

ACTION 1 : ENTRÉE SUD



1.1. CONTEXTE

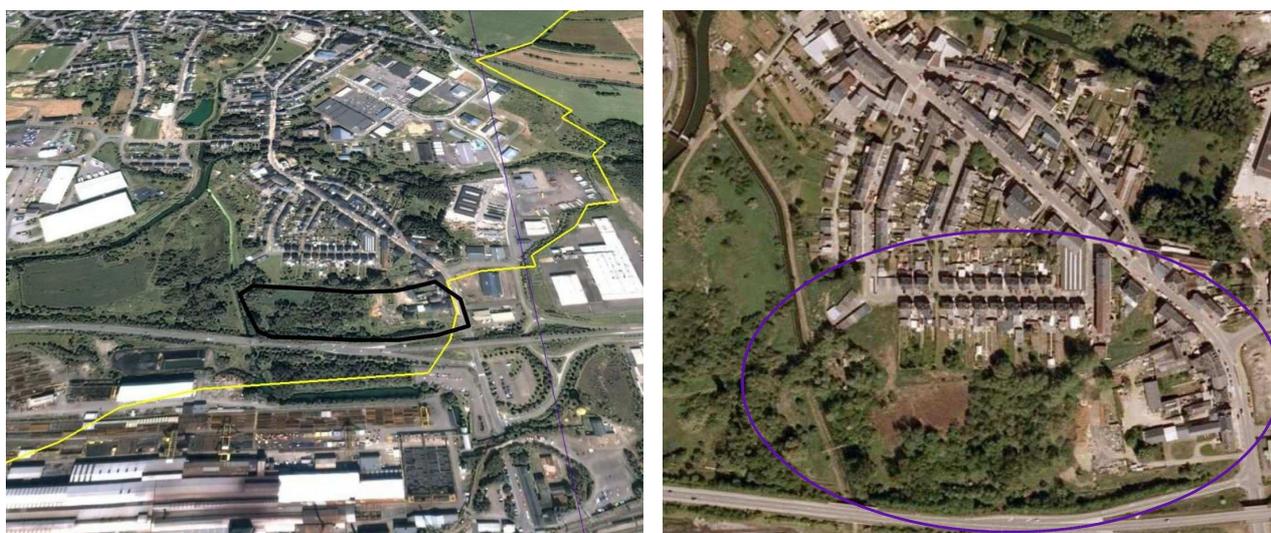
1.1.1. Localisation

Cette action se situe au sein du quartier de la Frontière, au Sud du périmètre, rue de Rodange (à l'est), vers le Grand-Duché de Luxembourg, à proximité de la gare de Rodange.

Ce périmètre de +/- 4,43 ha est greffé sur l'avenue de l'Europe (bretelle d'accès au sud en bordure du périmètre).

Au nord, les jardins d'une cité ouvrière (Ougrée) de constructions homogènes ferment la perspective.

Un canal et un bassin d'orage (bras de la Chiers) marquent la limite ouest.

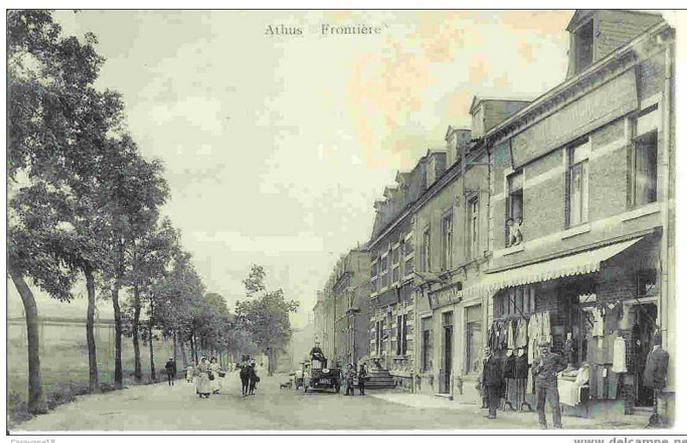
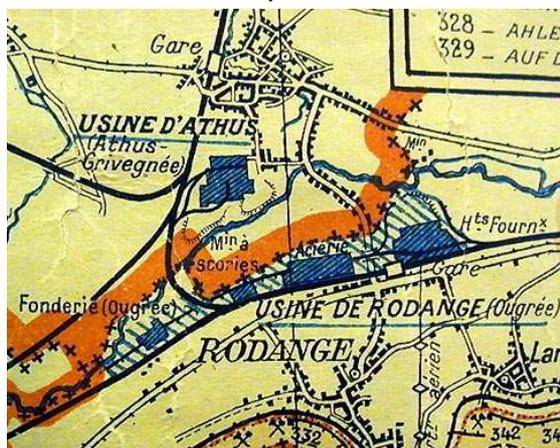


Sources Google map – Microsoft 2011

1.1.2. Contexte historique

Le périmètre est situé à l'extrémité nord du site des anciennes aciéries de Rodange dans la zone frontière, au cœur du Pôle Européen de Développement¹.

