

OBJET :

PROJET D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRAL ÉTUDE PRÉPARATOIRE

SECTION 3 – SCHÉMAS DIRECTEURS
DI01 – ENTRÉE EN VILLE (1)

VERSION : JUIN 2021

MAÎTRE DE
L'OUVRAGE :



ADMINISTRATION COMMUNALE DE DIFFERDANGE
40, AVENUE CHARLOTTE
L-4530 DIFFERDANGE

DATES :

APPROBATION DU CONSEIL COMMUNAL
20/11/2019

AVIS DE LA COMMISSION D'AMÉNAGEMENT
29/03/2020

VOTE DU CONSEIL COMMUNAL
29/06/2021

**APPROBATION DU MINISTRE AYANT L'AMÉNAGEMENT
COMMUNAL ET LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS SES
ATTRIBUTIONS**
//_

CONCEPTION :

 **ESPACE ET PAYSAGES**
URBANISME / CADRE DE VIE / ENVIRONNEMENT
VANDRIESSCHE
urbanistes architectes

SCHÉMA DIRECTEUR DI01 « ENTRÉE EN VILLE (1) »

- Superficie brute du terrain concerné : 1,52 ha.



- Données structurantes du PAG

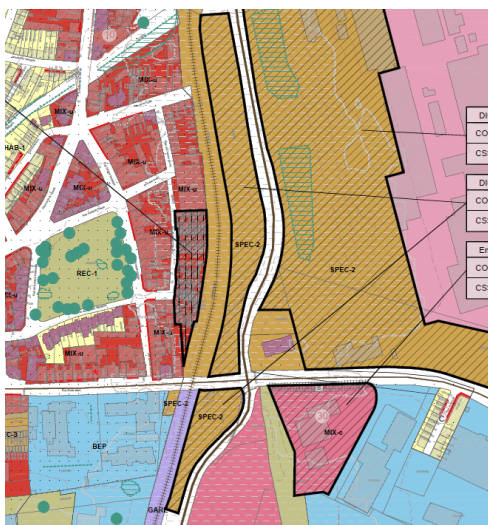


Figure 1 : Extrait partie graphique PAG

Zone de base	Zone spéciale SPEC-2	
	min	max
Degré d'utilisation du sol		
Densité de logements (DL)		0
- nombre de logements		0
- nombre d'habitants		0
Coefficient d'utilisation du sol (CUS)		4,20
- Surface construite brute (m ²)		63 840
Coefficient d'occupation du sol (COS)		0,90
Coefficient de scellement du sol		1,00

1. IDENTIFICATION DE L'ENJEU URBANISTIQUE ET LIGNES DIRECTRICES

ENJEUX URBANISTIQUES

- Créer un pôle d'échange multimodal dans le quartier de la gare.

LIGNES DIRECTRICES MAJEURES

- Aménager un pôle moderne et connecté pour toutes mobilité (train, automobile, bus, taxi, vélo)
- Marquer l'entrée de la ville de Differdange par la mise en place de constructions de bonne qualité architecturale accueillant des commerces et des services

2. CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

CONTEXTE URBAIN

- Les zones concernées se trouvent à l'entrée de Differdange, marquée par la voie ferrée.
- Ce sont des friches situées entre le site ARCELOR et la voie ferrée.

- Les sites sont desservis par la Rue Emile Mark et le contournement N31.
- L'environnement urbain immédiat est caractérisé par la présence de constructions variées accueillant des restaurants, des centres commerciaux et le site ARCELOR.



Source : Google

IDENTITÉ ET PROGRAMMATION URBAINE DE L'ÎLOT

- Les zones sont destinées à accueillir des services administratifs ou professionnels, des commerces, des activités de loisirs et de récréation, des restaurants et des hôtels ainsi que les équipements au service public.

ORDRE DE GRANDEUR DES SURFACES À CÉDER AU DOMAINE PUBLIC

- Les surfaces à céder au domaine public pour les voies de desserte, les placettes minérales, les couloirs dédiés à la mobilité douce et les espaces verts publics représentent en principe 25% de la surface totale (article 34 de la loi modifié du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain).

LOCALISATION, PROGRAMMATION ET CARACTÉRISTIQUES DES ESPACES PUBLICS

- Les espaces publics sont principalement composés de voies carrossables ainsi que des places minérales et végétales;

JONCTIONS FONCTIONNELLES DES DIFFÉRENTES FONCTIONS INTER- ET INTRA-QUARTIERS

- Des liaisons douces comme une aire piétonne ou une voirie partagée sont à prévoir pour que les piétons et utilisateurs puissent circuler facilement sur le site.

INTERFACES ENTRE ÎLOTS ET QUARTIERS

- Des places importantes sont à créer.
- Les gabarits devront être importants, différents et de qualité afin de marquer l'entrée de ville.

CENTRALITÉS

- Les nouveaux quartiers sont à rythmer le long du contournement N31 sur laquelle s'articulent les constructions.

RÉPARTITION SOMMAIRE DES DENSITÉS

Sans objet.

