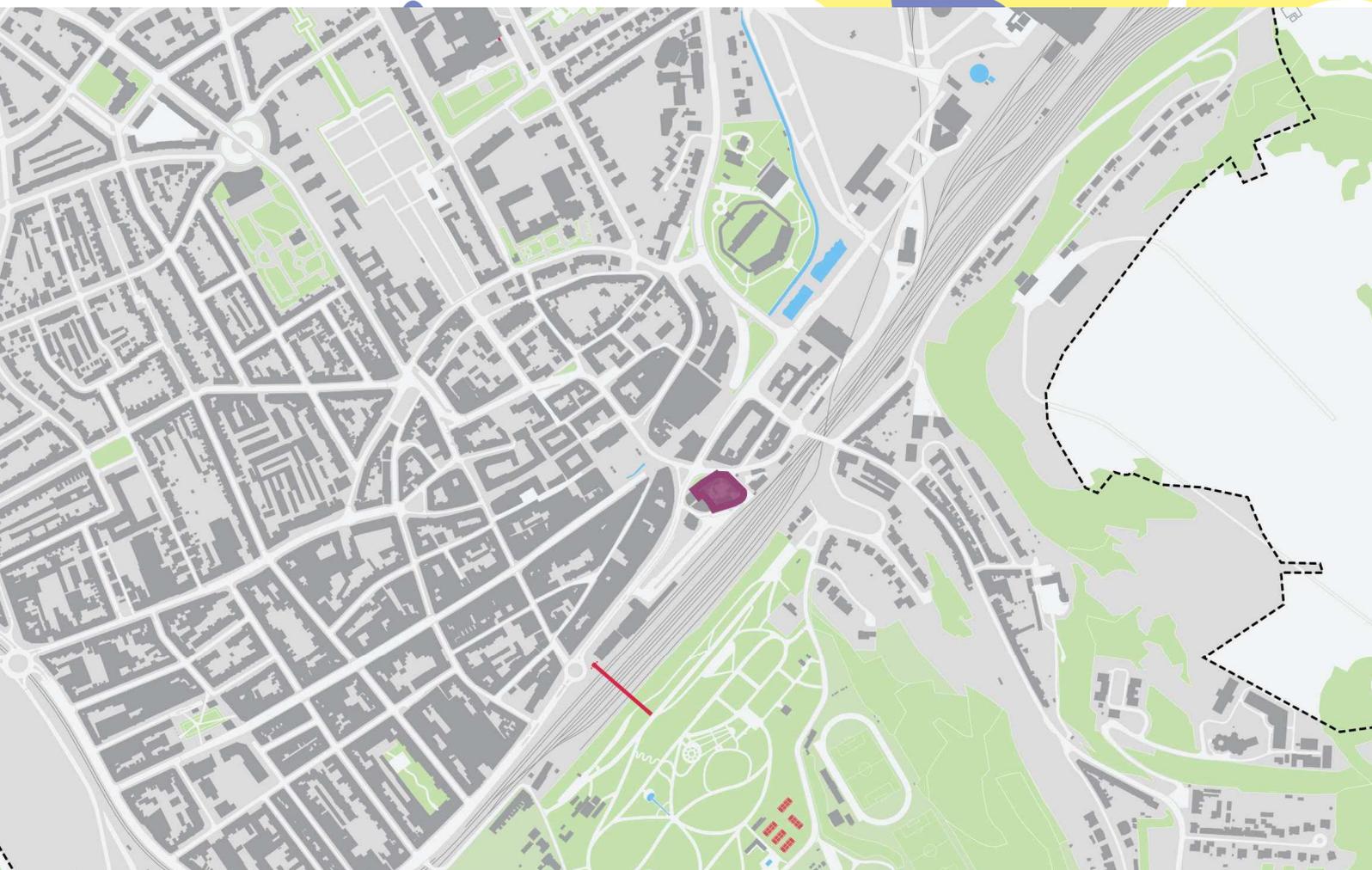




19. SCHEMA DIRECTEUR PLACE NORBERT METZ