Cette zone est fortement dégradée suite au déclin du secteur industriel (friches). Les activités liées à la proximité de la frontière entretiennent ce phénomène.



Extrait d'une carte de 1920_Collection Dario Di Genova – Carte postale : Delcampe.net

Le Pôle Européen de Développement (PED des Trois Frontières) a été mis en place en 1985, avec pour objectifs : la recherche d'une solution à la crise de la sidérurgie et la construction d'un territoire transfrontalier.

Pour atteindre ces objectifs qui, compte tenu de l'ampleur de la crise, ont abordé été formulés en termes quantitatifs (emplois créés) pour remplacer les emplois perdus dans la sidérurgie, le programme du PED prévoyait un ensemble de mesures² :

- un centre de services communs (F et B (Athus)) ;
- des structures d'accueil et d'aide aux entreprises ;
- un Collège Européen de Technologie (CET) ;
- un EURES, soit un réseau européen des services publics de l'emploi ;
- des opérations d'aménagement de l'espace et de réhabilitation des sites industriels et urbains³.

¹ " Autour des trois frontières, dans le triangle Athus-Longwy-Rodange, l'activité sidérurgique a pendant un siècle soudé les destins des régions limitrophes. La crise de ce secteur, dans les années 60, a entraîné la perte d'emplois par milliers et un important exode, transformant le site en désert industriel. Jusqu'à ce que, en 1985, les trois Etats signent une "Déclaration commune pour un Pôle européen de développement (PED)", visant, par un programme de revitalisation industrielle, à "faire de trois culs-de-sac un carrefour".

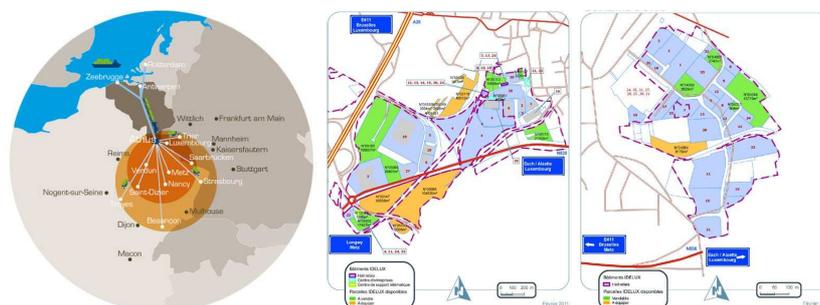
Doté d'une aide européenne, le Programme d'action commune pour le PED (1985-95) a notamment à son actif la création d'un Parc international d'activités, d'une société transfrontalière de capital-risque, d'un Collège européen de technologie intégrant des organismes des trois pays, ainsi que de plus de 6 000 emplois. Comparé par Jacques Delors à un "laboratoire au millième de l'Europe", le PED a inspiré l'initiative communautaire [INTERREG](#), dont il a également reçu le soutien... " Source: <http://ec.europa.eu/>

² <http://www.persee.fr> - Ait Oumeziane Annick. Reconversion économique et construction d'un territoire transfrontalier : l'Agglomération Transfrontalière du Pôle Européen de Développement des Trois Frontières (Belgique-France-Luxembourg)/Economic reconversion and construction of a transfrontier territory : The Agglomération Transfrontalière du Pôle Européen de Développement des Trois Frontières (Belgium-France-Luxembourg). In: Annales de Géographie. 2000, t. 109, n°611. pp. 65-83

³ Concernent essentiellement la zone centrale du PED et les communes voisines, outre la reconquête des friches sidérurgiques et leur verdissement, d'importants travaux infrastructures routières ont été réalisés dans les trois

Dans le contexte qui nous préoccupe, 3 opérations d'envergure peuvent être mises en avant :