TYPLOGIE ET MIXITÉ DES CONSTRUCTIONS

- Proposer une diversité des typologies permettant d'éviter la répétition des formes et de jouer sur une gradation des volumétries urbaines.

MESURES DESTINÉES À RÉDUIRE L'IMPACT NÉGATIF DES CONTRAINTES EXISTANTES ET GÉNÉRÉES

- Aux vues de la situation, il n'y a pas d'impacts négatifs.

AXES VISUELS À CONSERVER, SÉQUENCES VISUELLES ET SEUILS D'ENTRÉE

- Des séquences visuelles sont à créer par la mise en place de placettes, l'aménagement de la voirie et l'implantation des futures constructions avec des reculs différents par rapport à la voirie.

ÉLÉMENTS IDENTITAIRES BÂTIS ET ÉLÉMENTS IDENTITAIRES NATURELS À SAUVEGARDER RESPECTIVEMENT À METTRE EN ÉVIDENCE

Sans objet.

3. CONCEPT DE MOBILITÉ ET D'INFRASTRUCTURES TECHNIQUES

CONTEXTE

- Les sites, situés en entrée de ville de Differdange, sont accessibles depuis la Rue Emile Mark et le contournement.
- Ils se trouvent à proximité des transports publics.

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU DE VOIRIE

- Les quartiers sont desservis principalement par la voirie existante du contournement.
- Une voirie secondaire, réservée à la mobilité douce, est à prévoir et servira uniquement de desserte locale et d'espace de rencontre.

CONCEPT DE STATIONNEMENT

- L'aménagement des zones doit intégrer les besoins en stationnement public nécessaire aux usagers de la zone.
- Le concept de stationnement est à détailler lors de l'élaboration du PAP.

ACCÈS AU TRANSPORT COLLECTIF

- La partie sud du site se trouve à proximité de l'arrêt de bus : « Arbed » / « Arcelor » qui est desservi par plusieurs lignes TICE, DIFFBUS et autre.
- L'arrêt de train « Differdange » se situe également à proximité immédiate.

INFRASTRUCTURES TECHNIQUES MAJEURES

- Les eaux pluviales s'écouleront via un réseau à créer implanté en fonction de la topographie.
- Suite au projet de l'entrée en ville, des nouvelles canalisations ont été posées dans la rue Emile Mark et la N31. Pour ces surfaces, des retentions devront être prévues, car seulement le débit de fuite peut hydrauliquement être raccordé à cette nouvelle canalisation pour eaux pluviales.

4. CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA-URBAINS

CONTEXTE NATUREL

- Situées à l'entrée de la ville de Differdange, le long de la Rue Emile Mark et du contournement, ces zones présentent une faible déclivité (max 3%) orientée Nord-Sud.

INTÉGRATION AU PAYSAGE

Sans objet.

COULÉES VERTES ET MAILLAGE ÉCOLOGIQUE

- Des espaces verts ou des arbres le long des voiries sont à prévoir.

BIOTOPES À PRÉSERVER

- Il n'y a aucun biotopes ou habitat d'espèces à conserver sur ce terrain.

5. CONCEPT DE MISE EN ŒUVRE

PROGRAMME DE RÉALISATION DU PROJET

- Le projet devra être réalisé en concertation avec les services et administrations concernées, selon les besoins du site et de l'aménagement voulu.
- Démarches administratives :
 - ✓ Permission de voirie - chemins ferrés auprès de l'administration des Ponts et chaussées requise
 - ✓ Accord de principe auprès de l'administration de la gestion de l'eau en ce qui concerne le principe d'assainissement de la zone (évacuation/rétention des eaux pluviales et eaux usées)
 - ✓ Au vue d'un potentiel risque de pollution des sols, une étude des sols est à réaliser préalablement à l'élaboration du projet de PAP NQ.
 - ✓ Le CNRA doit être contacté en amont du projet pour définir les éventuelles mesures à prendre concernant l'entièreté des deux zones identifiée comme « terrain avec potentialité archéologiques ».

- Autres démarches :
 - ✓ Réalisation d'un écobilan le cas échéant lors de l'établissement du PAP pour estimer les compensations des éventuels biotopes et/ou habitats réduits ou détruits.

ANALYSE DE LA FAISABILITÉ

Sans objet.

PHASAGE DE DÉVELOPPEMENT

- L'aménagement des zones peut être réalisé en plusieurs phases de développement.
- Au préalable et le cas échéant, les mesures suivantes seront à réaliser :
 - ✓ Augmentation capacités des réseaux

6. CRITÈRES DE DURABILITÉ

- Implantation des constructions prenant en compte la topographie (réduire les remblais/déblais au strict nécessaire) et bénéficiant d'une bonne exposition.
- Limitation des surfaces de scellement du sol.
- Recherche d'une gestion intégrée et écologique des eaux (favoriser l'infiltration locale des eaux de pluie, intégrer les ouvrages de rétention des eaux pluviales dans les espaces publics, etc.).
- Préservation des biotopes et utilisation d'essences indigènes.