

Commune de Mersch



Plan d'Aménagement Général (PAG)

Schéma directeur

SD n°M7 « Quartier Gare » à Mersch

Schéma directeur modifié suivant l'avis de la commission d'aménagement en date du 06 août 2020 dans le cadre de la modification ponctuelle du PAG engagée depuis le 29.06.2020 (saisine du conseil communal)

Schéma directeur adapté dans le cadre de la modification ponctuelle du PAG du 08.01.2018 et modifié suivant les réclamations du 9 et 12 février 2018 et l'avis du 28 février 2018 de la commission d'aménagement puis remodifié suivant l'approbation du Ministre de l'Intérieur en date du 13 juin 2018

29 juin 2020

ZEYEN BAUMANN

Bureau d'Etudes en
Aménagement du Territoire
et Urbanisme



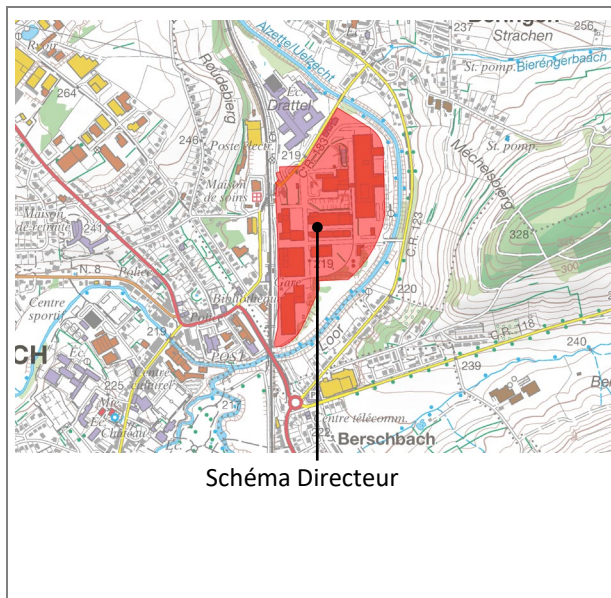
**CHANTAL ZEYEN
PIERRE BAUMANN**
Aménageurs-Urbanistes
Ingénieurs-conseils TUB

7-9, rue de Steinsel L-7254 Bereldange
Tel 33 02 04 Fax 33 28 86
E-mail: secretariat@zeyenbaumann.lu

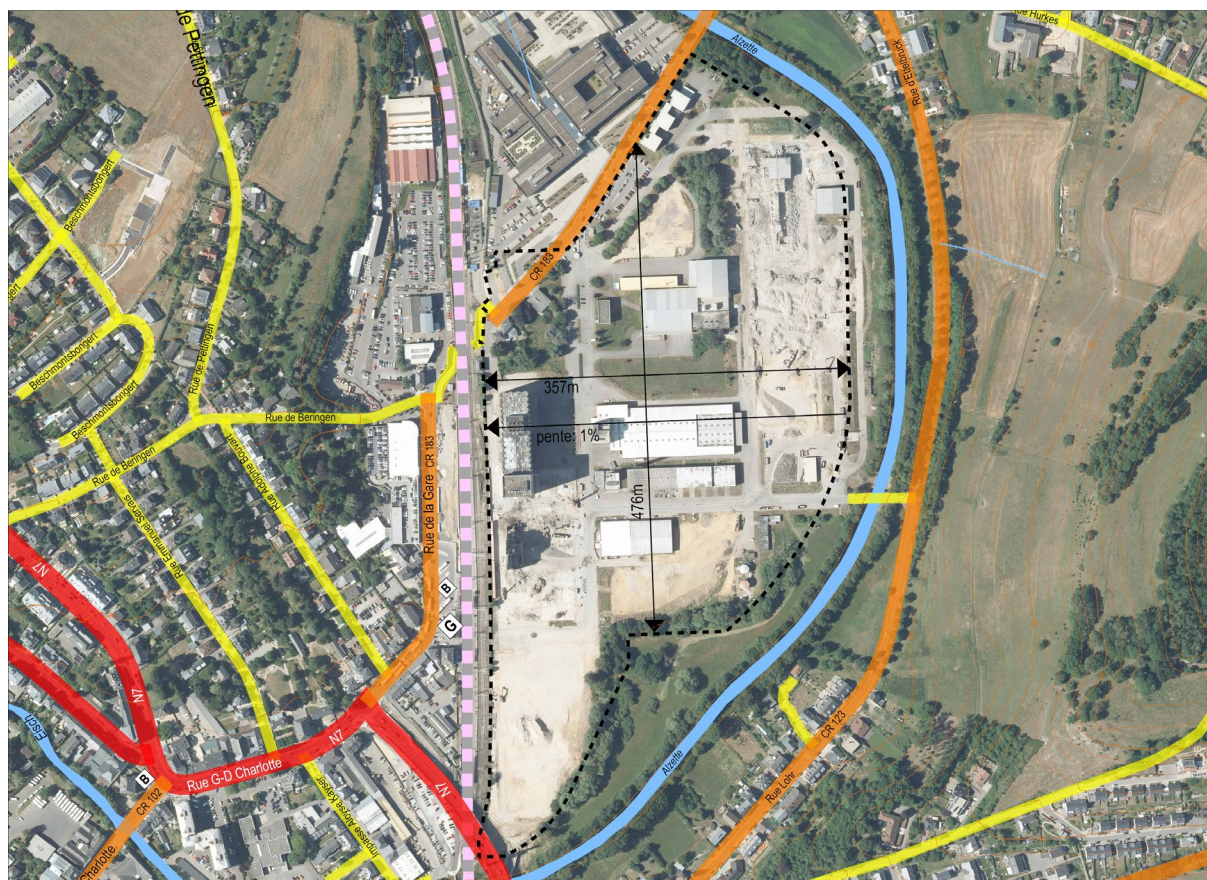
1. Identification de l'enjeu urbanistique et les lignes directrices majeures

