

OBJET :

PROJET D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRAL ÉTUDE PRÉPARATOIRE

SECTION 3 – SCHÉMAS DIRECTEURS
DI02 – ENTRÉE DE VILLE (3)

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 DI02 « ENTRÉE DE VILLE (3) »

- Superficie brute du terrain concerné : 7,80 ha.



- Données structurantes du PAG

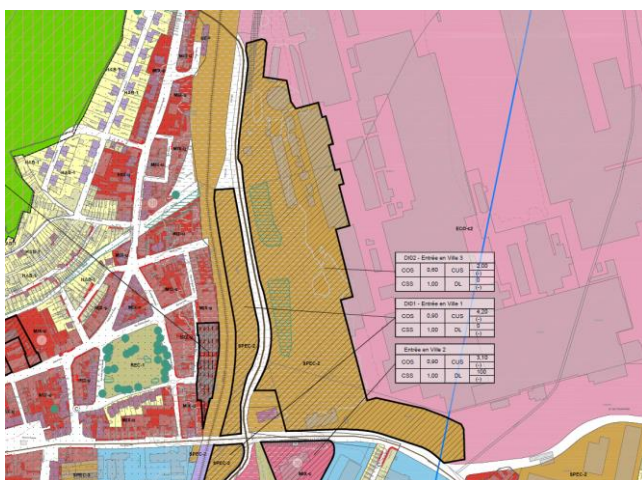


Figure 1 : Extrait partie graphique PAG

Zone de base	Zone spéciale SPEC-2	
Degré d'utilisation du sol	min	max
Densité de logements (DL)		0
- nombre de logements		0
- nombre d'habitants		0
Coefficient d'utilisation du sol (CUS)		2,00
- Surface construite brute (m ²)		156 000
Coefficient d'occupation du sol (COS)		0,60
Coefficient de scellement du sol		1,00

1. IDENTIFICATION DE L'ENJEU URBANISTIQUE ET LIGNES DIRECTRICES

ENJEUX URBANISTIQUES

- Créer un quartier central, associant bureaux, commerces et services
- Réaliser une place pouvant accueillir des grands événements tels que concerts, kermesse, etc.
- Créer un parking répondant aux besoins existants et futurs.
- 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 qualité accueillant des commerces et des services et par la mise en place d'un espace de rencontrer permettant la réalisation d'événements importants.

2. CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

CONTEXTE URBAIN

- Les zones concernées se trouvent au niveau du contournement de Differdange sur le site d'Arcelor-Mittal.
- Ce sont des friches situées au sud-ouest du site ARCELOR.
- Le site est desservi 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

- Le site se trouve entre le centre-ville et le site d'Arcelor-Mittal. Des jonctions sont donc à prévoir entre le site même et le reste de la ville tout en atténuant l'impact du reste du site d'Arcelor-Mittal par la création de barrières.

INTERFACES ENTRE ÎLOTS ET QUARTIERS

- Une interface avec les îlots situés à l'ouest et au sud est à créer. L'interface avec le site industriel situé à l'est n'est pas nécessaire.
- Les gabarits devront être importants, différents et de qualité afin de marquer l'entrée de ville. Ces gabarits importants sont à concentrer à l'est du site.
- Des places et espaces de rencontre sont à concentrer à l'ouest et au sud favorisant ainsi les interfaces entre les quartiers.

CENTRALITÉS

- La future grande place aura une fonction centrale, servant de points de rencontre et servant à la réalisation de divers évènements.

RÉPARTITION SOMMAIRE DES DENSITÉS

Sans objet.

TYPOLOGIE 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

- Les bâtiments existants, témoins de l'époque industrielle sont à maintenir et à réhabiliter autant que possible.

3. CONCEPT DE MOBILITÉ ET D'INFRASTRUCTURES TECHNIQUES

CONTEXTE

- Le site, situé en entrée de ville de Differdange, est accessible depuis la Rue Emile Mark et le contournement.
- Il se trouve à proximité des transports publics.
- L'aménagement d'un parking est prévu sur le site même

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU DE VOIRIE

- Le quartier est desservi par la voirie existante Rue Emile Mark et le contournement.
- Une voirie secondaire sera à créer, ainsi que de liaisons piétonnes.

CONCEPT DE STATIONNEMENT

- L'aménagement de la zone doit intégrer les besoins actuels et futurs en stationnement publics et privés.
- Le concept de stationnement est à détailler lors de l'élaboration du PAP. Seront développés plusieurs types de stationnement public ou privé.

ACCÈS AU TRANSPORT COLLECTIF

- La partie sud du site se trouve à proximité immédiate 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.

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

- Situé à l'entrée de la ville de Differdange, le long de la Rue Emile Mark et du contournement, cette zone présente une déclivité (max 5%) 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

- Présence de biotopes, au centre de site, relevant de l'art. 17 de la loi du 18.07.2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles (à titre indicatif et non exhaustif)

Mesures proposées par l'étude SUP dans le cadre de la biodiversité :

Présence d'habitats d'oiseaux (Specht Gartenrot) et de chauve-souris, abattage des arbres conseillé en hiver et implantation d'arbres de compensation.

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 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)
 - ✓ Le CNRA doit être contacté en amont du projet pour définir les éventuelles mesures à prendre concernant l'entièreté de la zone identifiée comme « terrain avec potentialités 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.
 - ✓ Elaboration d'une servitude d'urbanisation pour garantir un corridor de haute valeur écologique Nord-Sud. Cette servitude doit faire l'objet d'une étude lors de la réalisation d'un PAPNQ.

ANALYSE DE LA FAISABILITÉ

Sans objet.

PHASAGE DE DÉVELOPPEMENT

- L'aménagement de la zone 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.