- Depuis 1979, le Terminal Container Athus (TCA), implanté au sud et à l'ouest du périmètre de RU, dans le Parc d'Activités Économiques (PAE) du PED (132,30 ha), gère l'ensemble de la logistique liée au transport terrestre de containers maritimes par la combinaison rail-route entre les ports de la mer du Nord (Anvers, Rotterdam, Zeebrugge) et son arrière-pays (la Lorraine belge, la France (Lorraine et Alsace), le Grand-duché de Luxembourg et l'Allemagne - Sarre et Rhénanie-Palatinat). Un Arrêté Ministériel du 12/07/1988 décide ainsi la désaffectation et la rénovation du site d'activité économique SAE/SLI dit M.M.R.A. . Le TCA a été modernisé par IDELux en 2008 (démolition des anciens halls sidérurgiques, extension des faisceaux de voies, réorganisation physique des activités).



Source IDELux

- Le PAE " Les 2 Luxembourg " (21,00 ha), implanté à l'est de la ville, contre la frontière entre les Luxembourg, est affecté dans sa partie nord à l'usage artisanal et de services par AM du 14 aout 1989, dans sa partie sud à l'usage artisanal par AM du 18/08/1993.
- L'avenue de l'Europe, réalisée dans les années 80 grâce à l'initiative du PED, a fait l'objet d'une étude de concept d'aménagement par Isis en 2007. Cette étude s'inscrit dans le cadre de la programmation européenne Interreg 3A WLL. Les principaux objectifs de celle-ci sont de :
 - promouvoir la fluidité et la sécurité des déplacements routiers... ;
 - requalifier ce corridor afin de favoriser le développement local et la qualité de vie des usagers... ;
 - créer un schéma de cohérence paysager... ;
 - favoriser les conditions d'une mobilité maîtrisée...

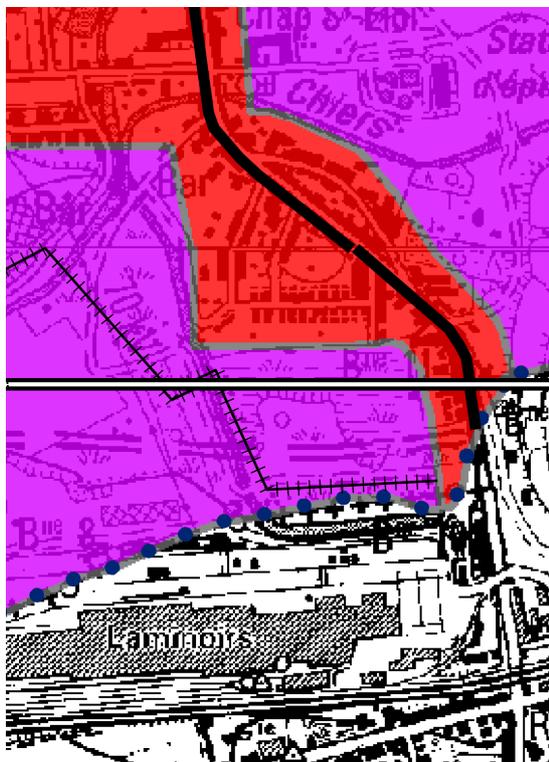


Source : Isis

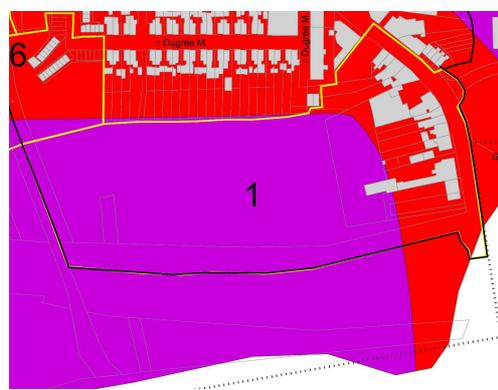
secteurs afin de permettre le désenclavement de la région, l'éloignement des grands axes de circulation étant une des raisons de l'abandon du site de Longwy par les entreprises sidérurgiques

1.1.3. Statut juridique

Plan de secteur



Extraits du Plan de secteur (AR 27/03/1979)



Le périmètre de l'action se situe majoritairement en zone d'activité économique industrielle. La partie Est, le long de la rue de Rodange, est quant à elle en zone d'habitat au plan de secteur (sur une profondeur de +/- 50m du front bâti).

PCA

Il n'y a pas de PCA couvrant cette action.