Caractéristiques du site

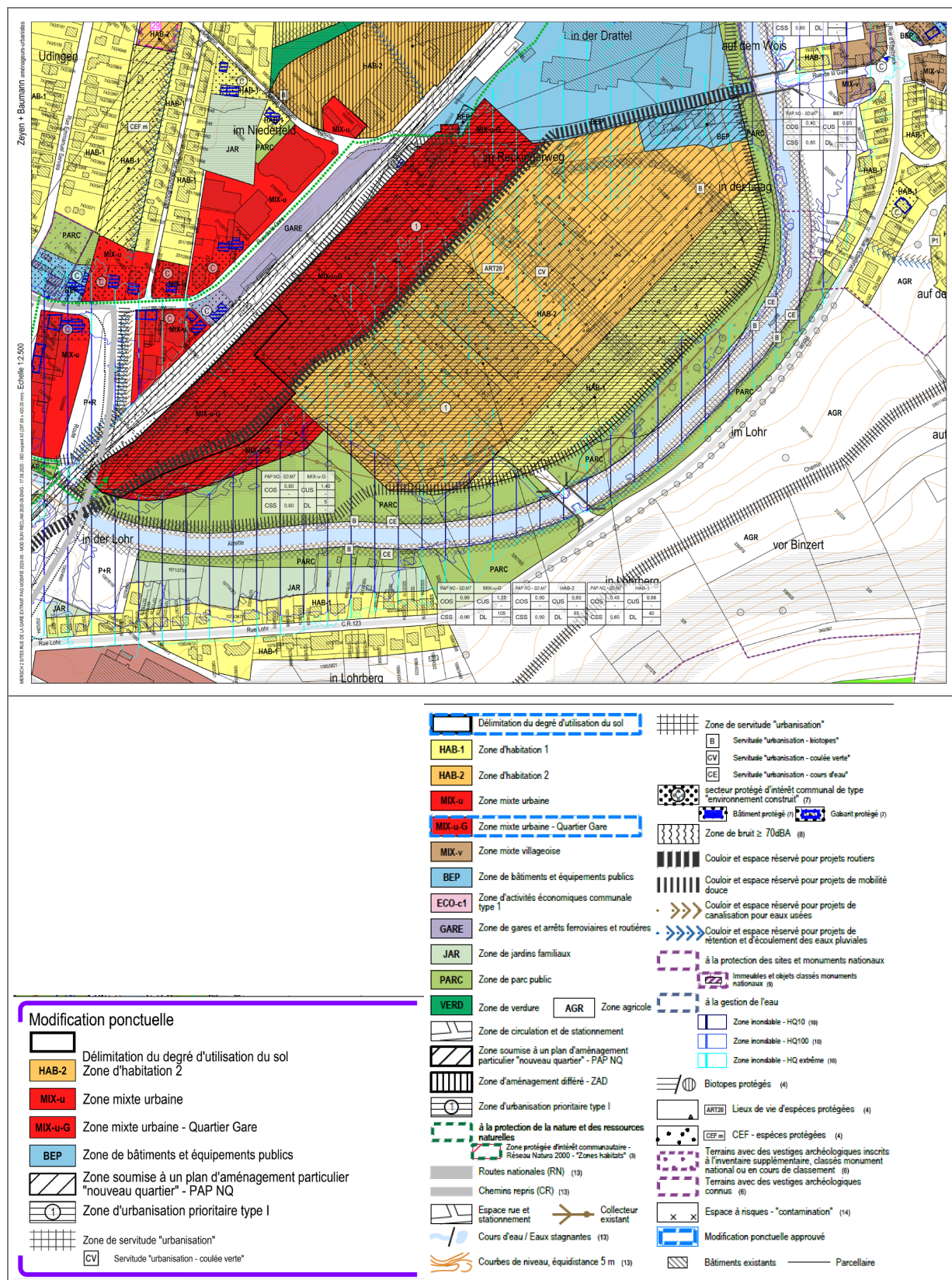
- **Situation:** localité de Mersch, sur l'ancien site de l'Agrocenter, entre la voie ferrée, l'Alzette et la rue de la Gare (CR 183).
- **Superficie du PAP NQ:** 17,68 ha (PCN 2013)
- **Topographie:** pente 1%, montant d'est en ouest.
- **Typologie des constructions avoisinantes:** bâtiments industriels et d'activités artisanales.
- **Accessibilité:** route de Luxembourg (N7), rue Lohr (CR 123), rue de la Gare (CR 183) et nouvelle rue à aménager (le nouveau CR sera aménagé depuis le rond point de Rollingen).
- **Transports publics:** gare de Mersch et arrêt de bus dans un rayon de 500 mètres.
- **Végétation:** allées et groupe d'arbres, arbres isolés.



Plan de situation



PAG – projet de modification juin 2020
modifié suivant l'avis de la commission d'aménagement en date du 06 août 2020



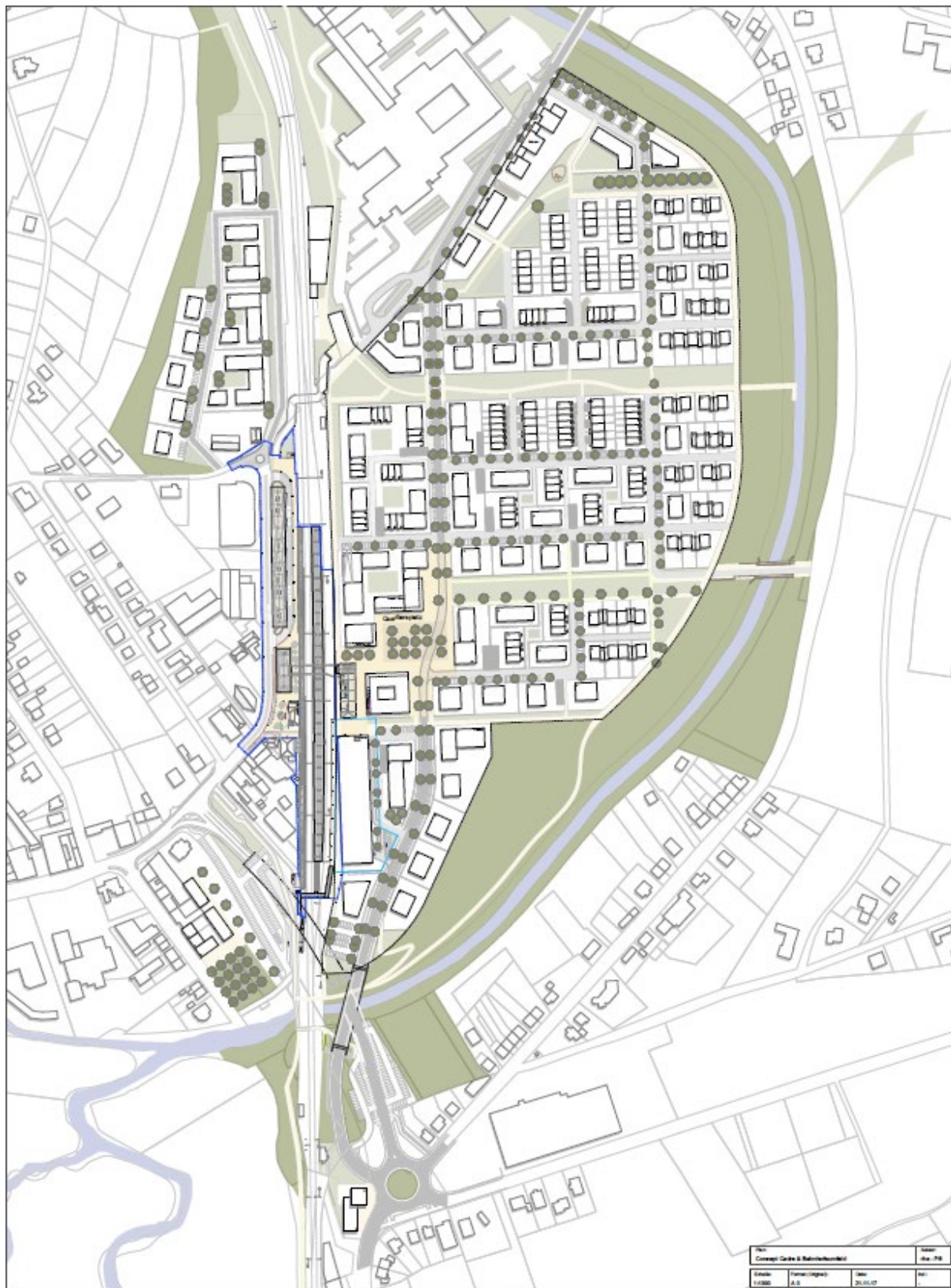
Extrait du PAG

Défis urbains – Objectifs visés

- Projet d'intérêt régional pour la reconversion d'un ancien site d'activités économiques, l'Agrocenter, qualifié de grand potentiel régional pour le développement urbain.
- Réaffecter un site de grande envergure ayant une position centrale pour la commune à proximité directe de la gare de Mersch et proche de toutes commodités (transports, commerces, services et équipements).
- Consolider et agrandir le centre de Mersch en développant un quartier mixte (travailler, habiter, divertir, consommer) pour en faire un centre régional.
- Créer des jonctions fonctionnelles entre les diverses localités et consolider le centre en offrant des emplois, des habitations et des commerces et services.
- Garantir les interfaces avec le tissu bâti existant à proximité.
- Proposer une densité d'habitation en relation avec le centre de Mersch et avec les transports publics.
- Consolider le rôle de pôle d'échange multimodal de la gare de Mersch en aménageant un nouveau P+R de plus de 400 emplacements.
- Créer de nouvelles liaisons pour la mobilité douce intra et interquartier, vers les réseaux de transport public et vers les réseaux récréatifs.
- Une nouvelle liaison de mobilité douce est à aménager pour permettre de relier le nouveau site à la piste cyclable PC15 de l'Alzette. Elle doit passer sous le chemin de fer, sous le pont de la route nationale N7 et longer les voies ferrées.
- Intégrer la verdure dans le tissu bâti à créer et garantir le maillage écologique avec les espaces ouverts.
- Préserver les biotopes protégés existants et les intégrer au concept urbanistique.
- Favoriser l'utilisation des énergies renouvelables.
- Développer un concept urbanistique qui tient compte de la présence de la zone inondable.
- Développer un quartier d'habitation contemporain qui propose de nouveaux types d'habitation moins consommateurs de terrain, une implantation optimale et une grande qualité des espaces libres.
- Le concept d'aménagement de ces terrains doit tenir compte des zones de servitude « urbanisation » définies dans les parties graphique et écrite du PAG (article 18).