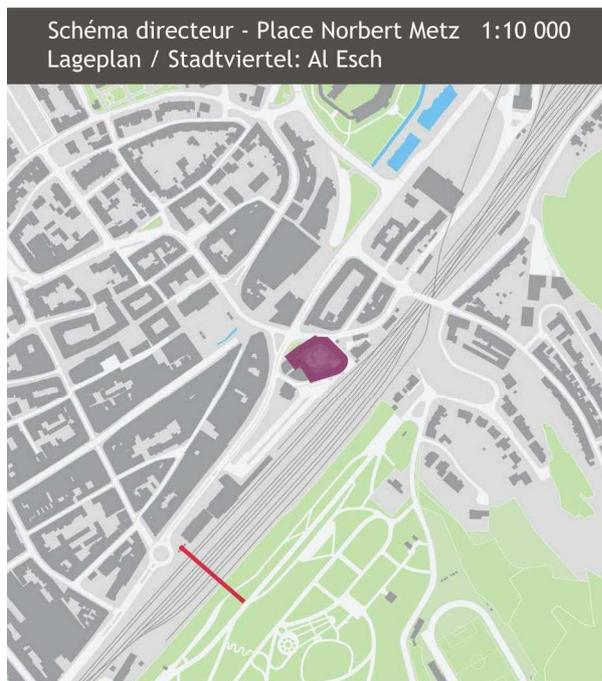
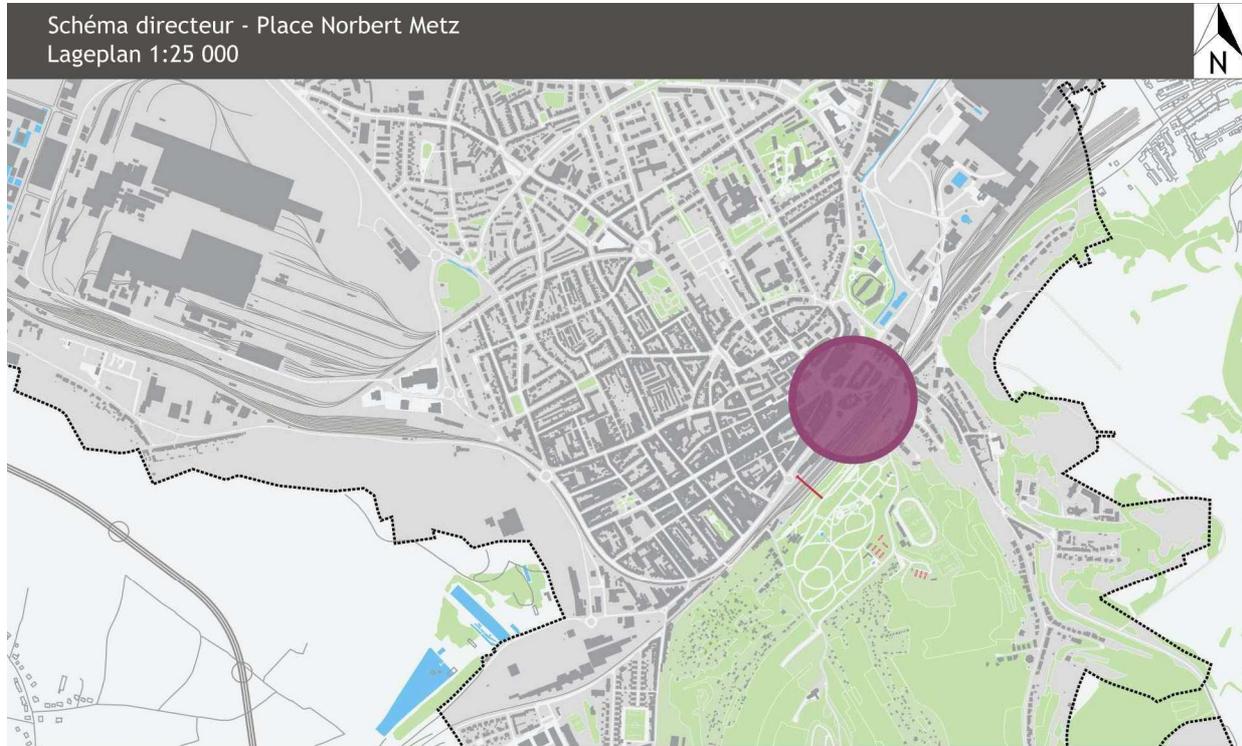


