

Fiche projet proposée en 2020 dans le cadre d'un appel en vue de mettre en œuvre les objectifs du futur SDTGR : Station GR & TOD (Redynamisation des quartiers de gare en Grande Région et mise en place d'une politique de type Transit-Oriented Development

Projektblatt, das im Jahr 2020 im Rahmen einer Ausschreibung zur Umsetzung der Ziele des zukünftigen REKGR vorgeschlagen wurde : Station GR & TOD

(Revitalisierung von Bahnhofsvierteln in der Groß Region und Umsetzung einer ÖPNV-orientierten Siedlungsentwicklung (Transit-Oriented Development)

J.-M. Lambotte

Coordinateur Scientifique du Lepur - Université de Liège

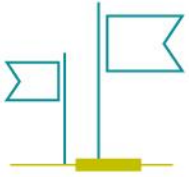
Fiche-projet proposée dans le cadre du projet :

- Schéma de Développement Territorial de la GR (SDTGR)

- Financement :
- Interreg + RW

Avec le soutien de :





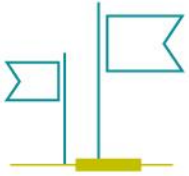
Le projet de Stratégie du SDTGR : *Der Entwurf der REKGR-Strategie :*

Action envisagée : Réduire l'artificialisation du sol et assurer plus de cohérence dans la localisation de l'emploi et de l'habitat dans les différents versants de la Grande Région

En matière de consommation des sols, il (...) existe un fort besoin de coordination au niveau de l'espace métropolitain central pour **construire des logements et/ou créer des emplois le long des axes de transport** et pour générer ainsi une croissance du trafic ferroviaire. (...), densifier les communes desservies par les transports en commun permet de **lutter contre la dépendance à l'automobile**.

Geplante Maßnahme: Reduzierung der Bodenversiegelung durch mehr Abstimmung bei der Ansiedlung von Arbeitsplätzen und Wohnraum in den verschiedenen Teilgebieten der Großregion

*Im Hinblick auf den Flächenverbrauch, gibt es einen großen Koordinierungsbedarf auf Ebene des zentralen Metropolraums, um **Wohnraum und/oder Arbeitsplätze entlang der Verkehrsachsen zu schaffen** und so ein Wachstum des Schienenverkehrs zu generieren. Die Verdichtung der Gemeinden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden, ermöglicht die **Reduzierung der Abhängigkeit vom Pkw**.*



4 constats de départ :

Si l'on souhaite favoriser un important report modal au détriment de l'usage de la voiture pour les déplacements des travailleurs actifs au Grand-Duché, il est nécessaire de concentrer de façon volontariste l'urbanisation de part et d'autre des frontières aux abords des gares et autres lieux desservis par des lignes de TC fréquents et rapides menant à Luxembourg-Ville

De multiples projets voient le jour dans chacun des territoires composant la Grande Région visant à redynamiser les quartiers de gare

Malgré cette dynamique, la dispersion des nouveaux développements urbains à l'écart des nœuds des TC reste dominante

Vu les enjeux climatiques et l'ampleur des flux de travailleurs attendus d'ici 2050 à destination du grand-Duché, il s'avère utile de passer à la vitesse supérieure et généraliser une politique de Transit-Oriented Development



Projet envisagé comme une recherche action ayant deux grands volets :

- Un volet redynamisation des quartiers de gare et adaptation des outils de l'aménagement du territoire pour passer d'une dispersion de l'urbanisation nouvelle et d'un fort étalement urbain à une progressive concentration de l'urbanisation le long d'axes prioritaires
- Un volet réseau de transport impliquant l'analyse des potentialités sur le long terme de renforcer l'offre des TC structurants (lignes ferroviaires ou de BHNS / Bus Rapid transit) sur les axes qui concentrent d'intéressants volumes de travailleurs à destination du Grand-Duché

Pour appuyer le tout, analyse des modalités de mise en place de politiques de type TOD (volet urbanisation et volet transport) dans d'autres contextes métropolitains transfrontaliers (cf. agglomérations de Bâle et de Genève avec leur projet d'agglomération, Copenhague-Malmö...)