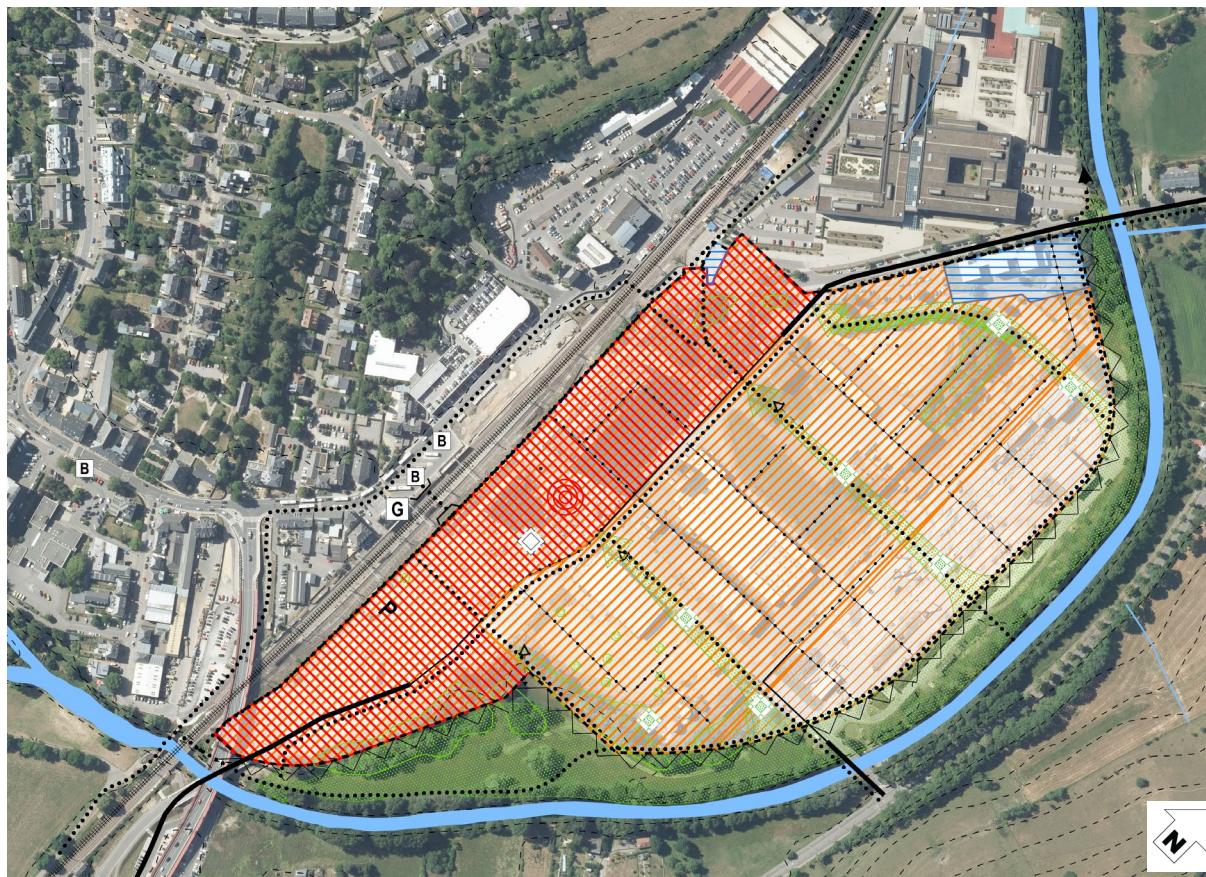
Une consultation rémunérée a été organisée en 2010-2011 afin de recueillir des propositions pour le futur développement du quartier Gare au centre de Mersch. Le présent schéma directeur s'inspire des propositions du lauréat. La commune a prit l'initiative de faire élaborer un projet de PAP NQ par le bureau lauréat de la consultation rémunérée sur la base du plan directeur. Le PAP NQ est à l'état d'avant projet avancé, cette version va encore évoluer.

Illustration 1 Concept d'aménagement du quartier « Gare »



Source : Avant projet du PAP du site Agrocenter, RHA, présentation du 22.11.2017

Schéma Directeur



Fond de plan : Orthophoto 2019 Administration du Cadastre et de la Topographie

- délimitation du schéma directeur
- - - courbes de niveaux du terrain existant

Concept de développement urbain

Programmation urbaine / Répartition sommaire des densités

			logement
			commerce / services
			artisanat / industrie
			équipements publics / loisir / sport
faible	moyenne	forte densité	

Espace public

- espace minéral cerné / ouvert
- espace vert cerné / ouvert

Centralité



Elément identitaire à préserver



- Mesures d'intégration spécifiques

Séquences visuelles

- axe visuel
- seuil / entrée de quartier, de ville, de village

Concept de mobilité et concept d'infrastructures techniques

Connexions

- réseau routier (interquartier, intraquartier, de desserte locale)
- mobilité douce (interquartier, intraquartier)
- zone résidentielle / zone de rencontre
- chemin de fer

Aire de stationnement

- parking couvert / souterrain
- parking public / privé

- Transport en commun (arrêt d'autobus / gare et arrêt ferroviaire)

Infrastructures techniques

- axe principal pour l'écoulement et la rétention des eaux pluviales
- axe principal du canal pour eaux usées

Concept de mise en valeur des paysages et des espaces verts intra-urbains

- coulée verte
- biotopes à préserver

2. Concept de développement urbain

a – Identité et programmation urbaine par quartier et par îlot

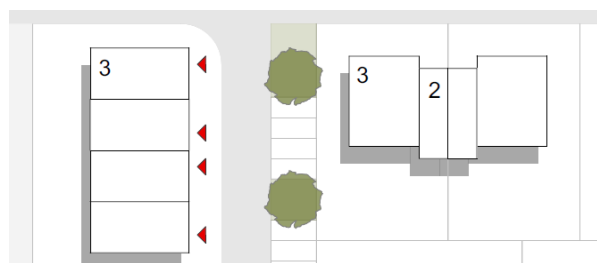
- Le concept urbanistique proposé devra permettre le développement de toutes ces parcelles, entre la rue de la Gare, les voies de chemin de fer et l'Alzette, tant au niveau de la desserte locale que du réseau de mobilité douce pour en faire un centre urbain de rayonnement régional.
- Ce nouveau quartier sera caractérisé par une mixité des fonctions cependant la fonction résidentielle devra être dominante.
- En fonction des différentes zones, le degré de mixité fonctionnelle variera. Néanmoins, les zones d'habitation 1 (HAB-1) et les zones d'habitation 2 (HAB-2) se caractériseront par de l'habitation presque exclusivement. La mixité fonctionnelle sera plus importante dans la zone mixte urbaine – quartier Gare (MIX-u-G), à proximité du centre de Mersch et des voies ferrées.
- Ce nouveau quartier devra proposer un habitat mixte, respectivement être développé en maisons unifamiliales et plurifamiliales.
- Ce quartier devra proposer une densité de logements en adéquation avec le quartier environnement, soit des densités de logements faible, moyenne et forte. Vers l'Alzette les densités seront plus faibles.

b – Ordre de grandeur des surfaces à céder au domaine public

- Il faudra prévoir des espaces suffisants, voire au-delà des 25%, pour aménager un réseau de desserte interne et des liaisons pour la mobilité douce, aménager des espaces libres de qualité sous forme de places, placettes et espaces vert ainsi que pour garantir une bonne intégration paysagère et la sauvegarde et la mise en valeur des biotopes protégés.
- Le PAP définira les surfaces à céder pour utilité publique dans le cadre des 25% à céder.