INDEX

1. IDENTIFICATION DES DIRECTIVES RELATIVES AUX CONDITIONS DE CONSTRUCTION URBAINE ET AU DÉVELOPPEMENT
2. CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN
3. CONCEPT DE MOBILITÉ ET D'INFRASTRUCTURES TECHNIQUES
4. CONCEPT PAYSAGER ET ÉCOLOGIQUE
5. CONCEPT DE MISE EN OEUVRE
6. CRITÈRES DE DURABILITÉ
7. REPRÉSENTATION AU PAG
8. RÉFÉRENCES

1. IDENTIFICATION DES DIRECTIVES RELATIVES AUX CONDITIONS DE CONSTRUCTION URBAINE ET AU DEVELOPPEMENT

1.1 Conditions de planification urbaine



	<p>Description</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La zone de planification s'inscrit sur la place Norbert Metz au carrefour du boulevard J.F. Kennedy et de la rue du quartier. Westlich grenzt das Entwicklungsgebiet vom zukünftigen „Südspidol“, an das Plangebiet heran. ▪ Le tissu urbain est fondé de maisons plurifamiliales en bande dont les façades principales sont alignées le long des voies afin de créer un front de rue compacte et continu. La partie se compose de bâtiments désaffectés. Entlang der rue de Belvaux bildet die Autogarage ein baustruktureller Sonderbereich dar. ▪ L'îlot et la place Norbert Metz sont le point d'articulation entre la place de l'Hôtel de ville, qui s'ouvre au nord-ouest, et les gares routières-ferroviaires, au sud. <p>Au nord, la rue du quartier (Nationale 31) distingue l'îlot Konsbruck de l'îlot Themis en cours de réalisation. Cette rue est essentiellement dévolue aux transports en commun et aux riverains.</p> <p>Le projet est cerné à l'ouest par le boulevard rue J.F. Kennedy (Nationale 4) le long duquel s'étire un long front bâti dense et homogène face à la gare.</p> <p>A l'est et au sud les voies ferrées séparent l'îlot Konsbruck du parc municipal du Gaalgebierg.</p>
<p>1.2</p>	<p>Lignes directrices de développement</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Créer des appartements afin de répondre à l'importante demande en logements. ▪ Redéfinir verticalement cet îlot en misant sur une densification accrue. ▪ Créer un immeuble repère dans la skyline eschoise comme un élément ponctuel jouant/répondant à d'autres dans le paysage urbain. ▪ Cet îlot constitue, avec les îlots des Schémas Directeurs Berwart Est, Berwart Ouest et celui du Boulevard Berwart/Rue de la Fontaine, l'amorce entre le centre-ville et le projet d'envergure de requalification du site des friches de Esch / Schiffflange au nord-est. ▪ Développer un îlot neuf tout en maintenant certaines façades anciennes appartenant au patrimoine bâti eschois.

2. CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

2.1	Identité	Transformation urbaine et évolution du quartier de la gare vers plus de compacité et de densité tout en créant une tour comme un repère vertical dans le paysage urbain.
2.2	Programmation urbaine	Développement d'un ensemble bâti de maisons plurifamiliales à dominante de logement intégrant du service, du bureau, du commerce et des Horeca.
2.3	Surfaces à céder au domaine public	Du fait de la configuration de l'îlot et de la forte densité projetée, la part des surfaces cédées au domaine public sera faible (voir nulle).
2.4	Programmation et caractéristiques des espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La place publique « Norbert Metz » est au contact direct de l'îlot et marque la jonction entre le Boulevard Berwart, la Place de l'Hôtel de Ville et le Boulevard John Fitzgerald Kennedy. ▪ L'objectif premier sera de redynamiser la place en lien avec les activités proposées sur l'îlot Konsbruck. La place sera ouverte au maximum et assurera la continuité piétonne et avec la Place de L'Hôtel de Ville.
2.5	Jonctions fonctionnelles	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ce quartier est fortement intégré dans son site avec le quartier de la gare au sud-ouest, directement connecté à la place de l'Hôtel de ville (cœur de ville historique) ainsi que la future zone de développement sur les friches d'Esch-Schiffflange au nord-est. ▪ Cet îlot à dominante de logements est maillé au tissu urbain par sa localisation le long du boulevard J.F. Kennedy et interconnecté aux quartiers avoisinants par des continuités urbaines projetées dans le cadre du projet de Ville.
2.6	Interfaces entre îlots et quartiers	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les volumes projetés seront respectueux des constructions attenantes sur le même îlot, hors projet. ▪ Développer une densité accrue en terme de constructions et de logements comme un trait d'union entre le centre-ville et les îlots Cardoso - Rech puis vers le site de reconversion des friches de Esch-Schiffflange. ▪ Un bâtiment vertical de 12 niveaux hors-sol maximum identifiera le quartier dans la ville et la ville dans son grand paysage.
2.7	Centralités	L'îlot se développe au nord-ouest le long de la place Norbert Metz

		qui est directement en contact avec le cœur historique et commerçant d'Esch, et la place de l'Hôtel de Ville avec ses institutions publiques telles que l'Administration communale ou le Justice de paix.
2.8	Répartition des densités	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La zone admet une densité de 250 logements par hectare brut. ▪ Un CUS de 4,0 s'applique sur cette zone afin de permettre la densité de logements maximum. ▪ Répartition verticale des fonctions avec des densités dédiées aux bureaux, commerces et services au droit des premiers niveaux. Les niveaux supérieurs sont dévolus aux logements.
2.9	Typologie et mixité des constructions	Le projet est fondé de maisons plurifamiliales en bande constituant l'ilot Konsbruck. Le projet devra prévoir une mixité de typologie de logements notamment au niveau de la tour qui marquera le site par sa présence.
2.10	Mesures visant la réduction d'impact(s) négatif(s) des contraintes existantes et projetées	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le concept architectural devra intégrer la présence des voies ferrées par le biais d'un parti architectural adapté, de l'agencement et du choix des gabarits, de la répartition verticale des fonctions côté Sud-Est préférant des activités et du stationnement au droit des niveaux inférieurs et de l'isolation phonique des bâtiments. ▪ L'ilot Konsbruck est situé dans le périmètre rapproché des zones de protection des sources « Waeschbur » et « Weisen III », ceci impliquera la prise en compte de la problématique très sensible de captage d'eau potable dans le prospect architectural et urbanistique. Les matériaux et techniques utilisées pour les parties enterrées (sous-sol, fondations...) ainsi que leurs mises en œuvre seront à définir en accord avec les services de l'AGE. ▪ L'ilot actuel est composé d'un bâti dense en front de rue et de jardins privés végétalisés en son centre. En rappel, des espaces verts à réaliser contribueront à la qualité paysagère de ce cœur d'ilot. Les plantations sont à réaliser, de préférence, avec des essences indigènes.
2.11	Préservation ou création de séquences visuelles et seuils d'entrée	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La zone sera symbolisée par une tour repérable dans le paysage urbain et marquant la limite entre le cœur de ville et le futur quartier des friches d'Esch-Schiffange.

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'implantation sur rue projetée respectera l'implantation du front de rue actuel.
2.12	Protection des éléments identitaires bâtis et naturels	Pour des questions d'identité, la conservation des façades des bâtiments existants est possible et sera évalué lors de la phase projet.
2.13	Mesures visant à protéger les constructions des risques naturels	Sans objet

