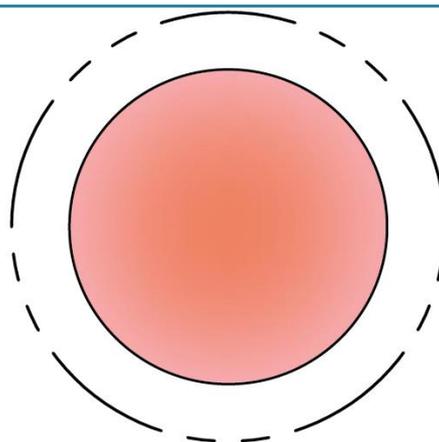
Présentation générale

Le premier des trois scénarios représente la poursuite des tendances actuelles. Il correspond globalement à un étalement urbain par le développement de nouveaux quartiers en périphérie. Les politiques de mobilité pourtant très consistantes subissent le développement. Cet étalement fragmente le paysage, génère des pressions sur la zone verte et ne laisse que peu de place pour la création d’un réseau écologique interne à l’agglomération.



 **Développement urbain : Dispersion**

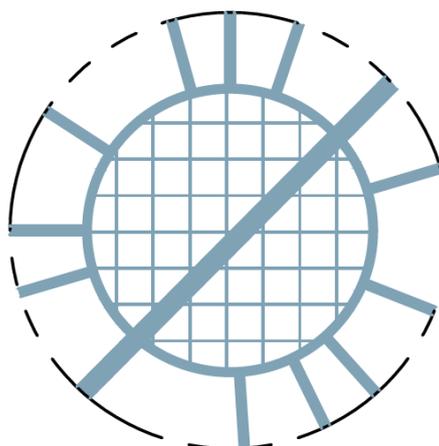
Dans cette section, le développement urbain doit se comprendre par la répartition des nouveaux logements. Il se caractérise essentiellement par l'utilisation des réserves foncières disponible et le développement de nouveaux quartiers principalement situés en périphérie. Ce développement est relativement uniforme et peu structuré. Il est gourmand en ressource sol et comprend une part assez faible de régénération du tissu urbain existant. Cette régénération n'est pas poussée, elle est principalement guidée par les lois du Marché.



 **Mobilité : Dispersion**

Dans ce scénario, la mobilité est la thématique pour laquelle le plus d'initiatives sont prises. Néanmoins, elle subit le développement du territoire qui s'étend. Les différents réseaux subissent des extensions et cette dispersion n'est pas favorable à son efficacité.

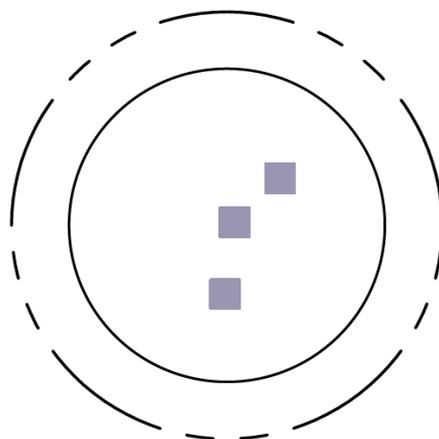
De nouvelles infrastructures sont nécessaires à tous les niveaux et la voiture individuelle reste le moyen de transport favorisé par ce type de développement.



 **Socio-économique : Concentration**

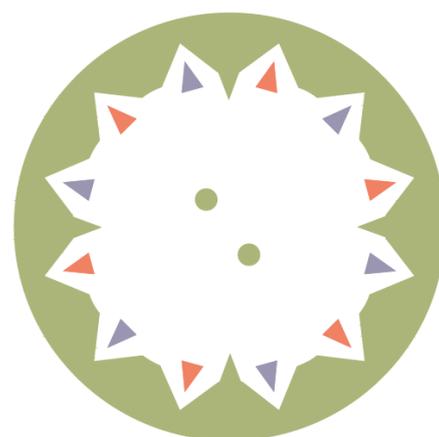
Les principaux pôles d'emploi sont concentrés dans quelques zones d'activités économiques. Peu multifonctionnelles, elles sont principalement destinées à l'emploi et renforcent l'effet de concentration des flux dans l'AggloCentre.

La tendance est au renforcement et à la concentration de l'emploi dans les pôles actuels.



 **Nature et environnement : Pression**

Le développement urbain laisse peu de place pour la nature. A l'intérieur de l'agglomération, le réseau écologique interne ne conserve que peu de place pour se développer tandis que, à l'extérieur, la zone verte subit des pressions. La consommation des sols vierges reste importante tandis ce qui a pour effet de fragmenter un peu plus les paysages existants tandis que les mesures de protection sont les seules certitudes.



Toutefois, il n'est pas durable car il implique la poursuite de l'étalement urbain

3.3.2.2 Effets pressentis et positionnement par rapport aux enjeux

Ce scénario correspond globalement à la poursuite des tendances actuelles et surtout, de l'étalement urbain de ces dernières années. Les chiffres présentés dans la section relative aux hypothèses montrent que ce scénario est possible mais il n'est pas souhaitable compte tenu des enjeux identifiés. En effet, la position de ce scénario par rapport aux enjeux identifiés précédemment (cf. **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**) est relativement faible. Elle se résume comme suit :

- Gouvernance : Peu ou pas assez de coordination entre les 10 communes de l'agglomération. La coopération transcommunale ne se traduit pas en une structure territoriale au niveau de l'agglomération. La place et le rôle de chacune des communes au sein de l'Agglomération n'est pas clair.
- Cohésion sociale/humain : L'accès au logement reste problématique malgré l'entrée en vigueur du Pacte Logement 2.0. L'accès pour tous aux commerces, services et lieux de rencontre n'est pas optimisé, la structure territoriale n'est pas favorable à la rencontre et à l'entraide des habitants. De manière caricaturale, la dimension humaine est axée sur l'individualisme.
- Réchauffement climatique : La lutte contre le réchauffement climatique doit s'envisager sous deux aspects : la limitation du réchauffement par une décarbonisation de l'économie et la lutte contre ses impacts (îlots de chaleur, pluies torrentielles, etc). Ce scénario constitue une réponse relativement faible en termes de lutte contre le réchauffement climatique. D'une part, le développement urbain et la mobilité ne sont pas spécialement favorables à une décarbonisation de l'économie tandis que le peu de place laissé à la nature ne permet pas suffisamment de lutter contre les impacts du réchauffement.
- Biodiversité et paysage : Que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur de la tâche urbaine, la place disponible pour la biodiversité se réduit. Par ailleurs, le développement urbain a tendance à fractionner le paysage. La réponse à cet enjeu n'est donc pas optimale.
- Maitrise/gestion de la mobilité : Dans ce scénario, beaucoup d'initiatives en rapport avec la mobilité sont prises mais celle-ci subit le développement. La structure territoriale résultante risque de limiter le report modal de la voiture individuelles vers les transports en commun et les modes doux. Avec la demande en déplacement supplémentaire liée aux croissances démographique et économique, la congestion sur les routes risque d'être beaucoup plus importante qu'actuellement.

Les principaux points positifs de ce scénario sont au nombre de deux :

- Il nécessite très peu de changements. Dans cette optique il s'agit d'une solution de facilité ;
- Le territoire peut absorber ce développement.

Toutefois, ces deux points positifs sont largement contrebalancés par les points négatifs :

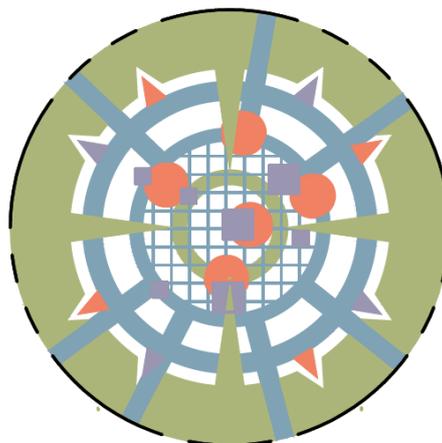
- Ce scénario constitue une faible réponse aux enjeux identifiés précédemment ;
- Les réserves foncières actuelles auront été épuisées aux alentours de 2050 ou avant car les CUS utilisés seront en moyenne inférieurs à 1,0 ;
- Il est inévitable que l'urbanisation des terrains « Southwest » se fasse dans un tel scénario ;
- Ce scénario est très centré sur l'absorption des croissances sans prendre en compte les autres aspects importants pour le développement territorial : la place pour les infrastructures, les espaces verts et les espaces libres.



3.3.3 SCÉNARIO 2 « L'AGGLOCENTRE AU DÉPART... »

3.3.3.1 Présentation du scénario

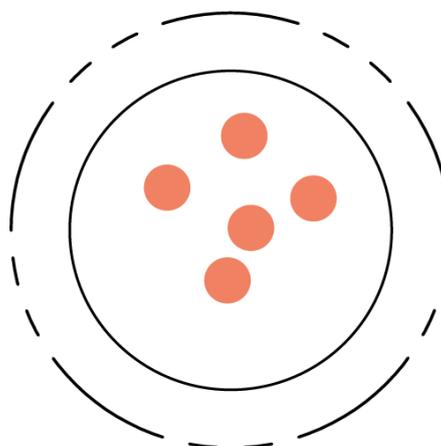
Dans ce scénario, le développement urbain est ciblé à proximité des gares et des principaux pôles intermodaux de l'agglomération. Outre ces lieux stratégiques, la régénération des quartiers existants est poussée tandis que la nature fait son entrée en ville. Les ressources foncières sont gérées de manière parcimonieuse de sorte à conserver de l'espace libre et des réserves pour après 2050.



Développement urbain : Densification ciblée

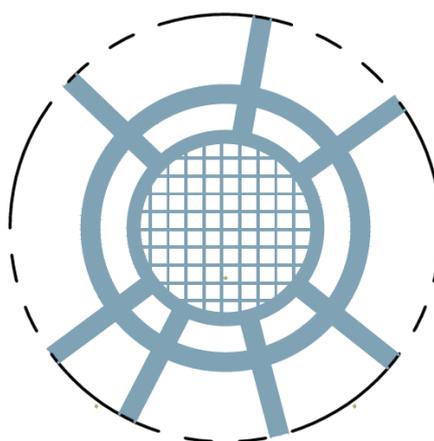
Les nouveaux logements sont développés principalement dans des quartiers stratégiques par leur centralité ou leur accessibilité. Ces quartiers sont réaménagés en profondeur, densifiés et mixtes. La régénération urbaine est favorisée partout dans la structure urbaine de l'agglomération avec une densité raisonnée.

Le potentiel de réserve extérieur est priorisé de sorte à ne pas mettre en œuvre tout de suite cette réserve mais de la gérer pour l'avenir.



Mobilité : Renforcement

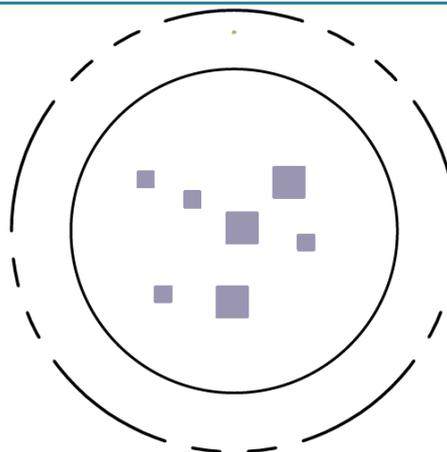
Le développement urbain aux alentours des gares et des pôles intermodaux permet de renforcer le rôle structurant des transports en commun et d'amorcer le changement dans la répartition du modal split. Le renforcement du réseau ne se fait dès lors plus principalement sur l'infrastructure mais plutôt sur l'augmentation des fréquences. En outre, cette structure permet également de développer les modes doux/actifs aux abords de ces pôles. Les déplacements sont donc mieux structurés et une certaine priorisation de ces déplacements s'impose.