c – Localisation, programmation et caractéristiques des espaces publics

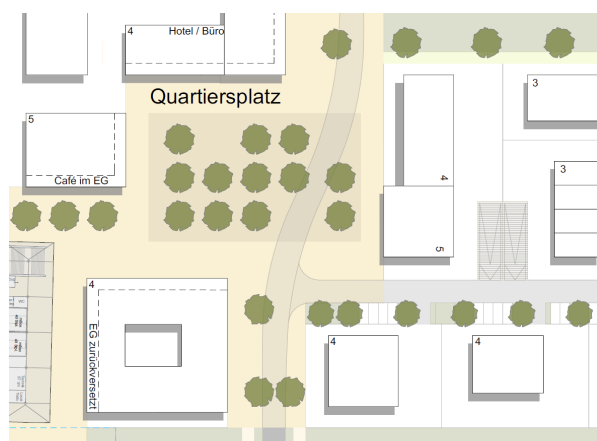
- La conception des dessertes internes devra garantir un trafic apaisé, compatible avec la circulation de tous les usagers, automobilistes, cyclistes et piétons.
- Un chemin repris (CR) est à aménager depuis le pont nouvellement créé.
- Il sera important de prévoir des ouvertures de l'espace rue sous forme de placette cernée par des constructions dans chaque îlot, pour créer des lieux d'animation dans le quartier et pour briser la monotonie des longues rues.
- Les espaces-rues devront être ponctués d'espaces verts pour garantir la conception d'un quartier agréable et convivial.
- Pour garantir des espaces rue de qualité et sans encombrement, le concept de mobilité du projet PAP doit favoriser des aires de stationnement en site propre ou perpendiculaires à la rue plutôt que parallèles.



Exemple d'une aire de stationnement en site propre perpendiculaire à la rue

Source : Extrait de la présentation du 22.11.2017 de l'avant projet du PAP du site Agrocenter, reicher haase associierte GmbH, Schroeder & Associés et Planergruppe Oberhausen

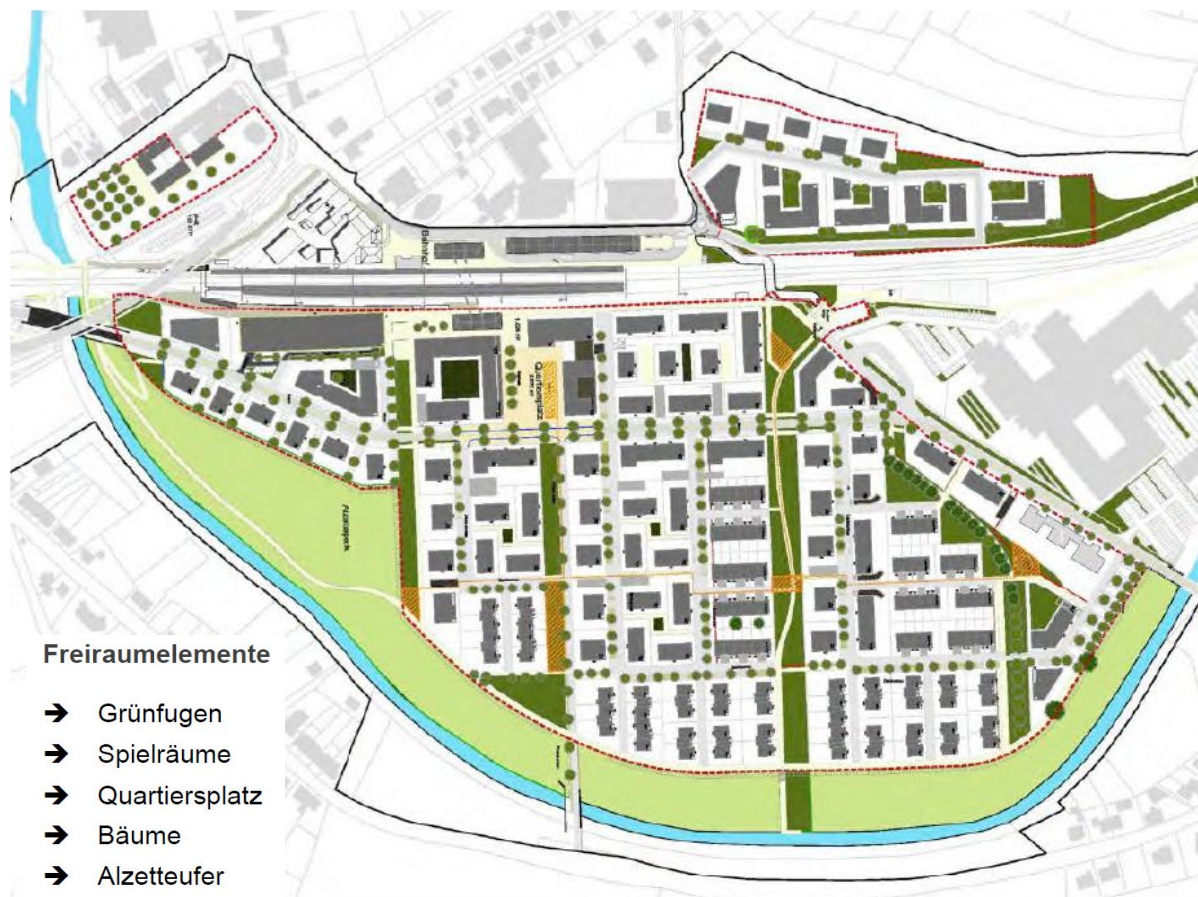
Exemples d'aménagements d'une place



Source : Extrait de la présentation du 22.11.2017 de l'avant projet du PAP du site Agrocenter, reicher haase asociierte GmbH, Schroeder & Associés et Planergruppe Oberhausen

- Une coulée verte est prévue à la périphérie du quartier qui permettra le maillage écologique, l'intégration dans le concept des biotopes protégés et leur mise en valeur, la création d'espace récréatif et l'aménagement d'un réseau de mobilité douce le long de l'Alzette vers plusieurs localités.
- Aménager des espaces verts de qualité et de préférence de grande taille et bien répartis sur l'ensemble du quartier. Il sera important de prévoir aussi de petits espaces verts de proximité, aire de jeux et de détente, sur l'ensemble du quartier. Ces espaces verts permettent le maillage écologique.

Différentiation des espaces verts



Source : Extrait de la présentation du 19.04.2017 de l'avant projet du PAP du site Agrocenter, reicher haase asociierte GmbH, Schroeder & Associés et Planergruppe Oberhausen

d – Jonctions fonctionnelles des différentes fonctions inter- et intra-quartiers

- Le site est cerné par des barrières urbaines et naturelles, respectivement la voie ferrée au Sud ouest et l'Alzette au Nord et à l'Est. Ces barrières physiques ne facilitent pas les échanges interquartier. Ce projet à vocation mixte doit prévoir des liaisons pour la mobilité douce intra et interquartier, vers les localités de Beringen, Mersch et Rollingen, vers les différents sites scolaires, les réseaux de transports publics et les principaux espaces récréatifs.
- Une nouvelle liaison de mobilité douce est à aménager pour permettre de relier le nouveau site à la piste cyclable PC15 de l'Alzette. Elle doit passer sous le chemin de fer, sous le pont de la route nationale N7 et longer les voies ferrées.
- Couplée à la coulée verte, la desserte interne aménagée en zone de rencontre aura un rôle très important pour la mobilité douce.
- Deux passages souterrains additionnels pour la mobilité douce seront aménagés pour relier la gare de Mersch. Il est important d'assurer des liaisons, si possible directes, fonctionnelles, spacieuses et confortables entre le nouveau quartier et l'agglomération.
- Le projet reprend les éléments du plan directeur en élaboration depuis plusieurs années, basé sur une consultation rémunérée et réalisé en concertation avec la commune de Mersch et les différents ministères concernés.

e – Interfaces entre îlots et quartiers, notamment l'intégration, les gabarits, l'agencement des volumes