3. CONCEPT DE MOBILITÉ ET D'INFRASTRUCTURES TECHNIQUES

3.1	Connections	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'îlot est cerné par la Nationale 4, à l'ouest, par la Nationale 31, au nord, par la voie ferrée Bettembourg-Pétange, au sud et à l'est. Au sud, l'îlot jouxte la gare routière et la gare ferroviaire. ▪ Du fait du projet d'envergure de requalification du site des friches de Esch / Schiffflange, le réseau de voirie sera redéfini (hiérarchie, nouvelles connexions...).
3.2	Hiérarchie du réseau de voirie et mobilité douce	Sans objet.
3.3	Concept de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les stationnements automobiles seront gérés en parking souterrain sur 2 niveaux maximum. ▪ La zone est un rayon de 500m de la gare. Un règlement spécifique devra être appliqué. ▪ Il faut veiller à prévoir suffisamment de place de stationnement pour les cycles.
3.4	Accessibilité au transport collectif	Le quartier est idéalement placé au contact des gares routière et ferroviaire avec des arrêts au pied de l'îlot.
3.5	Infrastructures techniques majeures	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La densité de construction étant très élevée, l'évacuation des eaux de pluie et des eaux usées se fera par raccordement aux réseaux existants. ▪ En cœur d'îlot, la végétalisation permettra de tamponner les eaux pluviales. ▪ Les toitures seront de préférence végétales. ▪ Les différents raccords aux infrastructures techniques seront étudiés en amont de la phase projet.

4. CONCEPT PAYSAGER ET ÉCOLOGIQUE

4.1	Intégration paysagère	Sans objet.
4.2	Maillage écologique et corridors verts	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utiliser la toiture des niveaux inférieurs pour créer une cour intérieure comme un cœur d'îlot largement végétalisé. ▪ Les toitures végétales participeront au maillage écologique comme un relai au contact du site boisé du Gaalgebierg.
4.3	Biotopes et habitats d'espèces à préserver	Sans objet.
4.4	Espèces protégées	Sans objet.

5. CONCEPT DE MISE EN OEUVRE

5.1	Programme de réalisation du projet	Ce PAP nouveau quartier doit être conçu et développé en relation avec le centre-ville, le quartier gare et la zone de requalification des friches d'Esch-Schiffflange.
5.2	Analyse de la faisabilité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nécessité de l'intégration en amont de la problématique des sources dans la conception de ce projet et sa mise œuvre du projet. ▪ Les terrains concernés appartiennent à un investisseur privé
5.3	Phasage de développement	Une éventuelle mise en phase ne peut être déterminée.

6. CRITERES DE DURABILITE

6.1	Logements et autres constructions	Le projet mise sur une compacité des formes hormis pour la tour identitaire marquant le quartier. La forte densité de logements implique une rationalisation optimale de l'espace.
6.2	Services, commerces	Les premiers niveaux dédiés aux activités permettront d'accroître l'offre locale et de renforcer les circuits courts avec les riverains / utilisateurs / consommateurs.
6.3	Espaces ouverts	Cœur d'îlot partiellement végétalisé tourné vers le parc du Gaalgebierg.

7. REPRESENTATION AU PAG / MESURES DE CONSTRUCTION (Représentation schématique du degré d'utilisation du sol)

19	SD_Place Norbert Metz		
	[MIX-u]		
COS	max. 1.0	CUS	max. 4.0
CSS	max. 1.0	DL	max. 250

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 à bâtir brut

CSS : Coefficient de scellement_ 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

+/- 54 WE (unités de logement)