 **Socio-économique : Déconcentration**

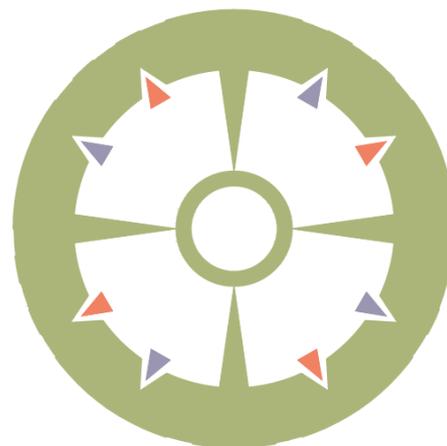
Dans ce scénario, les nouveaux emplois sont déconcentrés vers les zones bien desservies. L'objectif est :

1. de ne pas accentuer l'effet de concentration des flux automobiles en privilégiant une bonne accessibilité des bureaux et commerces aux transports en commun.
2. Rapprocher l'emploi de l'habitat et augmenter la mixité des fonctions compatibles entre elles dans l'agglomération.



 **Nature et environnement : Equilibre**

A l'extérieur, les pressions sur la zone verte sont limitées tandis que les développements intérieurs laissent une place pour développer le réseau écologique interne. Les espaces verts sont plurifonctionnels (récréation, production, puits de carbone, habitat pour la petite faune,...) et sont présents au sein de l'agglomération.



Dans ce scénario, il est difficile de mettre des hypothèses chiffrées car c'est la combinaison de deux variables qui permettraient de le rendre possible :

- Des CUS localement très importants ;
- Une régénération accrue par endroits, surtout aux abords des gares. Le nombre de logements supplémentaires dépendrait du coefficient multiplicateur utilisé. Pour chaque site concerné, des études complémentaires de programmation urbaine devraient être menées.

Ces deux variables devraient permettre d'épargner une partie des réserves foncières disponibles. Tout dépend de la façon dont est mis le « curseur » pour ces deux variables.

3.3.3.2 Effets pressentis et positionnement par rapport aux enjeux

La mise en œuvre de scénarios répondrait de manière positive aux différents enjeux identifiés et ce pour les raisons suivantes :

- **Gouvernance** : Elle nécessite une bonne coopération au niveau transcommunal. Elle est à la base du changement, elle le porte. La place et le rôle de chaque commune sont définis et clairs pour tous les acteurs.
- **Cohésion sociale/humain** : Le développement aux abords des pôles intermodaux et le renforcement des transports en commun participent à une meilleure circulation des populations les moins favorisées et les plus dépendantes. Elles ont donc un accès potentiellement meilleur aux commerces et services. L'idée principale de ce scénario pour la dimension humaine repose avant tout sur l'autonomie des personnes que ce soit dans les déplacements mais aussi dans la vie de tous les jours.
- **Réchauffement climatique** : L'augmentation de la densité par un système de polarités permet de concentrer l'activité ce qui limiterait les déplacements (pour les achats quotidiens, pour les services à la personne, ...) tandis que la proximité des gares permet également un plus gros report modal sur les transports publics. Les émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité seraient donc potentiellement



réduites. Du point de vue de l'énergie ce serait le cas également puisque des économies d'échelle pourraient être réalisées (réseau de chaleur, ...).

- Biodiversité et paysage : La non-urbanisation d'une partie des réserves foncières permettrait de limiter l'impact paysager et environnemental de l'agglomération. De la place est laissée à la nature en dehors de la structure urbaine mais également à l'intérieur de celle-ci.
- Maitrise/gestion de la mobilité : Ce type de développement favoriserait la mobilité douce et le recours aux transports publics. L'usage de la voiture ne serait pas favorisé et un report modal de ce mode de transport vers les autres se ferait inévitablement.

Ce scénario répond plus aux enjeux identifiés que le premier à tous les points de vue. Il est plus soutenable. De manière générale, il présente un plus grande structuration et rationalisation de l'espace disponible. Il laisse plus de place aux espaces libres et permet une meilleure gestion des flux. Un CUS plus important implique également de construire plus dans la troisième dimension. Inévitablement, les hauteurs seront plus importantes. En outre, des changements seront nécessaires pour préparer la « longue » mise en œuvre du scénario.

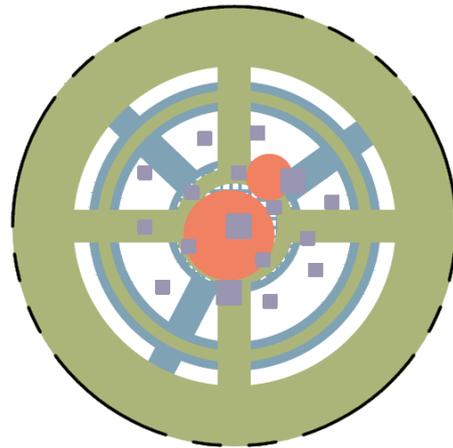
3.3.4 SCÉNARIO 3 « ...DES QUARTIERS VIVANTS ET ATTRACTIFS »

3.3.4.1 Présentation du scénario

Dans ce scénario, le développement urbain se fait principalement dans le noyau central tandis que l'emploi est dispersé sur le territoire, à proximité des logements. La régénération est la règle et est poussée à son maximum pour éviter la consommation inutile des réserves foncières.

Les principes de mobilités sont identiques à ceux du scénario 2.

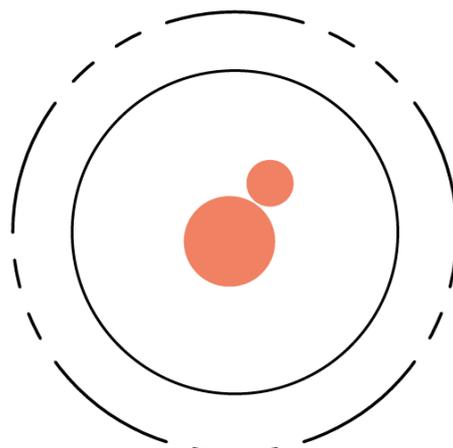
La nature est préservée dans la partie extérieure et son entrée dans les espaces urbains poussée au maximum.



Développement urbain : Concentration

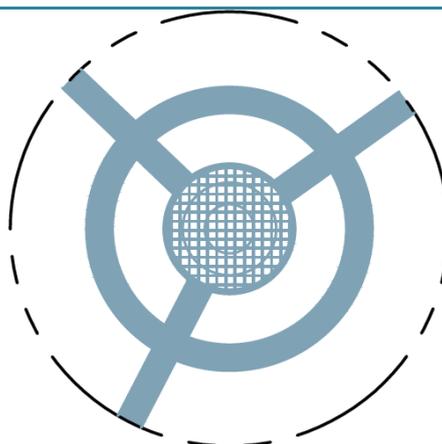
Les nouveaux logements sont principalement situés dans la partie centrale par une forte densification de certains endroits stratégiques dont les abords des gares. La priorité est donnée à la régénération urbaine, en particulier les friches, les intérieurs d'îlot, les quartiers des années 1970 ou les quartiers bien situés.

L'idée principale est d'économiser au maximum les réserves foncières et de maîtriser les Nouveaux Quartiers. Ceux-ci ne sont plus nouveaux au sens de « vierge de toute occupation avant urbanisation » mais plutôt nouveaux dans le sens du « renouveau ».



 **Mobilité : Spécialisation**

La priorité est donnée, dans les endroits centraux et denses aux modes doux. La mobilité structure le développement aux alentours des gares et des pôles intermodaux. Cette structure spatiale permet de renforcer le rôle structurant des transports en commun et d'amorcer le changement dans la répartition du modal split. Le renforcement du réseau ne se fait dès lors plus principalement sur l'infrastructure mais plutôt sur l'augmentation des fréquences.

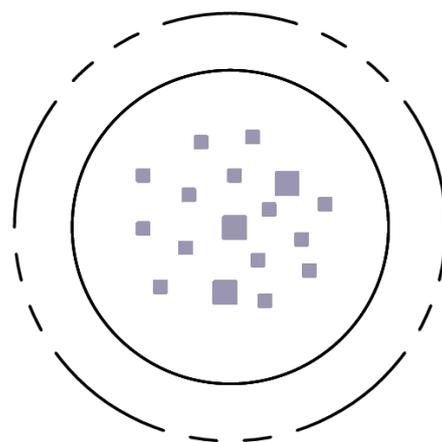


 **Socio-économique : Proximité**

Dans ce scénario, l'emploi est dispersé pour se retrouver au plus proche de l'habitat. Une mixité de fonctions très importante le permet.

Le développement de l'emploi est également réalisé en rapport avec les principes structurants de mobilité.

Le télétravail et le co-working sont favorisés par la mise en place de structure décentralisées.



 **Nature et environnement : Urban greening**

Dans ce scénario, la zone verte est protégée. Il n'y a plus de développements en dehors des zones urbanisées actuelles et la dimension verte de la ville poussée à son maximum.

La nature revient en ville et le réseau écologique devient l'une des composantes de l'élaboration d'un projet.

Dans ce cadre de vie, la proximité à pied d'un accès à un espace vert multifonctionnel de qualité est assurée à tous.



Tout comme dans le deuxième scénario, il est difficile de mettre des hypothèses chiffrées sur ce scénario. Par contre, la réponse étant plus forte, l'économie des réserves foncières et la régénération urbaine devront être significativement plus importantes. Cela se marquera encore par les variables CUS et « coefficient multiplicateur » des logements ».

3.3.4.2 Effets pressentis et positionnement par rapport aux enjeux

La mise en œuvre de scénarios répondrait de manière optimale aux différents enjeux identifiés et ce pour les raisons suivantes :

- Gouvernance : Forte, porte le changement
- Cohésion sociale/humain : Plus importante, elle passe par le partage, la mise en place de synergies, et le « vivre ensemble »
- Réchauffement climatique :



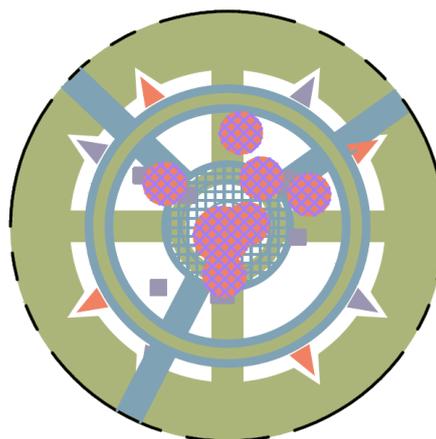
- Biodiversité et paysage
- Maitrise/gestion de la mobilité

Des trois scénarios proposés, celui-ci est le plus durable. Il prône une meilleure gestion du territoire sur le long terme car il correspond à une métamorphose de l'espace urbain. En revanche, tout comme le deuxième scénario, il risque de rencontrer une certaine réticence aux changements et sera plus long à mettre en œuvre. Une période de transition serait nécessaire pour mettre en place ce type de développement par rapport au développement actuel.