Suggestions pour le volet Redynamisation des quartiers de gare

Rappel du constat : Existence au sein de la GR de différents projets immobiliers d'envergure visant à redynamiser des quartiers de gare (des projets déjà bien avancés : Belval, Luxembourg-Howald-Cloche d'Or, Differdange-Arboria, Sarrebruck-Burbach, Schweich, Metz-Amphithéâtre, Arlon-Les Terrasses du Luxembourg ou toujours en réflexion : Mersch, Dudelange, Wiltz, Cessange, Trèves-Ouest, Longwy, Micheville + d'autres projets de l'OIN Alzette-Belval, Thionville, Athus, Marbehan, Libramont...).

Pistes envisagées :

- Tirer des enseignements de ces multiples projets de redynamisation des quartiers de gare pour multiplier et accélérer ce type d'opération (travail concerté avec autorités locales et promoteurs publics et privés)
- Faire des recommandations pour aménager ces quartiers de façon à les rendre les + attractifs et les - dépendants de la voiture possibles



La mise en concurrence des axes comme outil de stimulation des acteurs locaux :

Suggestion de « mettre en concurrence » les axes prioritaires en dédiant les investissements les plus conséquents aux axes où, de part et d'autres des frontières, l'on dispose déjà d'un important potentiel de navetteurs + où ce potentiel est appelé à augmenter rapidement en concentrant volontairement l'urbanisation nouvelle près des nœuds des TC structurants

Sur ces axes prioritaires à destination de Luxembourg-Ville, intérêt à pousser l'ensemble des communes qui s'enchainent le long de l'axe de se doter d'une stratégie commune transfrontalière en vue de concentrer l'urbanisation nouvelle près des nœuds de transport

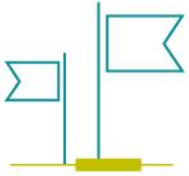
Préférence pour traiter cette problématique de façon multilatérale plutôt qu'en bilatéral (cf. Ligne nouvelle Luxembourg-Sarrebruck avec ses 2 branches vers Trèves et Thionville via la vallée de la Moselle)



Suggestions complémentaires pour le volet Redynamisation des quartiers de gare

Travail de mise en réseau des communes d'un même axe (par ex. 2 ou 3 axes par pays voisin du Luxembourg) pour aider de part et d'autre des frontières à la mise en place d'une stratégie visant à concentrer l'urbanisation aux abords de ces nœuds des TC structurants

Travail sur les outils de l'aménagement du territoire pour concentrer celle-ci, plus largement, dans les localités qui abritent ou voisinent ce type de nœuds et pour limiter l'étalement urbain et la dispersion d'une urbanisation diffuse à l'écart de ces axes prioritaires



Suggestions pour le volet Réseau de transport

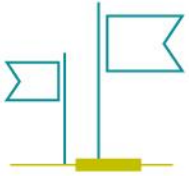
Analyse fine des matrices origine-destination pour les flux à destination de Luxembourg-Ville et d'autres pôles urbains qui concentrent emplois et offre performante en TC au sein de la grande Région

Analyse des perspectives d'évolution de la distribution de la demande de transport d'ici 2050 sur base des prévisions démographiques et économiques et de scénarios en termes de TOD

Identification des l'ensemble des axes prioritaires qui concentrent les flux (notamment transfrontaliers) à destination de Luxembourg-Ville

Examen des potentiels travaux d'infrastructure qui pourraient être à moyen ou long terme mis en œuvre pour maximiser le report modal en faveur des TC sur ces axes (ainsi que du type de desserte à mettre en place pour ce faire)

Première analyse sommaire « coûts – bénéfiques » pour les nouvelles dessertes envisageables à long terme en cas de mise en œuvre généralisée du TOD et pour les travaux d'infrastructures qui y sont associés directement



Quid liste des partenaires et Quid chef de file ?

Besoin d'experts tant en matière d'aménagement du territoire que de transport

Besoin d'experts venant des 4 pays

Besoin d'impliquer les membres du CCDT et du Groupe de travail Transport du Sommet de la Grande Région (potentiel chef de file parmi eux ?)

Besoin d'impliquer les pouvoirs publics locaux (cf. travail par axe)

Besoin d'impliquer les autorités organisatrices des transports (par chemin de fer et par bus)

Pour le volet aménagement du territoire : possibilité de s'appuyer sur le réseau UniGR-CBS et son Working Group Spatial Planning notamment

Pour le volet transport : possibilité de s'appuyer sur les acteurs du projet MMUST notamment (à élargir pour le versant DE)