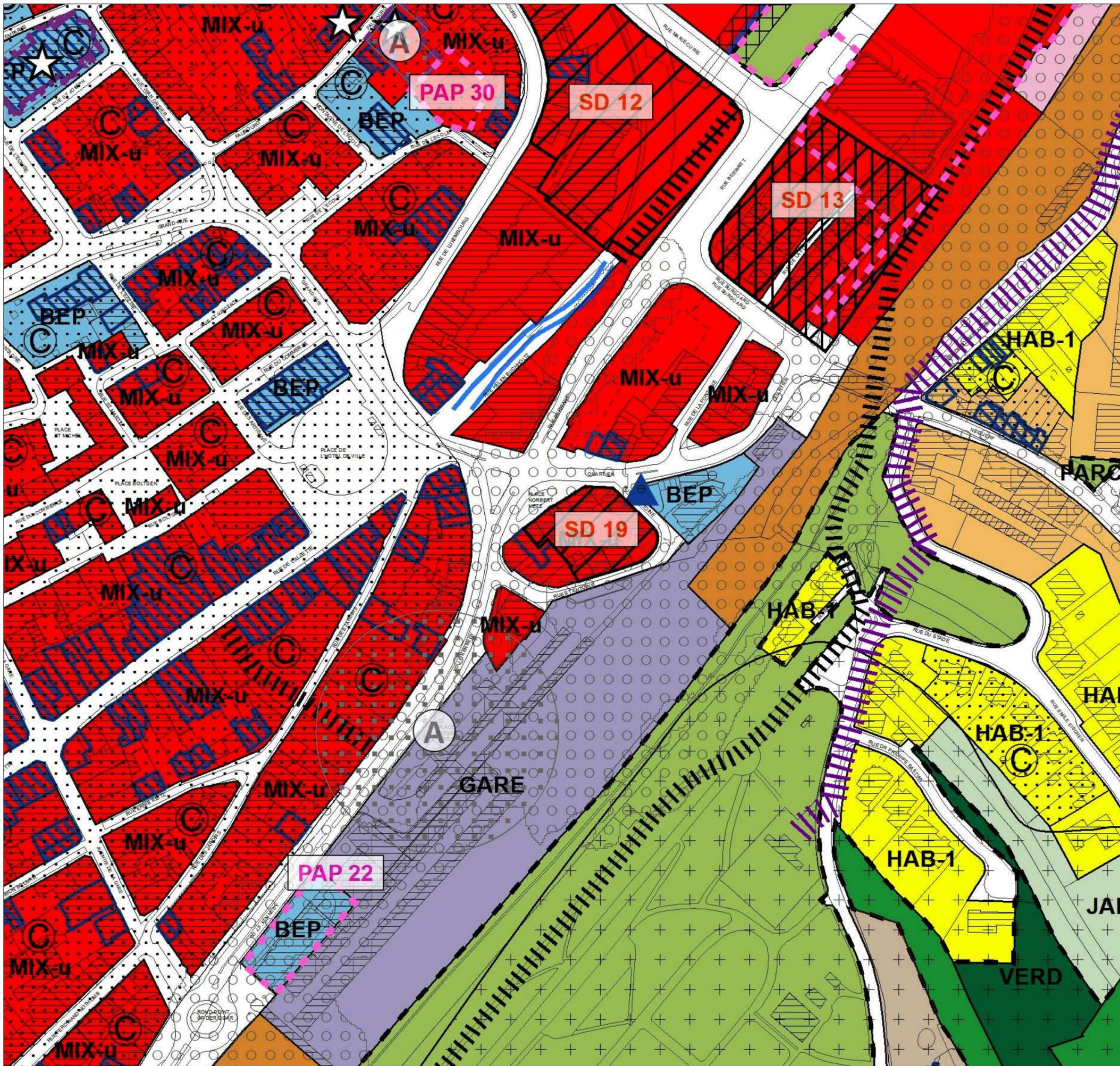
Un " mesurage cadastral" doit être effectué afin de pouvoir déterminer la surface exacte du PAP et le nombre d'unités de logement qui en résulte.

Le potentiel d'unités résidentielles a été estimé sur la base des informations actuellement disponibles.

8. RÉFÉRENCES







Legende

Zones urbanisées ou destinées à être urbanisées

	Zone d'habitation 1		Zone de gares ferroviaires et routières
	Zone d'habitation 2		Zone de sports et de loisirs
	Zone mixte urbaine centrale		Zone spéciale d'exploitation du Crassier Terre Rouge
	Zone mixte urbaine		Zone spéciale de réseau ferroviaire
	Zone de bâtiments et équipements publics		Zone spéciale de rétention et refoisonnement
	Zone d'activités économiques communale type 1		Zone spéciale de station-service
	Zone d'activités économiques communale type 2		Zone spéciale de transport d'énergie électrique
	Zone d'activités économiques régionale		Zone spéciale centre hospitalier
	Zone d'activités économiques nationale		Zone de jardins familiaux
	Zone commerciale		