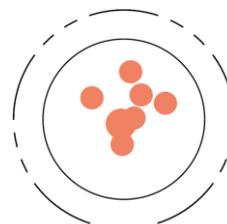
3.3.5 SCÉNARIO RETENU

Par rapport à ces 3 scénarios, un scénario hybride du numéro 2 et du numéro 3 a été retenu. Il permet une bonne réponse aux enjeux en laissant une certaine flexibilité pour le développement futur. Par rapport aux scénarios 2 et 3, le projet se positionne de la façon suivante :

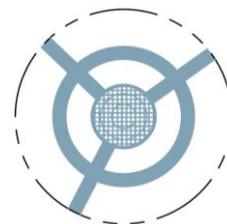
- Développement urbain = scénario n°2
- Mobilité = scénario n°3
- Socio-économique (emploi) = mixte des scénarios n°2 et n°3
- Nature et environnement = mixte des scénarios n°2 et n°3



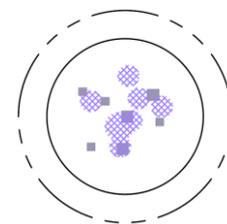
Dans ce scénario, le développement urbain est proche de celui du scénario 2. Le développement est une densification ciblée autour de certains pôles. Il s'agit donc d'une sorte de polycentrisme. C'est le choix d'une structure un peu plus éclatée et répartie mais toujours cohérente.



Dans ce scénario, la mobilité est identique au scénario n°3. Il correspond au choix d'une mobilité très structurante, organisée et hiérarchisée.



Dans ce scénario, l'emploi est décentralisé tout en conservant une logique proche de celle du développement urbain. Un rapprochement de l'emploi avec le logement ET les transports publics est le choix posé.



Dans ce scénario, l'intégration de la nature en ville est semblable au scénario 3 mais l'expansion sur la zone verte peut toujours se faire de manière justifiée.



3.4 CONCRÉTISATION SPATIALE ET OBJECTIFS

3.4.1 PHILOSOPHIE DE DÉVELOPPEMENT

3.4.1.1 Réponse aux défis majeurs

La philosophie est la façon dont la Vision territoriale se positionne par rapport aux enjeux identifiés précédemment. Tout projet constituant une plus-value pour l'AggloCentre doit s'inscrire dans cette philosophie.

Gouvernance

L'idée est d'instaurer une stratégie de coopération, de partage, de mise en commun des connaissances et des infrastructures entre les différentes entités territoriales. Le développement doit être concerté et réfléchi à l'échelle de l'agglomération pour éviter toute forme de concurrence territoriale entre les communes. Cela implique donc une gouvernance forte et concertée, une gouvernance qui impulse le changement.

Absorption des croissances

L'AggloCentre capte la croissance qui lui est assignée dans l'armature urbaine. Mais au-delà des aspects quantitatifs, le territoire s'organise en fonction de l'intérêt général et de la qualité de vie du plus grand nombre. Il vise donc aussi sur les aspects qualitatifs.

Gestion de la mobilité

Le territoire s'organise pour permettre la circulation la plus fluide pour tous en privilégiant les modes actifs et les transports en commun. Le rapprochement du travail et de l'habitat tend à limiter les trajets. Les solutions collectives et peu coûteuses en espace sont privilégiées.

Cohésion sociale

L'idée est de viser une société inclusive au travers des différents leviers que permet d'actionner l'action territoriale. En particulier, toutes les actions visant l'intégration du plus grand nombre sont à encourager (logement abordable, amélioration du transport public, travail sur la qualité de l'espace public) et sont des pistes pour que les gens se déplacent facilement, se rencontrent et se mélangent.

Biodiversité et paysages

La zone verte dispose de plusieurs fonctions qui peuvent être complémentaires (formation des paysages, habitat pour les espèces, production alimentaire ou de matières premières, ...). L'utilisation de la zone verte doit se faire dans le respect et l'équilibre de ces différentes fonctions. Elle constitue une base pour faire pénétrer la nature dans l'agglomération où l'on y laisse une place pour le développement de la biodiversité et où l'on y crée de nouvelles ambiances (~paysages) urbains.

Changement climatique

L'ensemble du développement territorial de l'AggloCentre doit envisager le changement climatique. Cela passe par une approche destinée à réduire l'ampleur du réchauffement global et par des aménagements ou mesures qui en limitent les impacts.

3.4.1.2 Densification du territoire

Une réponse transversale à l'ensemble des défis majeurs identifiés dans le diagnostic est la densification du territoire urbanisé. Cette réponse à priori simpliste doit pourtant s'accompagner de plusieurs précisions bien nécessaires :

- Plus qu'une densification, il s'agit d'une régénération du tissu existant dans toute l'agglomération et d'une métamorphose dans des pôles de développement prioritaires et secondaires ;
- Cette concentration des personnes et des activités va inévitablement renforcer la concentration des flux de personnes et de marchandises. Il faut donc agir sur la mobilité pour qu'elle oriente le développement et pas l'inverse. Cette densification doit donc être ciblée dans les zones accessibles (progressivement avec l'arrivée du tram jusqu'en 2035) ;



- Mais également ciblée dans les zones sous-utilisées compte tenu de leur localisation ;
- Dans tous les cas, cette densification ne peut oublier la dimension humaine et intégrer un espace public généreux et particulièrement soigné pour :
 - compenser la diminution des surfaces privées
 - laisser une place au développement de la nature

3.4.2 HORIZON TEMPOREL

3.4.2.1 A l'horizon 2035, AggloCentre 1.0

Jusqu'en 2035, il s'agira d'une période de transition, la construction progressive d'une Agglomération qui fonctionne en réseau, qui se structure et entame sa régénération. En effet, certaines réponses à apporter aux grands défis vont nécessiter des adaptations importantes pour pouvoir être mises en œuvre. C'est le cas de la construction d'infrastructures de transport (achèvement du tram et du PST) qui conditionneront le développement urbain. C'est également le cas de la Gouvernance qui devra se mettre en place progressivement et des adaptations ou évolutions législatives qui devront être votées pour permettre la réalisation de certains objectifs.

Pendant cette période de transition, les effets de la croissance se marqueront. Il faut espérer qu'elle ne se marquera pas trop par ses externalités négatives car son absorption nécessitera l'urbanisation de certaines zones « à l'ancienne » (ex : PSL, Southwest). C'est le cas car la régénération des quartiers existants dans les pôles de développement devra être planifiée progressivement. En effet, on peut imaginer que cette régénération passe par l'élaboration de masterplans et de plans de remembrement qui nécessiteront la création de certains outils d'urbanisme opérationnel ou d'outils fonciers plus élaborés.

3.4.2.2 A l'horizon 2050, AggloCentre 2.0

A partir de 2035, les outils et les infrastructures se seront progressivement mises en place. La consommation de sol va progressivement se réduire pour tendre vers l'équilibre. Le développement urbain se fera de plus en plus par le biais de la reconstruction de la ville sur la ville. Les premiers effets devraient être bien visibles (réorganisation de la mobilité, pénétration de la nature en ville,...) et les conséquences positives de la gestion de la croissance sur la qualité de vie devraient rattraper et dépasser les externalités négatives.

A l'horizon 2050, le territoire doit être en mutation perpétuelle. Il se renouvelle et n'a plus besoin de nouveaux espaces pour croître. La nature, la végétation mais l'eau également a repris une grande place dans l'Agglomération et, en particulier sur l'espace public.

3.4.3 OBJECTIFS

3.4.3.1 Préambule

La Vision territoriale porte sur un territoire donné, ici l'AggloCentre. Une grande partie des objectifs sont donc spatialisables. Toutefois, la représentation spatiale a ses limites et certains objectifs peuvent être appliqués en de nombreux endroits du territoire concerné. Pour cette raison, la Vision territoriale est constituée de 4 cartes thématiques et de 4 tableaux détaillant ces mêmes objectifs. Les deux approches sont complémentaires et indissociables. Les différentes thématiques sont détaillées dans les sections suivantes. Pour chacune d'entre elles, un renvoi est effectué vers la carte concernée.

Les 4 cartes sont établies au format A3 (1/70.000). De manière volontaire, cette échelle combinée à la représentation symbolique ne permet pas de localiser de manière très précise les différents éléments. De la sorte, une certaine marge d'appréciation permet de limiter d'éventuels effets indésirables comme l'absence de flexibilité ou la spéculation qui pourraient être problématiques lors d'une phase ultérieure de mise en œuvre.



3.4.3.2 Développement urbain

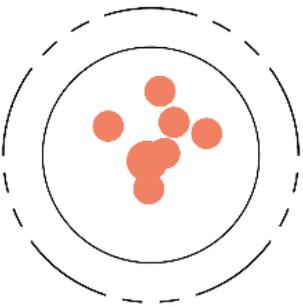
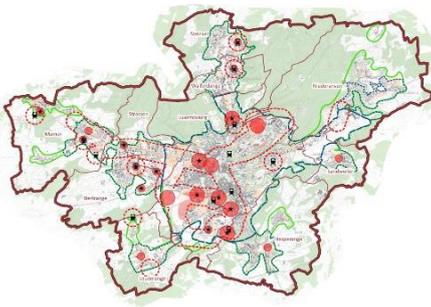
La carte du développement urbain met deux éléments en évidence :

- la base légale existante du développement qui reprend :
 - o Les zones prioritaires du PDS Logement ;
 - o Les zones de « PAP Nouveau quartier » des différents PAG ;
 - o Les zones « Aménagement Différé » des différents PAG.
- des zones de développement à privilégier à l’avenir :
 - o la zone de développement prioritaire ;
 - o la zone de développement secondaire ;
 - o la zone de développement à restructurer.

Voir carte du dossier cartographique : « Vision territoriale – Carte du développement urbain »

Les zones de développement sont des représentations symboliques. Des points de deux tailles sont centrés autour d’un lieu stratégique dont le développement constitue un objectif en lui-même. La nuance entre le caractère prioritaire et le caractère secondaire se situe dans le potentiel et le caractère stratégique de l’endroit pour le futur de l’Agglomération. A titre de comparaison, une zone de développement secondaire aura un attrait local et/ou régional tandis que l’attrait du pôle de développement prioritaire est de l’ordre national.

Tableau 5 : Objectifs de développement urbain 2035-2050 pour l’AggloCentre

	
2035	2050
Le développement se fait par une augmentation progressive de la régénération urbaine . Les réserves internes libres (Baulucken et intérieurs d’îlots) sont utilisées.	La régénération urbaine est poussée partout dans l’AggloCentre. Le développement interne devient la norme et la consommation de nouveaux sols est très rare
Les espaces libres , en friche ou identifiés comme zone à restructurer on fait ou font l’objet d’une planification spécifique (ex : usines de Dommeldange, quartier Stade, gare de triage, ...)	Les espaces libres restants sont ceux réservés au développement de la nature en ville. De nouvelles zones à restructurer ont été identifiées au sein de l’Agglomération (abords de l’aéroport ?, Hamm ?, Bereldange ?, ...).
Le développement des pôles principaux et secondaires est préparé et entamé par endroits. L’espace public se renouvelle, intègre une dimension verte, une dimension humaine et laisse une place à la rencontre. Les espaces multimodaux sont intégrés dans l’agglomération.	L’agglomération se métamorphose dans les pôles de développement. Les réseaux (vert, mobilité active, espace de rencontre) ont pris forme et sont adaptés à la densification. Les coupures se gomment comme, par exemple, entre les quartiers de la Gare, de Bonnevoie et de Gasperich reliés par une nouvelle interface verte et urbaine construite sur le site de la gare de Triage.



3.4.3.3 Mobilité

La carte de la mobilité illustre certaines intentions à développer à l’avenir. Celles-ci portent les différents domaines de la mobilité (mobilité douce, les réseaux ferroviaires et routiers).