- Compte tenu de la situation à proximité du centre de la commune, les constructions projetées dans le quartier centre gare devront garantir une bonne interface avec le tissu bâti existant et une intégration optimale.
- A proximité des constructions déjà existantes au centre, à Beringen et à Rollingen, le concept urbanistique doit proposer des constructions reprenant sensiblement le gabarit des constructions existantes environnantes. L'implantation des constructions sera prioritairement jumelée ou en bande.
- Dans la zone d'habitation 2 (HAB-2) certaines constructions pourront avoir 5 niveaux au maximum. Dans la zone mixte urbaine – quartier Gare (MIX-u-G), le long des voies ferrées, ponctuellement, certaines constructions pourront avoir 6 niveaux au maximum.

f – Centralités, notamment les fonctions, les densités, les espaces publics

- Ce nouveau quartier doit renforcer le caractère régional du centre de Mersch et créer des emplois et services au profit des communes limitrophes. Il sera amené à jouer un rôle de plus en plus important en tant que centre urbain pour la commune et la région, compte tenu du projet global de revalorisation et redynamisation du centre de Mersch.

g – Répartition sommaire des densités

M7 – PAP NQ - Mix-u-G					
COS	max	0,90	CUS	max	1,35
	min	-		min	-
CSS	max	0,90	DL	max	105
				min	-

COS: Coefficient d'occupation du sol – le rapport entre la surface d'emprise au sol des constructions et la surface du terrain à bâtir net

CUS: Coefficient d'utilisation du sol – le rapport entre la somme des surfaces construites brutes de tous les niveaux et la surface totale du terrain à bâtir brut

CSS: Coefficient de scellement du sol – le rapport entre la surface de sol scellée et la surface du terrain à bâtir net

DL: Densité de logement – le rapport entre le nombre d'unités de logement et le terrain à bâtir brut

M7 – PAP NQ - Mix-u-G					
COS	max	0,90	CUS	max	1,40
	min	-		in	-
CSS	max	0,90	DL	max	5
				min	-

COS: Coefficient d'occupation du sol – le rapport entre la surface d'emprise au sol des constructions et la surface du terrain à bâtir net

CUS: Coefficient d'utilisation du sol – le rapport entre la somme des surfaces construites brutes de tous les niveaux et la surface totale du terrain à bâtir brut

CSS: Coefficient de scellement du sol – le rapport entre la surface de sol scellée et la surface du terrain à bâtir net

DL: Densité de logement – le rapport entre le nombre d'unités de logement et le terrain à bâtir brut

M7 – PAP NQ - HAB-2					
COS	max	0,90	CUS	max	0,80
	min	-		min	-
CSS	max	0,90	DL	max	65
				min	-

COS: Coefficient d'occupation du sol – le rapport entre la surface d'emprise au sol des constructions et la surface du terrain à bâtir net

CUS: Coefficient d'utilisation du sol – le rapport entre la somme des surfaces construites brutes de tous les niveaux et la surface totale du terrain à bâtir brut

CSS: Coefficient de scellement du sol – le rapport entre la surface de sol scellée et la surface du terrain à bâtir net

DL: Densité de logement – le rapport entre le nombre d'unités de logement et le terrain à bâtir brut

M7 – PAP NQ - HAB-1					
COS	max	0,45	CUS	max	0,68
	min	-		min	-
CSS	max	0,60	DL	max	40
	min	-		min	-

COS : Coefficient d'occupation du sol – le rapport entre la surface d'emprise au sol des constructions et la surface du terrain à bâtir net

CUS : Coefficient d'utilisation du sol – le rapport entre la somme des surfaces construites brutes de tous les niveaux et la surface totale du terrain à bâtir brut

CSS : Coefficient de scellement du sol – le rapport entre la surface de sol scellée et la surface du terrain à bâtir net

DL : Densité de logement – le rapport entre le nombre d'unités de logement et le terrain à bâtir brut

M7 – PAP NQ - BEP					
COS	max	0,40	CUS	max	0,60
	min	-		min	-
CSS	max	0,80	DL	max	5
	min	-		min	-

COS : Coefficient d'occupation du sol – le rapport entre la surface d'emprise au sol des constructions et la surface du terrain à bâtir net

CUS : Coefficient d'utilisation du sol – le rapport entre la somme des surfaces construites brutes de tous les niveaux et la surface totale du terrain à bâtir brut

CSS : Coefficient de scellement du sol – le rapport entre la surface de sol scellée et la surface du terrain à bâtir net

DL : Densité de logement – le rapport entre le nombre d'unités de logement et le terrain à bâtir brut

h – Typologie et mixité des constructions

- Le concept urbanistique devra garantir une grande mixité de logements et de fonctions (habitats, commerces et services, bureaux, récréatifs ...), ce principe a été longuement discuté dans le cadre de l'élaboration du plan directeur et du projet de PAP NQ en élaboration.
- Dans les zones HAB-1, la part minimale de la surface construite brute à réserver à l'habitation ne pourra être inférieure à 95%. Les constructions auront 3 niveaux maximum.
- Dans les zones HAB-2, la part minimale de la surface construite brute à réserver à l'habitation ne pourra être inférieure à 60%. 20% des logements doivent être de type unifamilial. Les constructions auront entre 3 et 4 niveaux maximum, ponctuellement certaines constructions pourront avoir 5 niveaux maximum.
- Les maisons plurifamiliales devront être de taille raisonnable, en principe 6 à 20 logements maximum, selon la zone.
- Les constructions seront implantées de préférence en bande, afin de réduire la consommation de terrain et reprendre la structure urbaine du centre de Mersch.
- Il sera important de chercher la meilleure orientation possible et de favoriser des constructions à haut rendement énergétique.

i – Mesures destinées à réduire l'impact négatif des contraintes existantes et générées

- Le concept d'aménagement de ces terrains doit tenir compte des zones de servitude « urbanisation » définies dans les parties graphique et écrite du PAG (article 18).
- Des mesures d'intégration paysagère sont à prévoir dans les reculs arrière donnant sur le parc linéaire le long de l'Alzette, sous forme de plantations qui seront définies dans le cadre du PAP.
- Des mesures de prévention inhérentes au risque inondations sont à prévoir :
 - chaque volume d'eau de rétention supprimé est à compenser localement,
 - toute construction ou aménagement constituant un obstacle hydraulique défavorable à l'écoulement des hautes eaux est strictement interdit,
 - les surfaces habitables ainsi que toute installation sensible doivent se tenir hors zone inondable afin de réduire le risque de dommage pour les personnes, les biens et l'environnement,
 - les garages souterrains de lotissement aux alentours des cours d'eau sont à construire de manière étanche avec des rampes d'accès se trouvant hors zone inondable.

- Dans le domaine public, les plantations sont à réaliser avec des essences indigènes.
- Dans le domaine public, les aires de stationnement en site propre sont à aménager de préférence selon des principes écologiques.
- Au vu d'un potentiel risque de pollution des sols, une étude des sols est à réaliser avant l'élaboration du projet d'exécution de PAP NQ.

j – Axes visuels à conserver, séquences visuelles et seuils d'entrée

- Des axes visuels sont à maintenir en direction de Méchelsbiérg.

k – Eléments identitaires bâtis et éléments identitaires naturels à sauvegarder respectivement à mettre en évidence

- Aucun.