Représentation schématique du degré d'utilisation du sol pour les zones soumises à un plan d'aménagement particulier "nouveau quartier":

	Coefficient d'Occupation du Sol (surface d'emprise au sol / terrain net)		Coefficient d'Utilisation du Sol (surface constructible brute / terrain brut)
	Coefficient de Scellement du Sol (surface de sol scellée / terrain net)		Densité de Logements (nombre de logements / terrain brut)

Zone verte

	Zone agricole		Zone de parc public
	Zone forestière (2)		Zone de verdure

Zones superposées

	Zone soumise à l'élaboration d'un plan d'aménagement particulier "nouveau quartier" (PAP NQ)		Secteur protégé de type "environnement construit"
	Zone d'aménagement différencié (ZAD)		Construction à conserver
	Zone de servitude "urbanisation"		Petit patrimoine à conserver
	Zone de servitude "urbanisation - espace public"		Gabarit et / ou élément d'une construction existante à préserver
	Zone de servitude "urbanisation - isolement/transition"		Mur à conserver
	Zone de servitude "urbanisation - cours d'eau"		Secteurs et éléments protégés de type "vestiges archéologiques"
	Zone de servitude "urbanisation - rétention"		Zone de risques naturels prévisibles de type "éboulement miniers"
	Couloir pour projets de mobilité douce		Zone à risques concernant la prévention des accidents majeurs impliquant des substances dangereuses (4)
	Couloir réservé aux transports en commun (bus, train tram et autres)		Zone de bruit (5)

Zones ou espaces définis en exécution de dispositions spécifiques relatives

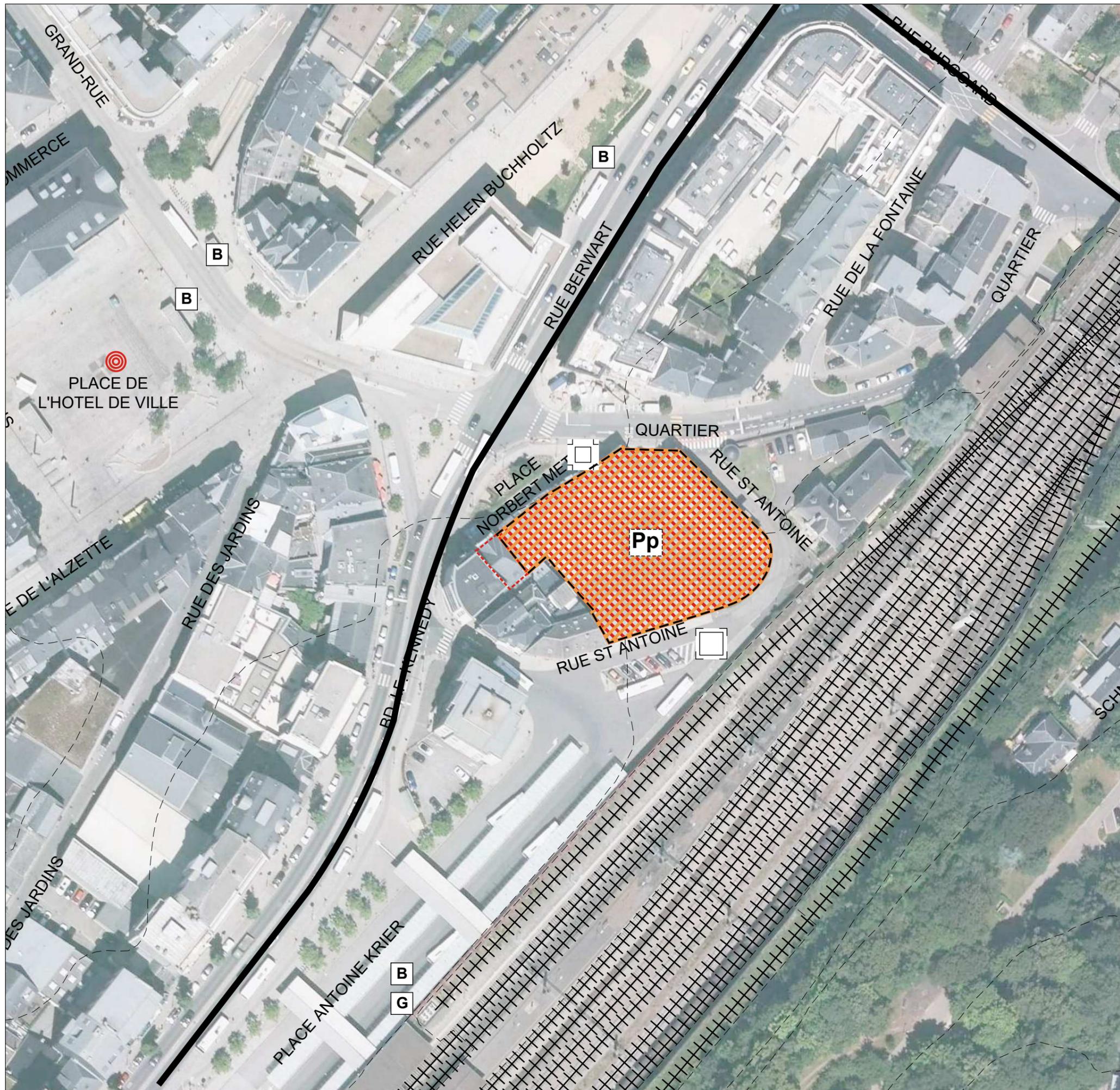
	à la protection de la nature et des ressources naturelles		à la protection des sites et monuments nationaux (8)
	Zone protégée d'intérêt national - ZPN (6)		Immeubles et objets classés
	Zone protégée d'intérêt communautaire - Réseau Natura 2000 - Habitats (7)		Immeubles et objets inscrits à l'inventaire supplémentaire
	Zone protégée d'intérêt communautaire - Réseau Natura 2000 - Zones de protection des oiseaux (7)		à la gestion de l'eau (9)
			Zone inondable - HQ 100
			Zone inondable - HQ extrême