Voir carte du dossier cartographique : « Vision territoriale – Carte de la mobilité »

Tableau 6 : Objectifs de mobilité 2035-2050 pour l’AggloCentre

2035	2050
Les stratégies de mobilité « 2020 » (Modu 2.0, Verkehrsentwicklungsplan, PST) sont évaluées avant 2035. De nouvelles stratégies sont déployées pour l’horizon 2050 et se réajustent par rapport à la croissance attendue. La mobilité évoluera, la planification de la mobilité devra évoluer également pour influencer le développement .	
Les nouveaux pôles d’échange sont opérationnels. Les zones centrales de l’agglomération sont devenues de zones « de rencontre » ou la vitesse des automobiles est limitée à 30km/h. La priorité est donnée à la mobilité active dans les zones de développement prioritaire et secondaire (ville des courts chemins – 15’).	L’aménagement de l’ensemble des zones 30 est globalement terminé. Une nouvelle façon de consommer la mobilité est apparue : « la mobilité comme un service ». Les solutions de mobilité sont principalement partagées (Veloh, Flex, véhicules autonomes, ... + autres avancées technologiques).
Au-delà des solutions classiques (la marche et le vélo), des connexions directes pour les modes de transport actifs et/ou légers (ex : Airwheel ou toute autre technologie émergente) sont développées entre les pôles de développement et les différentes localités de l’agglomération.	
Les différents réseaux de transport poursuivent leur interconnexion (ex : train-tram). Le transport de marchandises comme le transport de passagers s’optimisent.	L’aéroport est connecté au terminal de Bettembourg (ex : cargotram ou liaison ferroviaire). L’agglomération est bien connectée au réseau ferroviaire de la grande vitesse européenne (vers Bruxelles, Strasbourg, l’Allemagne).

3.4.3.4 Socio-économique

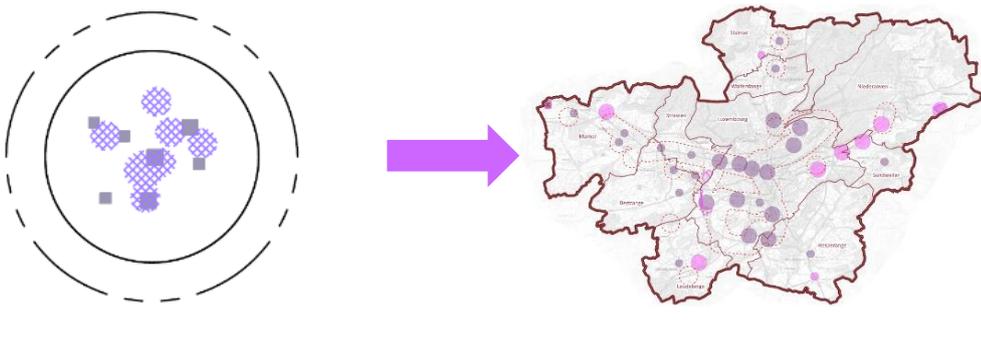
La carte socio-économique illustre trois types de zones représentées par des points représentant :

- Des zones de mixité de développement à favoriser. Celles-ci sont identiques aux zones de développement urbain en localisation et en « taille » ;
- Des zones localisant les activités économiques lourdes ou incompatibles avec les fonctions urbaines ;
- Une zone de développement à éviter.

Voir carte du dossier cartographique : « Vision territoriale – Carte socio-économique »



Tableau 7 : Objectifs socio-économiques 2035-2050 pour l'AggloCentre

2035	2050
	
<p>L'absorption d'une partie des croissances démographique et économique sur l'AggloCentre est un objectif en soi. Dans le cadre des travaux de l'élaboration du PDAT, il est souhaité que l'AggloCentre absorbe 38 % de la croissance démographique et 35 % de la croissance économique.</p>	
<p>Au-delà des chiffres de la croissance, il importe de ne pas aggraver le ratio entre le nombre d'actifs (= personnes qui travaillent + personnes qui souhaitent travailler) et le nombre d'emplois. Idéalement, ce rapport doit remonter.</p> <p>L'objectif est de limiter les déplacements par un rapprochement de l'emploi et des commerces et services de l'habitat. Pour y parvenir, il faut développer la mixité des fonctions dans les pôles de développement et dans les zones très accessibles. Cet objectif apportera de la vie dans les quartiers concernés.</p>	
<p>Les zones d'activités économiques se restructurent. Le prescrit de la zone eco-c1 a été revu pour rapprocher les activités compatibles avec l'habitat vers des pôles de développement ou des zones bien desservies par les transports en commun.</p> <p>Les activités économiques lourdes incompatibles avec les fonctions urbaines sont localisées dans des zones périphériques et « monofonctionnelles » (ex : Leudelange, Capellen,...) ou aux abords de l'aéroport</p>	<p>Dans la lignée du site de la Porte de Hollerich, les zones d'activités de la Cloche d'Or ou Bourmicht ont évolués vers plus de mixité. C'est le cas également des centres commerciaux Belle Etoile et City Concorde qui se sont redéployés et forment un vrai quartier intégré dans la structure urbaine.</p>
<p>Malgré la limitation de la consommation foncière, le secteur de la construction s'est adapté. Il tient le rythme de logements à construire et développe des logements basés sur les principes de l'économie circulaire.</p>	<p>De nouvelles filières locales se sont développées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les matériaux (ex : isolants végétaux) - La formation d'une main d'œuvre qualifiée et spécialisée dans la construction durable
<p>La concentration des personnes et des activités implique de porter une attention particulière aux aspects humains, aux « utilisateurs » d'un quartier. Tous les aménagements (publics ou non) sont orientés vers une palette très large d'utilisateurs. Ils sont durables, de qualité, multifonctionnels et inclusifs.</p>	
<p>Pour garder une certaine cohésion sociale entre les habitants de l'agglomération, il est important de pouvoir conserver une part suffisante de logements abordables sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.</p>	
<p>Une utilisation rationnelle du sol implique aussi une utilisation rationnelle des surfaces. Le développement d'une grande diversité de logements doit permettre de favoriser la mobilité résidentielle pour faire davantage correspondre la taille du logement à celle du ménage.</p>	

3.4.3.5 Environnement

La carte environnement illustre plusieurs idées :

- Parcs et espaces verts à développer (multifonctionnel ou à dominante récréative) ;
- Les coupures et connexions vertes à vocation écologique ou multifonctionnelles ;
- La renaturation des berges et ouvertures de cours d'eau ;
- Les couloirs d'air frais à préserver.

Voir carte du dossier cartographique : « Vision territoriale – Carte environnement »



Tableau 8 : Objectifs environnement 2035-2050 pour l'AggloCentre

2035	2050
<p>L'objectif est de limiter la consommation du sol, en particulier dans la zone verte. Jusqu'en 2035, une modification de la zone verte liée au développement urbain devrait être justifiée par la mise en œuvre des principes de la Vision territoriale.</p>	<p>Entre 2035 et 2050, la consommation de la zone verte devient anecdotique pour se terminer complètement en 2050. La place prise par l'Homme et celle prise par la Nature atteint une sorte d'équilibre.</p>
<p>Le réseau écologique se développe au sein du tissu urbain. L'essentiel n'est pas la protection des espèces mais la multifonctionnalité des espaces. Un espace vert urbain doit avoir une fonction environnementale, récréative et/ou productive. Progressivement, un réseau écologique interne (principalement des zones de liaison) vient connecter le réseau principal en périphérie de l'agglomération. Il s'appuie principalement sur le tracé des cours d'eau (Alzette, Pétrusse, Mamer et leurs affluents) dont les berges sont valorisées comme corridor écologique.</p>	
<p>La qualité de vie en milieu urbain passe par la présence d'un espace public vert de qualité à proximité. L'objectif consiste à développer de nouveaux espaces publics verts de qualité dans l'agglomération dans les zones où ils sont les moins accessibles (ex : quartier de la Gare à Luxembourg). Tout endroit de l'agglomération devrait être situé à moins de 15 minutes à pied d'un espace vert public de qualité.</p>	
<p>La structure bâtie et non bâtie de l'agglomération devient résiliente et s'adapte progressivement aux impacts du changement climatique (lutte contre les îlots de chaleur, lutte contre conséquences des extrêmes pluvieux,...)</p>	
<p>L'ensemble des différents types de pollution et déchets sont pris en compte et leurs impacts réduits progressivement. Cet objectif concerne la qualité sanitaire des eaux de surface, la pollution atmosphérique, la pollution sonore, la pollution lumineuse et la limitation des déchets (dont les terres), notamment dans le secteur de la construction.</p>	
<p>La zone verte interurbaine joue un rôle de coupure verte. Elle limite le développement et la fragmentation du paysage. Située entre les deux agglomérations principales du pays (l'AggloCentre et l'AggloSud), elle est composée de terres fertiles. Elle a un rôle à jouer dans l'approvisionnement alimentaire local et dans la mise en place de filières. L'objectif serait de fédérer les différents acteurs par la mise en place d'un « parc agricole ».</p>	
<p>Le développement des milieux humides est important et facilement combinable avec un bassin de rétention. Or, la reconnaissance du bassin comme biotope ne permet plus son entretien. Dans ce cas de figure, il faut permettre un peu plus de souplesse au niveau de la législation dans les milieux urbains.</p>	
<p>Afin de favoriser l'infiltration et diminuer le ruissellement des eaux pluviales en milieu urbain, l'espace public est progressivement descellé là où son utilisation le permet. Pour chaque projet, une réflexion sur un scellement minimum est menée.</p>	



4. PISTES D' ACTIONS PROPOSEES

4.1 PRÉAMBULE

Les objectifs développés dans la section précédente peuvent être rencontrés de différentes manières. Afin d'illustrer le propos, des pistes d'action concrètes qui pourront être mises en œuvre par la suite sont exposées. Il s'agit bien de pistes d'actions qui :

- doivent être étudiées plus en profondeur avant une éventuelle mise en œuvre.
- pourraient se heurter à certaines contraintes ou rencontrer des difficultés de mise en œuvre.
- sont loin de constituer une liste exhaustive.

Certaines pistes d'actions peuvent également être transposées en d'autres endroits. A titre d'exemple, le développement de tous les pôles identifiés sur la carte du développement urbain

4.2 DÉVELOPPEMENT URBAIN

4.2.1 MISE A JOUR DES ASPECTS FONCIERS

<p>PISTE D1 : EVALUATION DES ASPECTS FONCIERS</p> <p>La ressource « sol » est très importante pour l'avenir. Une gestion intelligente et mise à jour des disponibilités foncières et des priorités de mise en œuvre devrait être réalisée. Un premier pas a été réalisé au travers de la démarche « Raum+ » mais celle-ci devrait également s'appliquer sur l'ensemble de l'agglomération et intégrer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les notions de pôle de développement amenés par la Vision territoriale. - Les statistiques des logements existants, des bureaux, des surfaces commerciales et des autorisations de bâtir. <p>La coordination du développement à l'échelle de l'agglomération doit passer par un suivi de l'offre foncière disponible et d'une analyse de la demande. L'idée serait de pouvoir le faire au travers de l'interface d'un système d'information géographique.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>Au plus tôt</p>	
<p>ANALYSE « AFOM »</p>	
<p style="text-align: center;">Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permet de confronter l'offre et la demande (demande réelle vs part captée de la croissance démographique) 	<p style="text-align: center;">Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> - Outil pour l'élaboration des futurs PAG (=liant au niveau de l'agglomération) - Disposer de statistiques de création de logement (et d'autres fonctions) au niveau de l'agglomération et des différentes communes plus fines que les statistiques à disposition
<p style="text-align: center;">Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gros travail d'inventaire, de recherche et de développement à réaliser. 	<p style="text-align: center;">Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> - Difficultés pour établir une priorisation qui convienne à tout le monde