3. Concept de mobilité et d'infrastructures techniques

Mobilité

a – Connexions

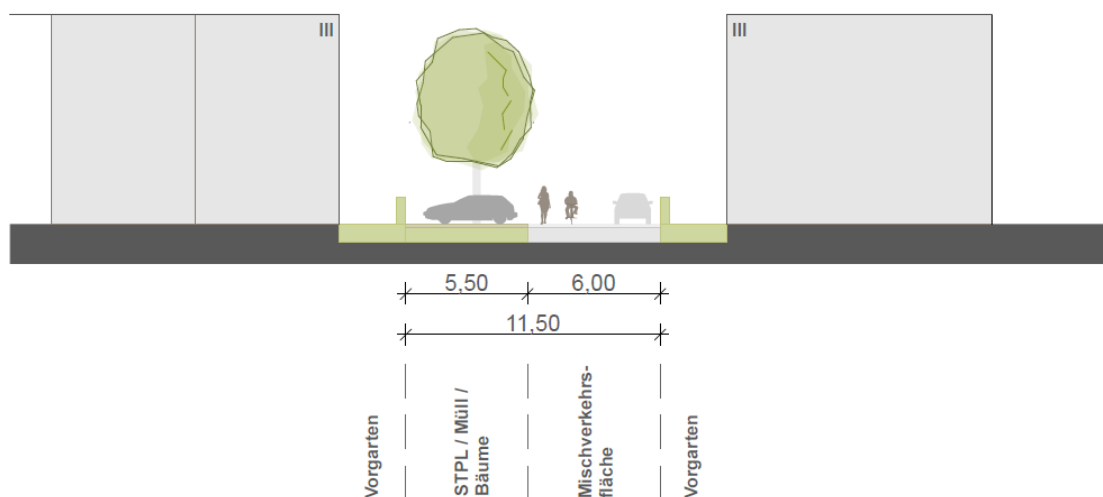
- Le nouveau quartier sera accessible par une nouvelle rue créée depuis le rond point de Rollingen qui sera parallèle à la voie ferrée et traversera le quartier. Le futur CR traversant le site sera à 50 km/h, à 30 km/h respectivement aménagé comme zone de rencontre (20 km/h).
- D'autres accès seront possibles depuis la rue de la Gare (CR 183) à Beringen et la rue Lohr (CR 123).
- Un réseau de mobilité douce intra et interquartier sera aménagé vers les réseaux de transport public, les réseaux récréatifs et vers les différents sites scolaires.
- Une nouvelle liaison de mobilité douce est à aménager pour permettre de relier le nouveau site à la piste cyclable PC15 de l'Alzette. Elle doit passer sous le chemin de fer, sous le pont de la route nationale N7 et longer les voies ferrées.
- Deux passages souterrains additionnels pour la mobilité douce seront aménagés pour relier la gare de Mersch. Il est important d'assurer des liaisons si possible directes, fonctionnelles, spacieuses et confortables entre le nouveau quartier et l'agglomération.

b – Hiérarchie du réseau de voirie distinguant les différents déplacements motorisés et non motorisés, la configuration des voies de circulation et des liaisons piétonnes, cyclables et routières

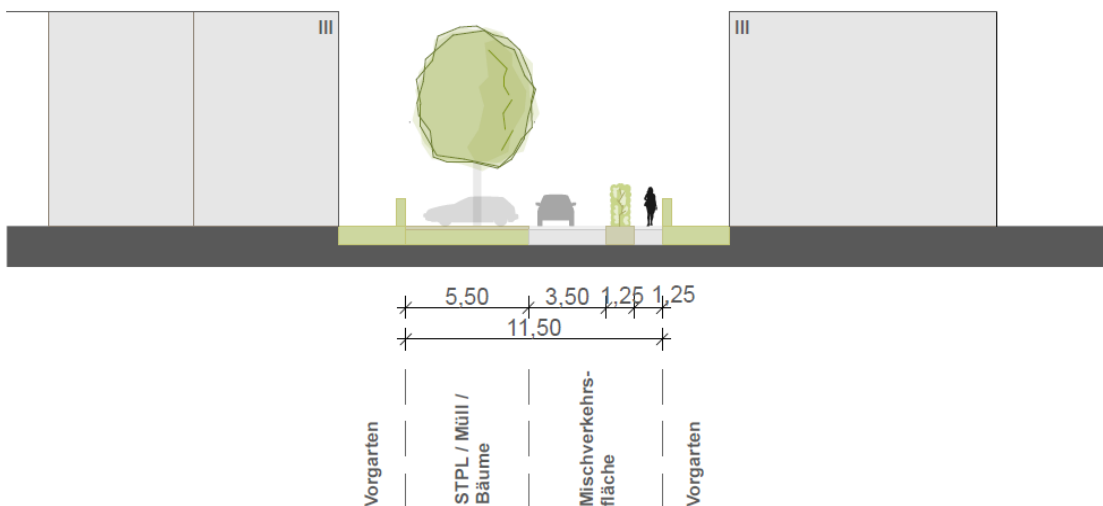
- Selon le type de rue, respectivement les affectations desservies, le concept doit proposer le niveau de voirie adéquat. Réseau routier (interquartier, intraquartier, de desserte locale), mobilité douce (interquartier, intraquartier) et zone résidentielle devront cohabiter et se compléter.
- La desserte interne à proprement parlée se fera selon trois niveaux hiérarchiques, la desserte par le nouveau CR « zone 50 », la desserte locale « zone 30 » et la zone résidentielle « zone 20 ».

Exemples d'aménagements des rues résidentielles

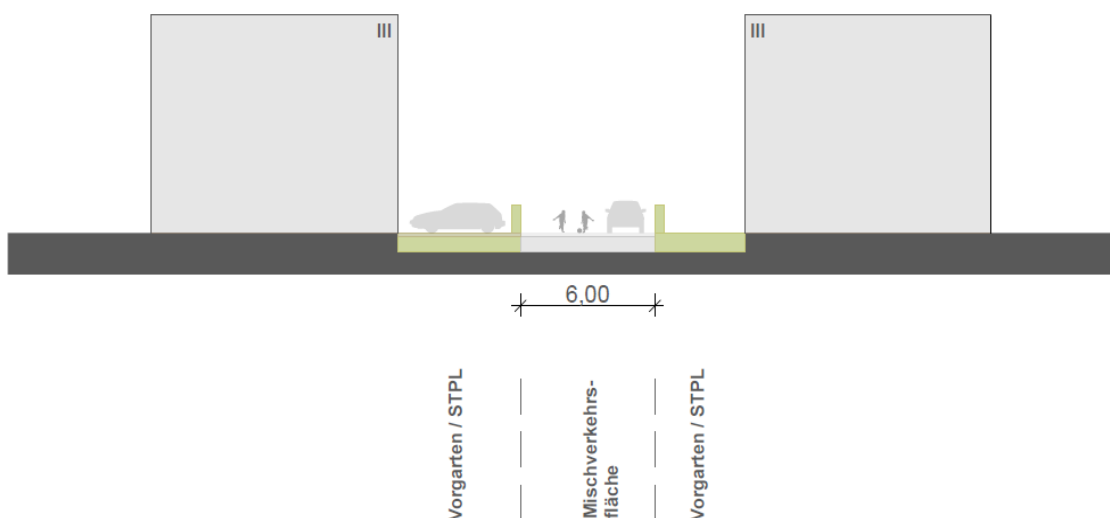
Straßenquerschnitt Wohnstraßen / Tempo 20



Straßenquerschnitt Wohnstraßen / Tempo 20



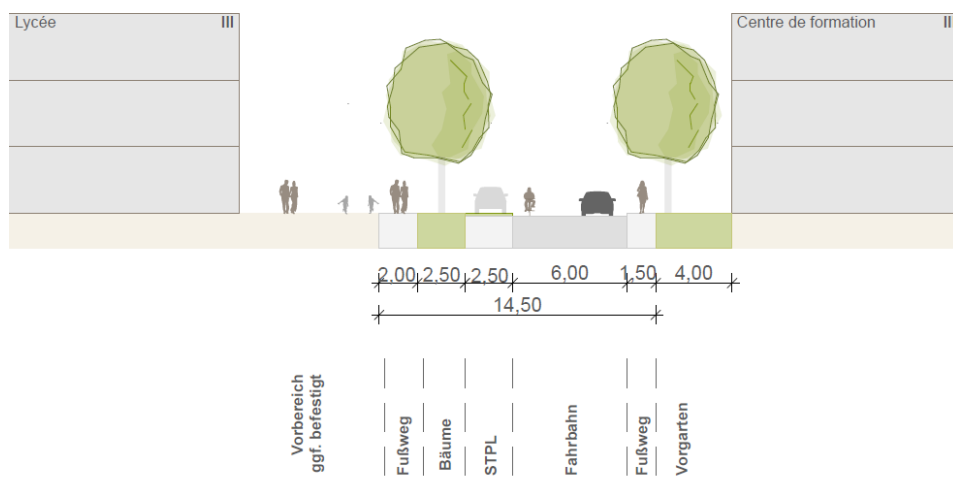
Straßenquerschnitt Anliegerstraßen / Tempo 20