Fond de plan

	Eaux stagnantes (1)		Couloir SES (1)
	Cours d'eau (1)		
	Sport (1)		

Sources

(1) Fond de plan cartographique de la Ville d'Esch-sur-Alzette, mars 2018. Bâtiments mis à jour en janvier 2019.
 (2) Base de Données Topo-Cartographique (BD-LTC), Administration du Cadastre et de la Topographie, 2008. (les forêts ont été partiellement adaptées par a-a)
 (3) Projet de Plan Directeur Sectoriel Transports, 2018
 (4) Loi du 25 avril 2017 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses et portant modification de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements - Inspection du Travail et des Mines.
 (5) MDDI - Environnement, Cartographie du Bruit, 2016 (LDEN)/ Routes principales, rail et autoroutes >= 65 dBA
 (6) Administration de la Nature et des Forêts, ZPN déclarées, avril 2018
 (7) MDDI - Département de l'Environnement, Zones Natura 2000, Directive Habitats - ZSC - Zones spéciales de conservation, septembre 2015
 (8) Service des sites et monuments nationaux, Liste des immeubles et objets bénéficiant d'une protection nationale, état au 16 janvier 2019
 (9) Administration de la Gestion de l'Eau, Zone inondable, 2018



Légende-type du schéma directeur

- 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
- Equipements publics / loisir / sport
- faible moyenne forte densité
- Espace public**
- Espace minéral cerné / ouvert
- Espace vert cerné / ouvert
- Centralité
- Elément identitaire / bâtiment 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 / parking souterrain
- P Pp** Parking public / privé
- B G** 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
- Repère visuel

Ville d'Esch-sur-Alzette

Service du Développement Urbain

jim clemes associées



Schéma Directeur

Projet: Place Norbert Metz

Document: Schéma directeur / Répartition sommaire des densités

Echelle: 1:1000

Référence: SD-PLACE NORBERT METZ 03.2019 SCHEMA Cartouche

Date: 8 mars 2019