	- Alimentation de la spéculation quant au caractère public des données
ANALYSE SMART DE L'ACTION/OBJECTIF	
S (Spécifique)	Le projet est spécifique car il intègre des données locales destinées à évaluer et planifier le développement.
M (Mesurable)	Les données disponibles permettront d'objectiver la trajectoire de développement à l'échelle de l'agglomération. En lui-même, la piste d'action n'est pas mesurable mais sa résultante permettrait de mesurer le rythme de développement de l'agglomération.
A (Atteignable)	La piste d'action est atteignable mais elle nécessite un travail d'inventaire, de recherche et d'implémentation de la part des communes.
R (Réalisable)	La piste d'action est réalisable pour autant que la vision territoriale soit suivie car il s'agit d'un outil de suivi qui n'existe pas à l'heure actuelle.
T (Temporellement défini)	L'implémentation de cet outil n'aurait pas de délai mais devrait se faire sans tarder pour permettre d'observer l'évolution de la ressource foncière à l'échelle de l'agglomération
IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE	
<p>Cette piste d'action est, d'une part, une piste pour le suivi de la Vision et, d'autre part, un outil d'aide à la décision pour les communes dans le futur. Il pourrait être vu comme une aide à la « régulation » du développement. Il importe de bien définir les contours de l'outil et que toutes les communes s'y impliquent.</p>	



4.2.2 DÉVELOPPEMENT COORDONNÉ AUTOUR DE LA GARE STRASSEN/BERTRANGE

<p>PISTE D2 : GARE DE STRASSEN/BERTRANGE</p> <p>Le projet consisterait à faire de la gare et de ses abords une nouvelle centralité. Un nouveau pôle mixte d'activités et de logements pourrait être développé. Il s'agit d'un projet transversal de densification d'une zone qui constitue une bonne réponse à plusieurs enjeux identifiés et peut également viser plusieurs objectifs.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2035-2050</p>	
<p>ANALYSE « AFOM »</p>	
<p style="text-align: center;">Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité - Réseaux existants 	<p style="text-align: center;">Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> - Environs peu denses - Pression foncière - Diminution de la demande en carburant à l'avenir ???
<p style="text-align: center;">Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> - Présence de réservoirs pétroliers (SEVESO) - Administration des Ponts et Chaussées à déplacer/intégrer 	<p style="text-align: center;">Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coordination nécessaire dès le début entre plusieurs gros acteurs (2 communes, les CFL, l'administration des Ponts et Chaussées, le secteur pétrolier). - Pollution potentielle des sols concernés
<p>ANALYSE SMART DE L'ACTION/OBJECTIF</p>	
<p>S (Spécifique)</p>	<p>Le projet est spécifique de par sa localisation et l'ensemble des défis auxquels il répond.</p>
<p>M (Mesurable)</p>	<p>Le projet est mesurable de manière binaire (« il sera réalisé oui ou non »). Toutefois, son ampleur ne peut être mesurée à l'heure actuelle sans connaître les caractéristiques du futur projet. A titre indicatif, un rayon de 7 minutes à pieds autour de la gare (500 m) couvrirait un périmètre de 785.000 m². Avec un CUS moyen de 1,0 et sans tenir compte de la superficie « perdue » à reconstruire, cela correspond à un peu plus de 5% des besoins de l'AggloCentre à l'horizon 2050. En prenant un rayon de 1.000 m (ville des 15 minutes), le périmètre couvrirait 3.140.000 m². Rapporté à un CUS de 1,00, ce sont plus de 22 % des besoins fonciers de l'AggloCentre qui pourraient être rencontrés (sans compter les reconstructions).</p>
<p>A (Atteignable)</p>	<p>Le projet semble réaliste malgré les nombreuses contraintes.</p>
<p>R (Réalizable)</p>	<p>Sur le long terme, le projet semble réalisable mais il implique de garder le cap.</p>
<p>T (temporellement défini)</p>	<p>2050. 2035 vient peut-être trop tôt pour le démantèlement des réservoirs les opérations foncières. Néanmoins, ce projet pourrait être phasé. Le tout sera d'élaborer un masterplan qui puisse le permettre.</p>
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Le problème n°1 est posé par les réservoirs pétroliers et le caractère SEVESO de cette activité à proximité directe du site. Sans déplacement, ce projet est voué à l'échec. Le second problème sera lié à la coopération des autres acteurs. Il s'agit de la première grande étape à entamer sans attendre. - L'ampleur de ce projet et la façon dont il devra capter la croissance devra tenir compte de la stratégie d'agglomération. 5 à 22 % de la croissance de l'AggloCentre représente une fourchette très large qu'il conviendra d'affiner. - Un phasage serait possible et inévitable au vu de l'ampleur mais il nécessiterait d'abord d'élaborer une vue précise de l'ensemble au travers d'un « Masterplan ». - Un tel projet nécessite certainement d'adapter les outils d'aménagement du territoire pour les rendre adaptés et opérationnels. Les procédures à mettre en place doivent être simples et efficaces. 	



4.2.3 PROJET SOUTHWEST

<p>PISTE D3 : PREALABLES AU PROJET SOUTHWEST</p> <p>Il semble acquis qu'un développement de la zone Southwest se produise. Les plans directeurs sectoriels transports et activités économiques en montrent déjà les contours. Dans cette optique, la piste d'action n'est pas de proposer un Masterplan mais de s'assurer de trois éléments :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que les disponibilités foncières utilisées soit comptabilisées à l'échelle de l'agglomération pour réguler le développement et envisager un développement en fonction des besoins réels (cf. Piste D1) ; - que les grands objectifs de la vision autres que celui de ne pas toucher à la zone verte soient rencontrés ; - que ce développement soit l'objet d'une concertation entre tous les acteurs concernés. 	 <p>HORIZON TEMPOREL 2020-2035-2050</p>
<p>ANALYSE « AFOM »</p>	
<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potentiel foncier disponible important - Localisation dans le « cœur » de l'agglomération 	<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poursuite du réseau de tram - « Bouclage » de la Ville
<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> - Echelle du projet - Utilisation de la zone verte et de terres arables à proximité de la Ville 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beaucoup d'acteurs et de thématiques concernés - Compatibilité de l'activité économique avec les fonctions urbaines - Espaces libres et connexions vertes
<p>ANALYSE SMART DE L'ACTION/OBJECTIF</p>	
<p>S (Spécifique)</p>	<p>L'objectif consiste à intégrer l'esprit de la vision territoriale dans le projet Southwest. La piste d'action ne peut donc pas être qualifiée de spécifique mais l'importance et l'ampleur de la zone Southwest font qu'il est primordial de lui intégrer ces principes.</p>
<p>M (Mesurable)</p>	<p>La piste d'action est à mettre en rapport avec la piste d'action D1 et une utilisation rationnelle de la ressource sol. Si plus de 400 ha (~28 % des besoins de l'AggloCentre avec un CUS de 1,00) sont effectivement utilisés, un développement cohérent est encore plus important.</p>
<p>A (Atteignable)</p>	<p>La piste d'action est facile à intégrer dans le projet. Par contre, réaliser un projet sur la zone est moins facile à atteindre.</p>
<p>R (Réalizable)</p>	<p>Les objectifs doivent servir de lignes directrices. L'intégration de ces lignes directrices est réalisable. La mise en œuvre peut être plus difficile à réaliser (ex : transformation de la partie pénétrante de l'A4 en boulevard urbain).</p>
<p>T (temporellement défini)</p>	<p>L'objectif n'est pas temporellement défini. Toutefois, la concertation et l'intégration des grandes lignes doit se faire en amont de l'élaboration.</p>
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Le projet Southwest, par son ampleur, aurait un grand impact sur le reste du développement de l'AggloCentre. Un phasage opportun pourrait permettre de l'utiliser comme « tampon ». En effet, la mise en œuvre d'une telle surface vierge reste théoriquement plus rapide que celle d'une zone de développement prioritaire en milieu urbain. Il pourrait donc aussi être utilisé pour réguler la demande en logements en fonction de l'offre disponible ailleurs.</p>	



4.2.4 DÉVELOPPEMENT DU SITE DE LA GARE DE TRIAGE

<p>PISTE D4 : RECONVERSION DU SITE DE LA GARE DE TRIAGE</p> <p>La gare de triage et les ateliers des CFL sont situés au Sud de la Gare Centrale. Installés selon une logique historique, ils constituent une fonction incompatible avec les fonctions urbaines et sont responsables d'un cloisonnement interquartier. La piste d'action consiste à recouvrir une partie des voies et de faire de nouveaux développements urbains sur les sites des CFL. Des connexions seraient créées entre les quartiers de Gasperich, de Hollerich, de la Gare et de Bonnevoie.</p>		
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2035-2050</p>		
<p>ANALYSE « AFOM »</p>		
<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potentiel foncier disponible en plein centre de la Ville de Luxembourg ; - Localisation dans le « noyau » de l'agglomération - Hypercentre 		<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remaillage interquartiers ; - Prix important du foncier pourrait compenser les coûts d'infrastructures. - Relier le parc de Gasperich au quartier de Bonnevoie
<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> - Foncier CFL ; - Ateliers rénovés récemment ; - Recouvrement des voies et des caténaires, ventilation des tunnels, etc (aspects de sécurité et de stabilité) 		<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trouver une alternative de relocalisation pour la gare de triage et les ateliers des CFL (???) ; - Aspects de propriété et de responsabilité à l'avenir ; - Sols potentiellement pollués.
<p>ANALYSE SMART DE L'ACTION/OBJECTIF</p>		
S (Spécifique)	<p>Cette piste d'action a déjà fait, en partie, l'objet d'un concours urbanistique dans le passé. Celui-ci ne s'est pas concrétisé à cause de certains éléments de blocage. Dans les 30 prochaines années, la situation pourrait évoluer en fonction des opportunités qui se présenteront pour les différents acteurs. Sans savoir ce que réserve l'avenir, il apparaît réaliste de faire ressortir cette idée. Le périmètre représenté ci-dessus correspond à environ 450.000 m². Rien que l'urbanisation de 25 % avec un CUS de 2 (225.000 m²) permettrait de couvrir un peu moins de 2% des besoins de l'agglomération à l'horizon 2050.</p>	
M (Mesurable)		
A (Atteignable)		
R (Réalizable)		
T (temporellement défini)		
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Cette piste de solution, à priori simpliste, nécessite de trouver beaucoup d'accords et de solutions à tous les niveaux et entre toutes les parties. Il s'agit d'un grand puzzle avec beaucoup de pièces à trouver et à obtenir. Toutes les pièces mises ensemble pourraient transfigurer le centre de l'agglomération. Toutefois, les obstacles sont nombreux.</p>		



4.2.5 RÉAMÉNAGEMENT DES FRICHES ET SITES MONOFONCTIONNELS

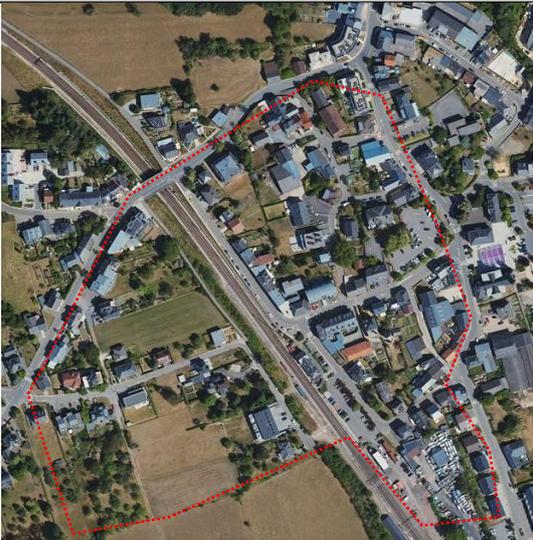
<p>PISTE D5 : REAMENAGEMENT DES FRICHES ET DES SITES MONOFONCTIONNELS</p> <p>Cette piste d'action est assez large. Elle n'est pas ciblée géographiquement et peut aussi bien concerner des terrains actuellement en friche ou qui le seront à l'avenir. Cette piste traduit le principe de régénération, de mixification des fonctions urbaines, de rapprochement de l'emploi et de l'habitat et de quartier « vivant ».</p> <p>A titre d'exemple, on peut citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les friches : faïencerie, « Arbed » à Dommeldange, porte de Hollerich, ... - Pour les espaces monofonctionnels : les centres commerciaux City Concorde et Belle-Etoile, le parc d'activités Bourmicht, ... 	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2020-2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Cette piste d'actions ne doit pas être envisagée de manière trop radicale. Elle implique une réflexion spécifique et approfondie sur les aspects patrimoniaux, environnementaux (pollution des sols par exemple) et économique pour les entreprises présentes.</p> <p>Elle doit impérativement s'accompagner d'une plus-value à tous les niveaux, en particulier sur le cadre de vie de ses futurs habitants et de ses futurs utilisateurs (travailleurs et visiteurs).</p>	