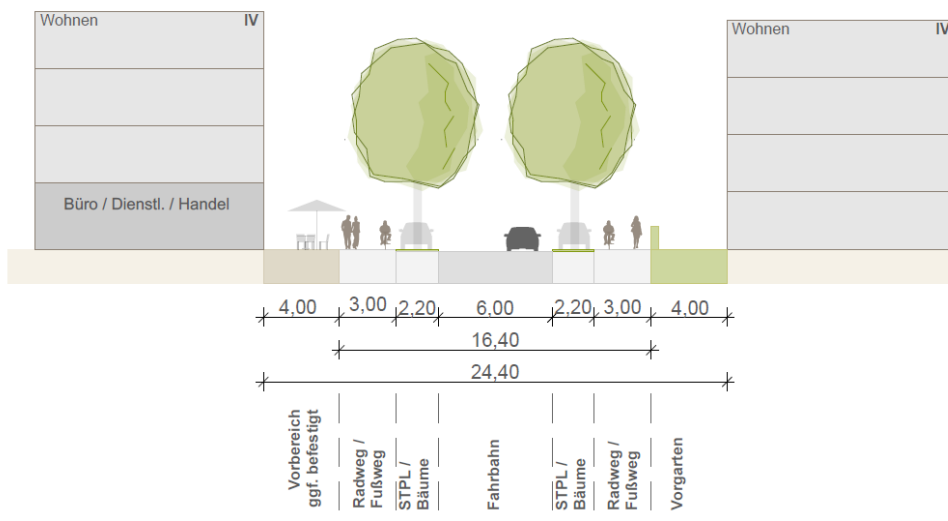
Source : Extrait de la présentation du 19.04.2017 de l'avant projet du PAP du site Agrocenter, reicher haase asociierte GmbH, Schroeder & Associés et Planergruppe Oberhausen

Exemples d'aménagements du chemin repris

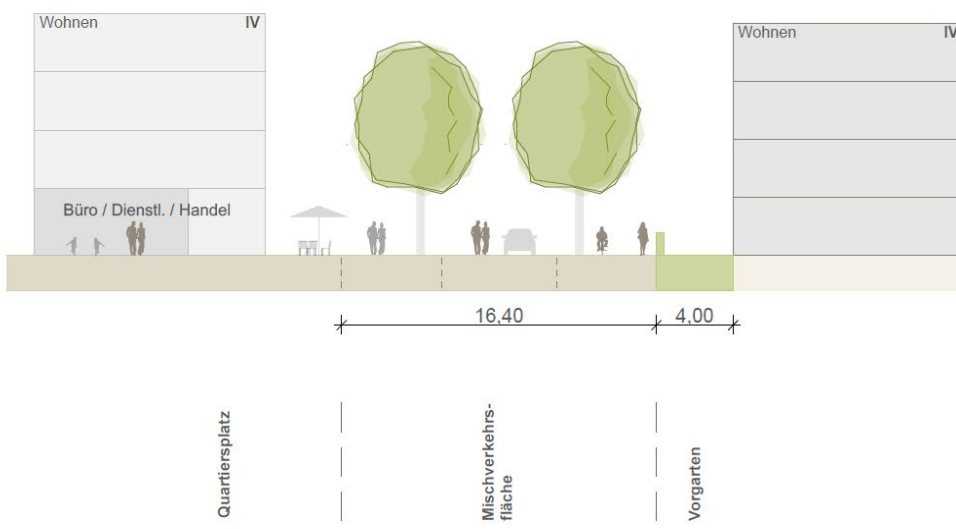
Straßenquerschnitt CR / Tempo 30



Straßenquerschnitt CR / Tempo 50



Straßenquerschnitt CR / Tempo 20

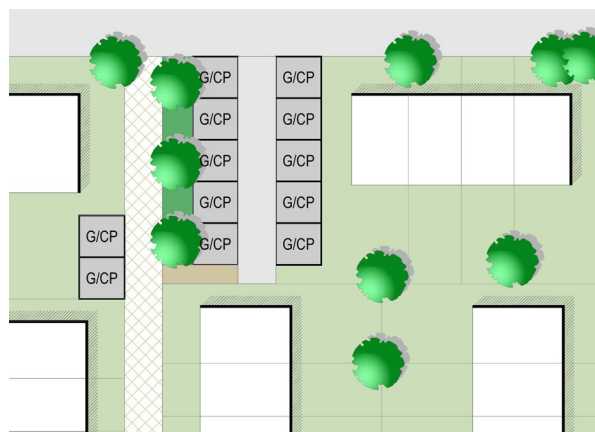


Source : Extrait de la présentation du 19.04.2017 de l'avant projet du PAP du site Agrocenter, reicher haase associierte GmbH, Schroeder & Associés et Planergruppe Oberhausen

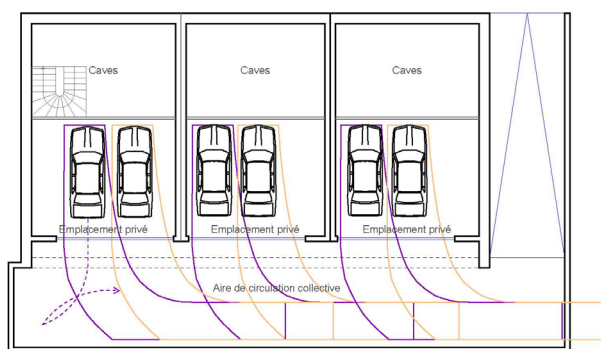
- Les déplacements piétonniers et cyclables à l'intérieur du quartier pourront se faire par un réseau de mobilité douce aménagé en site propre, principalement dans la coulée verte et par la desserte locale aménagée en zone résidentielle.

c – Concept de stationnement

- Le nombre d'emplacements de stationnement à prévoir est défini dans le PAG. Une exception est prévue dans le projet PAG quant au nombre d'emplacements de stationnement résidentiel pour les constructions situées dans un rayon de 650 mètres autour de la gare.
- Le PAP définira le nombre d'emplacements de stationnement pour visiteurs.
- Un parking de type « P+R » d'environ 400 emplacements pour les utilisateurs des transports en commun sera aménagé sur le site à proximité de la gare.
- En terme de surface constructible brute, 19 000 m² sont exclusivement réservés pour l'aménagement du parking de type « P+R » et du stationnement collectif en site propre pour les résidents du quartier, respectivement 17 000 m² alloués pour la zone mixte (Mix-u-G) et 2 000 m² alloués pour la zone Habitation 2 (HAB-2).
- Une partie des stationnements privés seront aménagés hors-sol et une autre partie en sous-sol.
- Pour réduire la consommation d'espaces voués à la voiture à l'intérieur des constructions d'habitation, il y a la possibilité de regrouper les garages ou car-ports privés en site propre.
- Pour réduire l'effet visuel négatif de la succession de rampes d'accès aux garages individuels dans le cas de maisons en bande, il serait important de prévoir l'aménagement de garages individuels au sous-sol, avec un accès collectif.



Exemple de garages ou car-ports privés regroupés en site propre



Exemple de garages aménagés au sous-sol à l'intérieur de maisons unifamiliales en bande, avec un accès collectif

d – Accès au transport collectif

- La situation du site face au transport public est idéale, respectivement à proximité directe de la gare ferroviaire et de la gare routière.
- L'arrêt d'autobus le plus proche, "Mersch, Gare", rue de la Gare est situé dans un rayon de 500 mètres du site et est directement accessible.

e – Infrastructures techniques majeures, notamment l'évacuation des eaux pluviales

- Tous les réseaux sont à créer, une étude spécifique est nécessaire. L'augmentation de la capacité des réseaux existants est nécessaire à proximité du site.
- Concernant l'évacuation des eaux pluviales, elles seront acheminées dans plusieurs conduites projetées vers l'Alzette.
- Le PAP définira les espaces de rétention, qui sont à aménager selon des principes écologiques.
- Le concept d'évacuation des eaux a longuement été discuté avec l'Administration de la Gestion de l'Eau (AGE).