4.2.6 DÉVELOPPEMENT DE LA PARTIE NORD AUTOUR DES GARES DE HEISDORF ET DE WALFERDANGE

<p>PISTE D6 : REAMENAGEMENT DES ABORDS DES GARES DE HEISDORF ET WALFERDANGE</p> <p>Les gares de Heisdorf et de Walferdange sont les portes d'entrée de la partie Nord de l'AggloCentre. Pourtant leurs abords directs sont sous-utilisés. Tout comme pour la gare de Strassen/Bertrange (voir D2), la piste d'actions consiste à créer une nouvelle centralité locale qui concentre les logements et les emplois. Un périmètre d'environ 500 m de rayon autour des deux gares devrait être affiné avant l'établissement d'un masterplan. De la sorte, les environs des deux gares pourraient fournir chacun environ 5 % des besoins en superficie à l'horizon 2050.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2020-2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Au cas par cas.</p>	



4.2.7 DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER DE GARE DE MAMER VERS LA PARTIE SUD-OUEST

<p>PISTE D7 : DEVELOPPEMENT MAMER – QUARTIER DE GARE</p> <p>La gare de Mamer est relativement excentrée par rapport au reste de la localité. Dans ses environs, les terrains ne sont que peu utilisés. C'est particulièrement le cas dans sa partie Sud-Ouest située de l'autre côté des rails. Une connexion évidente entre la rue des Jardins et la rue de l'Ecole pourrait être envisagée afin de transformer les abords de la gare en réel quartier de gare.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2035</p>	
<p>ANALYSE « AFOM »</p>	
<p style="text-align: center;">Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> - Différence de niveau à exploiter ; - Terrains peu construits dans la partie Sud-Ouest. 	<p style="text-align: center;">Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une seule connexion actuellement entre les deux parties via la route de Holzem ; - Echelle d'un petit quartier qui pourrait servir de projet pilote.
<p style="text-align: center;">Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> - Foncier CFL ; - Recouvrement des voies et des caténaires, ventilation des tunnels, etc - Caractère excentré par rapport au reste de la localité 	<p style="text-align: center;">Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cohérence et connexions avec les autres pôles de la localité (rue du commerce et route d'Arlon)
<p>ANALYSE SMART DE L'ACTION/OBJECTIF</p>	
<p>S (Spécifique)</p> <p>M (Mesurable)</p> <p>A (Atteignable)</p> <p>R (Réalizable)</p> <p>T (temporellement défini)</p>	<p>Comme pour les autres projets de ce type (D2 et D4), la piste d'action permet de répondre au défi des croissances tout en limitant les impacts sur la mobilité. Elle semble réalisable pour autant que les contraintes récurrentes à ce type de projet puissent être surmontées. Un masterplan à réaliser déterminera le programme mais le potentiel peut être estimé à ~100.000 m² soit un peu moins de 1 % des besoins à l'horizon 2050.</p>
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Par rapport aux autres réaménagements de quartier de gare, celui-ci semble être plus « facile » de par son ampleur, par le contexte bâti existant et le relief favorable. Bien qu'une réflexion plus poussée doive être menée, cette piste d'action pourrait constituer un projet pilote de mise en œuvre.</p>	



4.3 MOBILITÉ

4.3.1 AMÉNAGEMENT DES ZONES A HAUTE ACCESSIBILITÉ

<p>PISTE M1 : ZONES PRIORITAIRES A LA MOBILITE ACTIVE</p> <p>Sur la carte de la mobilité, une zone d'accessibilité de 500 m autour des gares et des lignes de tram est identifiée. Dans cette zone, les aires les plus denses (ou centrales) ont été identifiées comme des zones prioritaires à la mobilité active et aux transports en commun.</p> <p>La piste d'action consiste à aménager ces zones à haute accessibilité de manière à y établir une priorité pour les modes doux et les transports publics.</p>	<p>1 </p> <p>2 </p> <p>3 </p>
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2020-2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les aménagements doivent tenir compte des contraintes, spécificités locales et de la réalité du terrain. - La zone identifiée sur la carte est très vaste. Elle doit être affinée. - Le réaménagement du centre de Bertrange constitue un bon exemple. - Cette piste d'action n'a pas pour objectif d'exclure la voiture et les véhicules individuels des zones centrales mais plutôt de ne pas la rendre prioritaire et omniprésente. 	

4.3.2 ACHÈVEMENT DU RÉSEAU TRAM

<p>PISTE M2 : ACHEVEMENT DU RESEAU DE TRAM</p> <p>Le tram est un mode de transport structurant en plein développement. Même si le réseau est prévu dans le plan directeur sectoriel transports, la vision territoriale le reprend comme une piste d'action importante. La situation du réseau en site propre le rend indépendant de la circulation et permet un cadencement très régulier.</p> <p>La création d'un réseau combiné aux pôles d'échanges en fera un moyen de transport incontournable dans le centre de l'agglomération.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2021-2035</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Le réseau tel qu'il est prévu dans les plans directeurs sectoriels pourra être adapté en fonction des contraintes locales. A ce stade deux éléments paraissent importants : un maillage en réseau et une finalisation « rapide » à l'horizon 2035 pour que la mobilité puisse effectivement structurer le développement urbain et pas l'inverse.</p>	



4.3.3 GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H DANS LES RUES À CARACTÈRE URBAIN

<p>PISTE M3 : GENERALISATON DU 30 KM/H DANS LES RUES A CARACTERE URBAIN</p> <p>Cette piste d'action est à mettre en relation avec la piste d'action M1. L'aménagement d'une zone prioritaire pour les piétons implique une diminution de la vitesse. La volonté première est de décourager le transit dans des zones qui ne s'y prêtent pas. Cette diminution de la vitesse devrait également s'accompagner d'une hiérarchisation du réseau de voirie, d'une stratégie globale de circulation qui soit mise-à-jour régulièrement en fonction des évolutions du contexte urbain. Le réaménagement du centre de Bertrange en est un bon exemple.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2020-2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Au cas par cas, suivant la localisation, les enjeux locaux et la configuration du transport public (existant et projeté).</p>	

4.3.4 MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT INTÉGRÉE À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

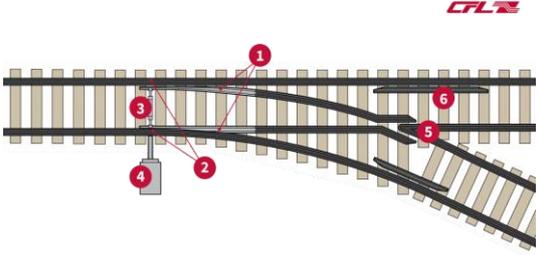
<p>PISTE M4 : POLITIQUE DE STATIONNEMENT INTEGREE</p> <p>La clé de répartition du stationnement est fort différente suivant les communes de l'AggloCentre. Ces aspects de stationnement, qui sont réglés dans les PAG, peuvent encourager ou décourager l'utilisation de la voiture. Suivant la localisation, ces différences peuvent avoir du sens. Mais pour cela, il faudrait qu'elles soient cohérentes sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Dans le cas contraire, on assiste à une compétition entre communes qui favorise l'étalement urbain (exemple de l'installation de grands bureaux en périphérie, là où les possibilités de stationnement sont les plus élevées). C'est pour cette raison qu'une harmonisation de la politique de stationnement au niveau de l'agglomération serait plus cohérente.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>Au plus vite</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Cette piste d'action pourrait théoriquement être mise en œuvre par une modification ponctuelle de l'ensemble des PAG des différentes communes. Le plus difficile sera d'arriver à un consensus entre toutes les communes concernées.</p>	



4.3.5 COMPLÉTER ET AJUSTER LE RÉSEAU DE PARK & RIDE (PÔLE D'ÉCHANGE) DE NIVEAU RÉGIONAL AUX PORTES DU COEUR DE L'AGGLOMÉRATION

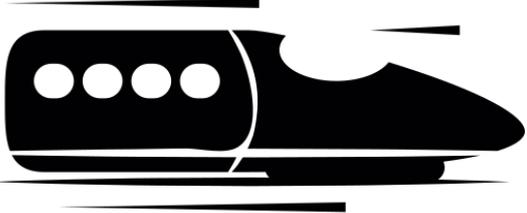
<p>PISTE M5 : POLE ECHANGE</p> <p>Les pôles d'échange doivent être des endroits stratégiques ou on délaisse la voiture pour prendre les transports en commun. Pour qu'ils soient efficaces, ils doivent être bien connectés aux différents réseaux de transports et se situer aux portes du cœur de l'agglomération, pas à l'intérieur.</p> <p>Dans ce contexte et à titre d'exemple, avec l'évolution de la zone « Southwest », le parking Bouillon pourrait être déplacé plus vers l'extérieur de la Ville. Dans le même ordre d'idées, ce déplacement serait à combiner avec le réaménagement de la rue de Bouillon en boulevard urbain.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2035</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Ces modifications doivent être envisagées de manière globale. Les pôles d'échange font partie d'une stratégie de mobilité à établir.</p>	

4.3.6 ASSURER LA COMPATIBILITÉ DU TRAM SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE

<p>PISTE M6 : COMPATIBILITE TRAIN/TRAM</p> <p>Pour compléter le réseau de tram, une connexion entre le réseau ferroviaire classique et le réseau de tram pourrait être envisagée. Un matériel roulant compatible serait nécessaire mais cela permettrait de découpler le réseau (par exemple vers Strassen/Bertrange et vers Hamm).</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2020-2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Cette piste de solution nécessite des analyses plus poussées, notamment sur la compatibilité du matériel roulant, sur les infrastructures à adapter, sur les zones de jonction, les cadencements, etc. Il faut aussi envisager le rapport coûts-bénéfices mais cette compatibilité doit permettre avant tout la rationalisation du réseau ferroviaire existant.</p>	



4.3.7 CONNECTER L'AGGLOCENTRE À BRUXELLES ET STRASBOURG PAR LE TRAIN À GRANDE VITESSE

<p>PISTE M7 : TRAIN A GRANDE VITESSE</p> <p>Actuellement, Luxembourg est connecté à Paris. Toutefois, les trajets en train pour relier Bruxelles et Strasbourg restent très long en temps. Outre le fait de relier les capitales européennes, il s'agit surtout de mailler le réseau ferroviaire européen de la grande vitesse en prévision de la diminution supposées des vols de courte distance à l'avenir.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Cette piste d'action ne sera pas simple à mettre en œuvre car :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elle dépend de la volonté politique de chacun des pays concernés (caractère transfrontalier) ; - Elle implique un matériel roulant compatible pour circuler sur les différents réseaux ; - Il doit exister une demande. Mais la demande a du mal à exister s'il n'y a pas d'offre... 	

4.3.8 CRÉER UNE LIAISON POUR LE FRET ENTRE L'AÉROPORT ET LE TERMINAL DE BETTEMBOURG

<p>PISTE M8 : LIAISON FERROVIAIRE VERS L'AEROPORT</p> <p>D'un côté, l'aéroport de Luxembourg est l'un de plus important aéroport cargo d'Europe. De l'autre côté, le terminal de Bettembourg est connecté par le rail à une grande partie de l'Europe. Les connexions actuelles entre les deux pôles logistiques se font par camion et empruntent l'une des autoroutes les plus encombrées du pays. Un report sur le rail d'une partie des marchandises prises en charge entre ces deux pôles pourrait être bénéfique pour l'environnement comme pour la mobilité. Cette connexion pourrait s'envisager de manière classique ou via un « cargotram ».</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> - La faisabilité économique devra être analysée car aucune donnée objective ne nous permet, à l'heure actuelle et dans le cadre de cette vision territoriale de justifier cette connexion. Néanmoins, la pertinence de cette piste d'action devrait croître avec le temps ; - Le cadencement sur le réseau actuel et le tracé de cette liaison devrait être approfondi (via la gare Centrale, via Oetrange ou via une nouvelle ligne ?). 	



4.3.9 DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT ENTRE LES DIFFÉRENTS PÔLES DE L'AGGLOMÉRATION

<p>PISTE M9 : RESEAU CYCLABLE STRUCTURANT</p> <p>Le développement des modes doux doit s'accompagner d'infrastructures permettant des déplacements sécurisés. Le réseau cyclable récréatif est déjà relativement bien développé mais certaines connexions internes à l'agglomération reliant les différents pôles doivent encore être développées. Le vélo doit être considéré comme un moyen de déplacement à part entière car l'émergence des vélos électriques permet de gommer les difficultés liées à la topographie ou à la distance. Cette piste d'action consiste donc à réaliser des aménagements servant la pratique du vélo « utilitaire » au quotidien.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2020-2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Au cas par cas</p>	

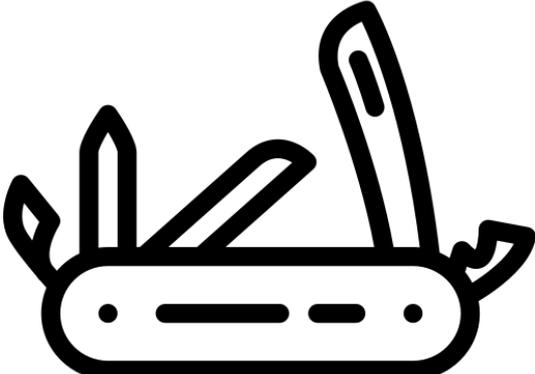


4.4 SOCIO-ÉCONOMIQUE

4.4.1 RESTRUCTURER/DÉSTRUCTURER LES PARCS D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

<p>PISTE S1 : RESTRUCTURER/DESTRUCTURER LES PARCS D'ACTIVITES ECONOMIQUES</p> <p>Cette piste d'action est très liée à un volet de la piste d'actions D5. Elle est redondante pour ce qui concerne les aspects de mixité et de décloisonnement des fonctions. En revanche, elle est plus large car il s'agit d'une restructuration de l'activité économique en fonction de sa compatibilité avec l'habitat. Il faudrait donc arriver à renforcer le caractère « lourd » de certains parcs (Abords de l'aéroport, Leudelange, Capellen, ...) et peut-être revoir le prescrit des zones ECO-C1 et ECO-C2.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Cette piste d'action reste très générale. Elle doit être envisagée au cas par cas et surtout en fonction des opportunités qui se présenteront. Une adaptation des articles 11 et 12 du Règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune serait une bonne première étape.</p>	

4.4.2 PROMOUVOIR LA MULTIFONCTIONNALITÉ, LA MULTI-TEMPORALITE ET LA RECONVERSION DES INFRASTRUCTURES URBAINES

<p>PISTE S2 : Multifonctionnalité, multi-temporalité, reconversion</p> <p>La multifonctionnalité, la multitemporalité et la reconversion des infrastructures urbaines est à promouvoir. Lorsque des coûts d'infrastructure sont engagés, il faudrait éviter les exclusives. A titre d'exemple, un parking extérieur utilisé pour des emplois la journée devrait pouvoir être utilisé par les habitants en soirée et pendant la nuit. Aussi, ce même parking pourrait accueillir un petit évènement local le dimanche.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2020-2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Cette piste d'action relève plutôt de l'objectif mais l'exemple donné illustre bien l'intention de sortir du « chacun chez soi », de l'individualisme et de la propriété privée. De nouvelles formes d'organisation sociale, de propriété et une certaine créativité devrait émerger par endroit pour rendre ces initiatives partagées possibles.</p>	



4.4.3 UTILISATION RATIONNELLE DES LOGEMENTS

<p>PISTE S3 :</p> <p>L’utilisation rationnelle du sol passe aussi par l’utilisation rationnelle des surfaces. Des incitants, des taxes ou des solutions alternatives pourraient être mis en place pour que la superficie d’un logement corresponde effectivement à son occupation. L’idée sous-jacente est d’augmenter la mobilité résidentielle des ménages en fonction de leurs besoins. L’utilisation d’un logement 5 chambres par une personne seule n’est pas un bon signal pour les familles forcées de quitter l’agglomération pour trouver une maison qui leur convienne.</p>
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2020-2035-2050</p>
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>La piste d’action reste de l’ordre de l’idée. La concrétisation de cette idée est difficile et sa mise en œuvre risque de se heurter à la liberté individuelle. Aussi l’idée d’incitants ou de taxes n’est pas satisfaisante. Une solution créative devant jouer le rôle d’incitant devrait être trouvée.</p>

4.4.4 AUTRES PISTES D’ACTIONS

Le volet socio-économique regorge de pistes d’actions possibles pour améliorer le quotidien des gens. Les pistes d’action suivantes sont relativement générales et peuvent être mises en œuvre dans plusieurs endroits de l’agglomération :

- Pour favoriser la rencontre entre les citoyens d’un même quartier, des « QuartierStuff » pourraient être développés dans les espaces centraux des différents quartiers.
- Pour développer l’économie circulaire et augmenter les échanges entre les citoyens, des ressourceries pour les citoyens et les entreprises pourraient être aménagées au cœur de certains quartiers de l’agglomération, de préférence dans les lieux centraux.
- La lutte contre la spéculation foncière et pour la disponibilité de logements abordables font partie des objectifs du Pacte Logement 2.0. Le suivi des objectifs du Pacte Logement 2.0 appliqué au territoire de l’AggloCentre pourrait permettre de suivre l’évolution d’un volet de la cohésion sociale.



4.5 ENVIRONNEMENT

4.5.1 PARCS MULTIFONCTIONNELS

<p>PISTE E1 : PARCS MULTIFONCTIONNELS</p> <p>Plusieurs parcs multifonctionnels sont prévus sur la carte « environnement ». L'idée est de pouvoir développer des parcs qui auraient à la fois une fonction récréative, une fonction productive et une fonction destinée au développement de la biodiversité. Ces parcs seraient situés aux abords des localités dans la zone verte et leur gestion serait éco-responsable. Ce caractère multifonctionnel répondrait aux besoins de détente et de culture des citoyens et constitueraient une plus-value pour la biodiversité.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2020-2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>La mise en œuvre de ces parcs nécessiterait des accords avec les agriculteurs locaux et avec le Ministère de l’environnement.</p> <p>Un bon exemple de ce type est le parc du Mas Nouguier à Montpellier.</p>	

4.5.2 CRÉATION D’UN PARC AGRICOLE

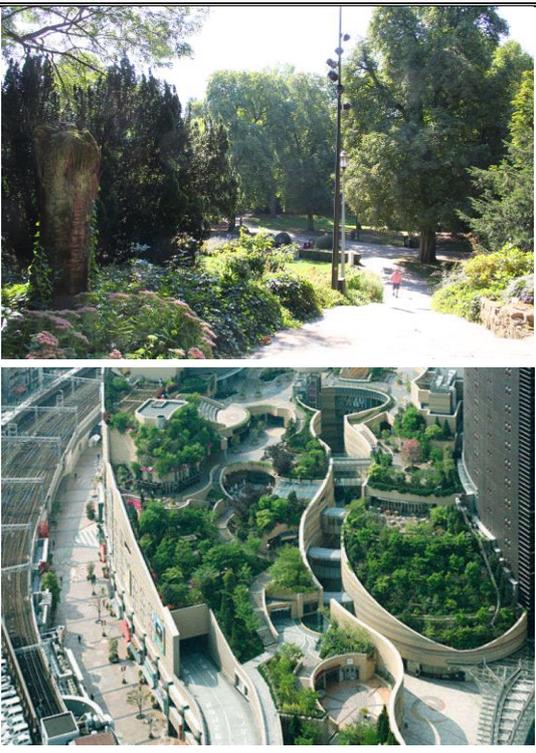
<p>PISTE E2 : CREATION D’UN PARC AGRICOLE</p> <p>Cette piste d’action est destinée à préserver les terres agricoles proches de l’agglomération. Les enjeux sont paysagers et d’approvisionnement local. Cette piste d’actions ne concerne pas directement l’AggloCentre mais la ceinture verte interurbaine. Ce label parc agricole porterait notamment sur la mise en place de filières (du producteur au consommateur) dans différents secteurs (alimentaire, construction, ...).</p>
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2020-2035-2050</p>
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Les modalités de mise en œuvre devraient être approfondies mais il serait possible de s’inspirer de ce qui se fait dans le parc agricole du Sud de Milan.</p>



4.5.3 RENATURATION DES BERGES DES COURS D'EAU PRINCIPAUX

<p>PISTE E3 : RENATURATION DES BERGES DES COURS D'EAU PRINCIPAUX</p> <p>En milieu urbain, les cours d'eau sont des corridors de nature. Souvent canalisés ou refermés, leurs berges peuvent jouer un rôle écologique à condition de leur en donner les moyens. Même si des moyens ont été dégagés pour réaménager de manière écologique la Petrusse. Des initiatives similaires pourraient voir le jour sur les tracés les plus urbains des cours d'eau de l'agglomération.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2020-2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Suivant les cas, la renaturation pourrait aussi s'accompagner de cheminements longeant le tracé des cours d'eau et d'aménagement permettant de limiter les impacts des crues sur les bâtiments.</p>	

4.5.4 ESPACE-VERT PROCHE DE LA GARE

<p>PISTE E4 : ESPACE VERT PROCHE DE LA GARE</p> <p>L'un des objectifs de la vision territoriale est que chacun puisse disposer d'un espace vert public de qualité en moins de 15 minutes à pied de son domicile. Ce n'est pas le cas pour une partie du quartier de la gare et une partie du quartier de Bonnevoie. Cette piste de solution est fortement dépendante de la mise en œuvre de la piste d'action D4. Le prix et l'importance du foncier ne permettant pas de développer un grand parc, des solutions alternatives comme « Parcs garden » à Osaka devraient être trouvées. Des connexions vers le parc du ban de Gasperich pourraient également permettre à certains habitants de disposer d'un espace vert de qualité à moins de 15 minutes de chez eux.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2020-2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Dans la situation actuelle, il est difficile d'imaginer que la création d'un parc proche de la gare pourrait résulter d'autre chose que de nouveaux développements urbains. C'est pour cette raison que cette piste d'action dépend fortement de la piste d'action D4.</p>	



4.5.5 ADAPTATION DES STATIONS D'ÉPURATION AUX NOUVEAUX POLLUANTS

<p>PISTE E5 : ADAPTATION DES STATIONS D'ÉPURATION AUX NOUVEAUX POLLUANTS</p> <p>Les stations d'épuration actuelles ne sont pas adaptées au « nouveaux polluants » (microplastiques, virus, médicaments, ...). Or, la qualité sanitaire des eaux de surface dépend aussi de la présence ou non de ces polluants. La piste d'action consiste donc à faire évoluer les stations d'épuration existantes.</p>	
<p>HORIZON TEMPOREL</p> <p>2020-2035-2050</p>	
<p>IMPLICATIONS/MISE EN ŒUVRE/PHASAGE</p> <p>Le développement des stations devra suivre les évolutions technologiques et les possibilités techniques. Par ailleurs, du point de vue quantitatif, les stations d'épuration devront également traiter les eaux supplémentaires associées aux croissance économique et démographique. Alors que de nombreuses stations sont saturées hydrauliquement par les canalisations mixtes chargées d'eaux de pluie, la mise en égouttage séparatif de l'ensemble du réseau devrait être planifiée.</p>	



5. MONITORING : PISTES DE REFLEXION

La Vision Territoriale 2035-2050 de l'AggloCentre repose sur des objectifs de développement. Afin d'évaluer la mise en œuvre de la vision territoriale, des indicateurs sont proposés pour évaluer de manière objective et chiffrée comment évolue le territoire. Ces indicateurs permettraient d'alerter sur l'opportunité d'ajuster certains objectifs ou éléments de la vision territoriale face à des phénomènes émergents. Ainsi, des objectifs trop éloignés de la réalité pourraient être rectifiés.