- Le collecteur principal SIDERO est à déplacer dès le début de la viabilisation du site.

4. Concept de mise en valeur des paysages et des espaces verts intra-urbains

a – Intégration au paysage par la délimitation de la zone verte compte tenu des contraintes telles que la topographie, les structures végétales en place ainsi que l'impact visuel

- Le concept d'aménagement de ces terrains doit tenir compte des zones de servitude « urbanisation » définies dans les parties graphique et écrite du PAG (article 18).
- Une attention particulière doit permettre de garantir la sauvegarde des biotopes existants et le maillage écologique avec les espaces ouverts situés au nord du site.
- Des aménagements paysagers doivent garantir une bonne interface entre le futur quartier d'habitation et le milieu naturel en présence.
- Des mesures d'intégration paysagère sont à prévoir dans les reculs arrière donnant sur le parc linéaire le long de l'Alzette, sous forme de plantations qui seront définies dans le cadre du PAP.
- Dans le domaine public, les plantations sont à réaliser avec des essences indigènes.
- Dans le domaine public, les aires de stationnement en site propre sont à aménager de préférence selon des principes écologiques.

b – Coulées vertes et maillage écologique

- La partie centrale de ces terrains libres pourra être aménagée en espace vert récréatif, ce qui permettra une bonne intégration paysagère, le maintien des biotopes protégés et la création d'un réseau de mobilité douce.

Exemples d'aménagements des couloirs verts

Grünfuge Nord – organische Gestaltung



Grünfuge Mitte – urbane Gestaltung



Bäume im Quartier – CR



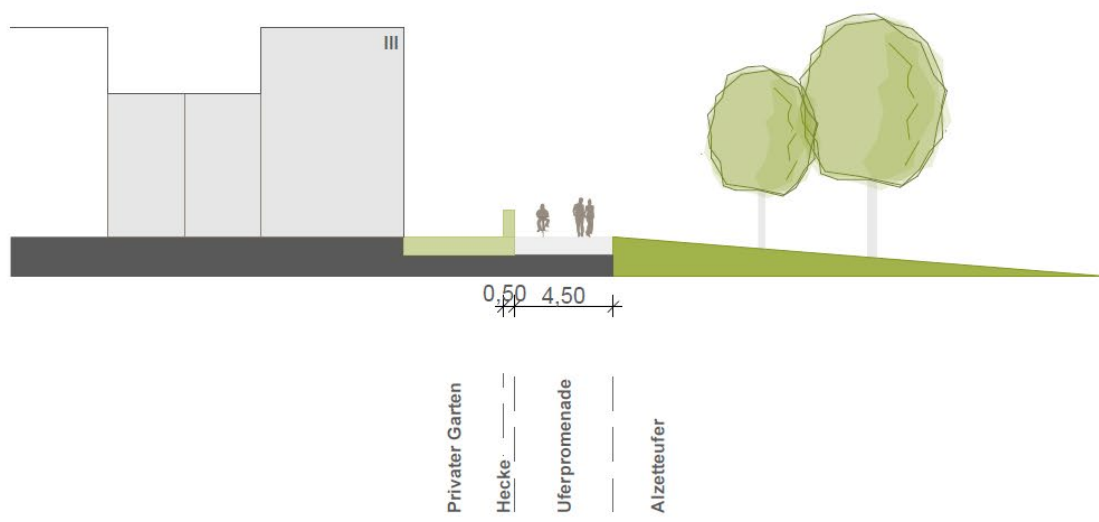
Acer platanoides – Spitzahorn (straßenraumverträgliche Sorten beachten, z.B. ‚Fairview‘)

Source : Extrait de la présentation du 19.04.2017 de l'avant projet du PAP du site Agrocenter, reicher haase associierte GmbH, Schroeder & Associés et Planergruppe Oberhausen

- L'aménagement à la périphérie du projet d'une importante coulée verte, respectivement d'une grande promenade le long de l'Alzette contribuera au maillage écologique. Elle sera aménagée de manière naturelle.

Exemples d'aménagements des berges de l'Alzette

Querschnitt Alzettepromenade



Gestaltung Alzettepark



Source : Extrait de la présentation du 19.04.2017 de l'avant projet du PAP du site Agrocenter, reicher haase associierte GmbH, Schroeder & Associés et Planergruppe Oberhausen

c – Biotopes à préserver

- Vermeidungsmaßnahmen nach Art. 20 des Naturschutzgesetzes : Vor Beginn der Abrissarbeiten der Gebäude, sind im Vorfeld CEF-Maßnahmen durchzuführen, um die kontinuierliche Funktionsfähigkeit der Fortpflanzungs- und Brutstätte diverser Gebäudebrüter zu gewährleisten.

5. Concept de mise en œuvre

a – Programme de réalisation du projet

- Le PAP sera réalisé en concertation avec les différents services et administrations concernés, respectivement l'Administration de la Gestion de l'Eau (AGE), le Ministère de l'Environnement, l'Administration des Ponts et Chaussées, la société nationale des chemins de fer Luxembourgeois (CFL), (...).

b – Faisabilité

- Pour permettre un développement cohérent, la commune a pris l'initiative de faire élaborer le PAP NQ.
- Les différents propriétaires doivent proposer un projet d'aménagement particulier cohérent avec le présent schéma directeur.
- Au vu d'un potentiel risque de pollution des sols, une étude des sols est à réaliser avant l'élaboration du projet de PAP NQ.

c – Phasage de développement

- Une partie du site est une zone prioritaire d'urbanisation de type 1.
- Le site sera réalisé en deux PAP NQ. Le 1^{er} PAP NQ concerne l'aménagement du P+R et des accès, il sera réalisé en une seule phase. Sa réalisation est urgente pour renforcer le rôle du pôle d'échange multimodal. Le 2^{ème} PAP NQ couvrira le reste du site et pourra être réalisé en plusieurs phases.

d – Délimitation sommaire du ou des plans d'aménagement particulier

- Voir le plan à la page suivante.

Bibliographie :

Avant-projet de plan directeur sectoriel Logement, Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire _ DATer / Ministère des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement, 2009

http://www.dat.public.lu/publications/documents/avant_projet_plan_sectoriel_logement/av_proj_ps_logement.pdf

« Landschaftsgerechte und ökologische Wohnbaugebiete », Ministère de l'Environnement, Administration des Eaux et Forêts, Arrondissement Sud de la Conservation de la Nature, mars 2007

http://www.environnement.public.lu/conserv_nature/publications/Landschaftsgerechte_und_Oekologische_Wohnbaugebiete/landschaftsgerechte_und_oekologische_Wohngebiete.pdf

Les espaces publics et collectifs, Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, 2005

http://www.miat.public.lu/publications/amenagement_communal/espaces_publics_collectifs/espaces_publics.pdf

Holunderschule: Naturnahe und kindgerechte Spielräume

<http://www.holunderschule.be>

Leitfaden : Naturnahe Anlage und Pflege von Parkplätzen, Administration des Eaux & Forêts, Service de la Conservation de la Nature, 2008

http://www.environnement.public.lu/conserv_nature/publications/naturnahe_anlage_parkplaetzen/Brochure_naturnahe_anlage_parkplaetzen.pdf

Leitfaden zum Umgang mit Regenwasser in Siedlungsgebieten Luxemburgs, Administration de la Gestion de l'Eau,

http://www.eau.public.lu/publications/brochures/Regenwasserleitfaden/Leitfaden_pdf.pdf

Renaturation des cours d'eau – Restauration des habitats humides, Ministère de l'Environnement & Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, avril 2008

http://www.environnement.public.lu/conserv_nature/publications/renaturation_habitats_humides/Renaturation_des_cours_d_eau_-_restauration_des_habitats_humides_-_light.pdf

Hochwasserfibel, Administration de la Gestion de l'Eau, Juli 2005

http://www.eau.public.lu/publications/brochures/hochwasserfibel/brochure_hochwasserfibel.pdf