Il est possible d'en choisir de nombreux mais la volonté est de se limiter à quelques indicateurs et d'opter pour des indicateurs qui sont plausibles, mesurables, facilement collectables, ... Et comme il s'agit de pistes de réflexion, il est toujours possible d'en ajouter de nouveaux ou d'ajuster les valeurs cibles qui leurs sont associées.

Développement urbain

Tableau 9 : Pistes de réflexion pour les indicateurs de la vision territoriale sur la thématique du développement urbain

Défi concerné	Indicateur	Unité	Objectif	
			2035	2050
Croissances	Taux de régénération urbaine de chaque commune de l'AggloCentre	xx	xx	xx
Croissances	Evolution de la densité de logement dans les nouveaux quartiers	Log./ha	xx	Xx
Gouvernance	Nombre de projets communs entre plusieurs communes	/	Le plus possible	

Mobilité

Tableau 10 : Pistes de réflexion pour les indicateurs de la vision territoriale sur la thématique de la mobilité

Défi concerné	Indicateur	Unité	Objectif	
			2035	2050
Gestion de la mobilité	Part des modes doux dans le modal-split	%	20 %	30 %
Gestion de la mobilité	Part des transports en commun dans le modal-split	%	25 %	30 %
Gestion de la mobilité	Nombre de passagers transportés par les CFL	Passagers	40 millions	60 millions

Socio-économique

Tableau 11 : Pistes de réflexion pour les indicateurs de la vision territoriale sur la thématique socio-économique

Défi concerné	Indicateur	Unité	Objectif	
			2035	2050
Croissances	Part national des croissances démographiques et de l'emploi captées par l'AggloCentre (+cf. piste d'action D1)	%	Dém. +38% Emploi : +35%	
Croissances	Part entre les actifs et les emplois de chaque commune et de l'AggloCentre	actifs/emploi	xx	Xx
Cohésion sociale	Part des logements abordables créés dans l'AggloCentre et dans chaque commune	%	25	35



Environnement

Tableau 12 : Pistes de réflexion pour les indicateurs de la vision territoriale sur la thématique environnementale

Défi concerné	Indicateur	Unité	Objectif	
			2035	2050
Biodiversité Croissances	Consommation de sol dans la zone verte	Ha/an	xx	~0
Biodiversité Cohésion sociale	Part du territoire urbanisé à moins de 1km/15' d'un espace vert de qualité	Log./ha	75	100
Biodiversité	Evolution du CSS moyen dans les PAP « Nouveau Quartier »	CSS	0,xx	0,xx



6. GOUVERNANCE MULTI-NIVEAUX ET PLURISECTORIELLE : PISTES DE REFLEXION

6.1 5 PILIERS PORTEURS DE LA VISION TERRITORIALE

La mise en œuvre de la vision territoriale passe par l'implication d'un certain nombre d'acteurs (habitants, utilisateurs, représentants politiques, acteurs institutionnels spécialisés dans un domaine, ...). De plus, le caractère trans-communal et inhabituel de l'échelle territoriale rend nécessaire la coopération entre ceux-ci, à plusieurs échelles.

Actuellement, la coopération intercommunale pour les communes de l'AggloCentre passe par le « Forum Régional Centre » (FRC). Le FRC se présente d'abord comme un espace de discussion au sein duquel ses membres se rencontrent quelques fois par an pour échanger sur ses 4 thèmes qui sont aussi les 4 thèmes de la Vision territoriale. Sur base de ces discussions, des groupes de projets peuvent être formés pour accompagner la réalisation d'un projet concret. Un coordinateur assure le lien entre les différents partenaires de la coopération et le suivi de la mise en œuvre.

Les liens entre la Vision territoriale AggloCentre et le FRC sont évidents. La Vision territoriale a besoin du Forum pour faire sens et le Forum, au travers des communes concernées, a besoin de la Vision pour se donner un cap, pour donner une consistance à la coopération.

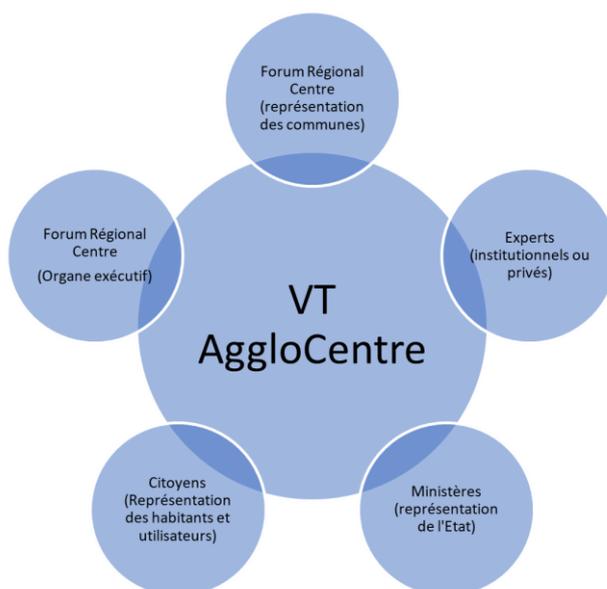


Figure 10 : Représentation schématique des piliers porteurs de la Vision territoriale

6.2 PISTES DE SOLUTION – ASPECTS A DEVELOPPER

Par rapport à cela, les pistes de solution suivantes sont avancées pour renforcer la Gouvernance. L'objectif n'est pas de créer de nouvelles structures ou de vouloir bouleverser les structures existantes mais de renforcer la participation et l'implication des différents acteurs car une gouvernance forte qui porte la vision territoriale et les projets est nécessaire.



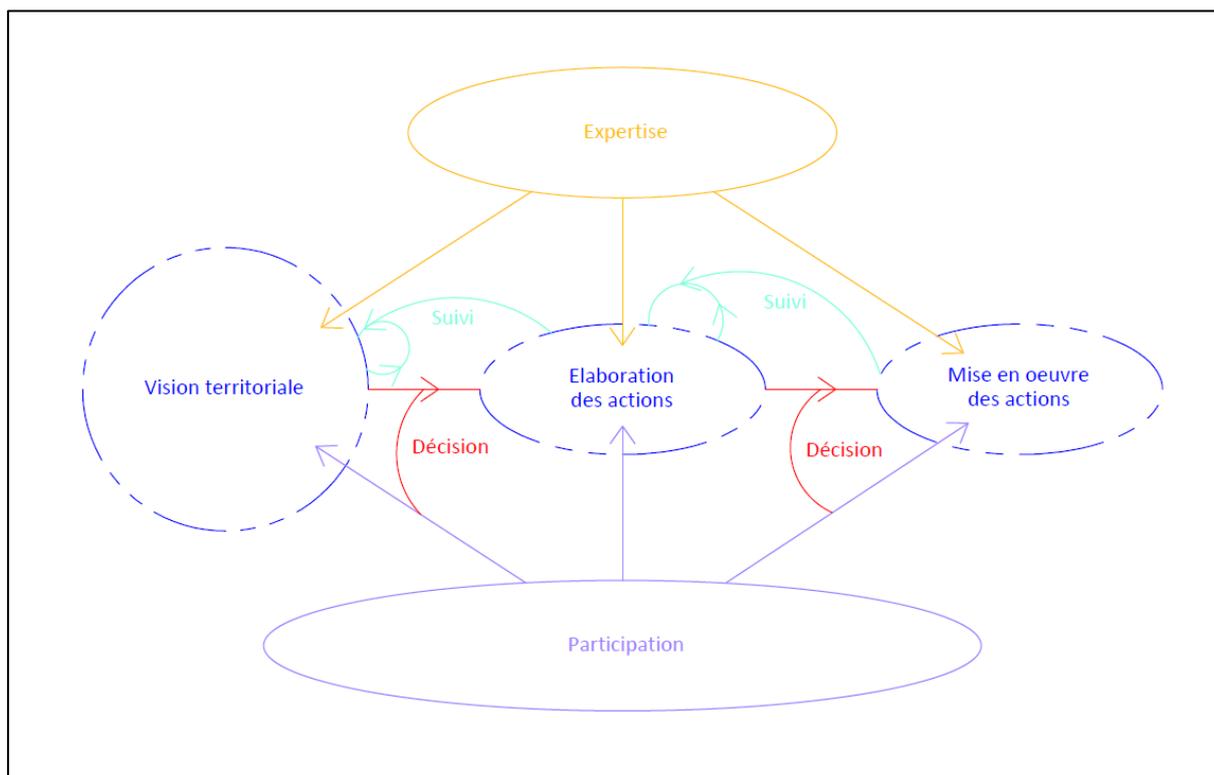


Figure 11 : Représentation schématique des aspects de gouvernance à développer

Participation

La participation « citoyenne » à la vision territoriale peut se faire à trois niveaux :

- Lors de l'élaboration et de l'actualisation de la vision territoriale via des groupes de travail et des workshops ;
- Lors de l'élaboration des actions par l'implication de futurs « utilisateurs » ;
- Lors de la mise en œuvre des actions, si l'action en question le permet.

Enfin, la participation citoyenne pourrait également se faire ponctuellement dans la prise de décisions. L'implication des citoyens en amont serait plus importante s'ils savaient dès le départ qu'ils seraient entendus.

Du point de vue de la participation des communes, la commune de Mamer devrait être intégrée au Forum Régional Centre pour faire partie des discussions et des processus relatifs à la vision territoriale.

Décision

La complexité d'un système peut être contreproductive. Pour cette raison, le principe d'une structure légère devrait être conservé. Il faudrait donc trouver un équilibre entre la représentation des communes, des citoyens, des ministères, etc et la facilité dans la prise de décision.

Expertise

D'une part, l'apport d'avis d'experts neutres et indépendants aux différents stades est impératif. D'autre part, les différentes phases, acteurs et actions nécessitent que quelqu'un qui dispose d'une vue d'ensemble coordonne le tout. Ce coordinateur pourrait également endosser un rôle de « project manager » sur les différentes actions découlant de la vision territoriale.

Suivi

La vision territoriale nécessite un suivi. Pour ce faire, un comité de suivi pourrait être créé. Celui-ci pourrait solliciter des adaptations de la vision territoriale pour lui donner un côté réactif.