RCU⁴

4 zones concernent le périmètre de l'action, en tout ou en partie :

| | |
|------|---|
| III4 | Sous-aire de quartiers ou d'ensembles de maisons ouvrières en chantier groupé |
| III8 | Sous-aire de rue commerçante |
| VI | Aire industrielle |
| X4 | Aire d'espaces verts |

⁴ RCU 1991

SSC⁵

Le SSC est en cours de révision. Il intégrera les réflexions menées dans le cadre de la RU. En attendant cette révision, 2 actions concernent ce périmètre, en tout ou en partie :

| | |
|--------|---|
| At. 3 | Zone réaménagement urbain – Quartier de la Frontière |
| At. 17 | Espaces verts urbains et zones de protection écologique |

On constate donc qu'une urbanisation de ce site doit conduire à revoir tant le RCU que le SSC (deux documents qui ont près de 20 ans ...), puisqu'actuellement, ils prévoient de n'y faire qu'un aménagement paysager dont le but est de cacher la ville depuis l'avenue de l'Europe. On est clairement, avec ce projet, dans une optique tout à fait inverse.

Statut des voiries

La rue de Rodange (N872) et l'avenue de l'Europe (N830) sont des voiries nationales, gérées par la Région wallonne. La rue Ougrée est communale.

Statut des propriétés

Les parcelles cadastrées 2660P, 2660R, 2620R et 2620S appartiennent à des sociétés. Les parcelles 2640E3 et 2640F3 appartiennent à la Commune d'Aubange. Celle-ci vient d'acquérir les parcelles 2642K3, 24642L3, 2642H3. La parcelle 2656A est propriété du SPW. Les autres parcelles appartiennent à des particuliers.

Références cadastrales

⁶Parcelles enclavées :

ATHUS section B n° 2660 P (partie canal) - 2660 R - 2640 E3 (partie) - 2640 F3 - 2656 A (spw) - 2642 B3 - 2642 A3 - 2642 Z2 - 2642 K3

Rue de Rodange :

ATHUS section B n° 2618 X - 2620 F - 2620 G - 2620 R - 2620 S - 2642 H3 - 2642 L3 - 2642 G3 - 2642 F3 - 2642 N3 - 2642 P3 - 2642 A3 - 2644 F2 - 2641 F - 2644 G2 - 2644 E2 – 2538 T (partie) – 2480 D2 (partie)

1.1.4. Contexte urbanistique

Ce site peut être lu de deux manières. Il peut être considéré comme la porte d'entrée de la commune et du pays, en contact privilégié avec la dorsale routière qui irrigue l'agglomération du PED (avenue de l'Europe).

⁵ SSC 1991

⁶ <http://carto6.wallonie.be>

Dans une lecture centrée sur l'agglomération en elle-même (soit indépendamment des frontières administratives qui n'ont, ici, plus beaucoup de sens), ce site est situé au cœur de la structure urbanisée de l'agglomération, à un des seuls endroits où celles-ci est en contact direct avec l'avenue de l'Europe.

C'est cette lecture que nous privilégions ici.

Le bâti

Le site est partiellement occupé par des constructions, le plus souvent en mauvais état ou disqualifiantes pour le quartier. La majorité de ces constructions (privées et propriété de la Commune d'Aubange) accueille des activités peu valorisantes, marquant ainsi de manière négative l'entrée d'Athus.

Il faut noter la présence d'une cité ouvrière (Ougrée) homogène et de qualité au nord du périmètre de l'action.

Les espaces publics et aménagements paysagers

L'avenue de l'Europe, sur son développement au sein du PED, mériterait un traitement paysager de qualité : masquer ou mettre en évidence ce qui doit l'être.

La rue de Rodange, " porte d'entrée " du Grand-Duché, ne présente pas un profil bâti des plus accueillants. Elle vient cependant de faire l'objet d'une requalification sur l'ensemble de son tronçon.

Bien qu'appauvris et présentant un paysage banalisé, les abords du canal alimenté par la Chiers, et surtout le nouveau bassin d'orage, offrent un fort potentiel écologique.

Dans le cadre du schéma directeur, le périmètre de l'action se situe dans l'aboutissement sud de la " Coulée verte et bleue ", colonne vertébrale du projet.

La Commune d'Aubange est propriétaire de la majorité des espaces non construits au sein du périmètre.

1.2. ÉVOLUTION DE LA SITUATION PAR RAPPORT À LA PHASE INVENTAIRE

⁷Depuis plusieurs mois, les élus réunis au sein de « l'Agglo PED » réfléchissent à l'implantation d'un équipement conjoint et commun de type « hall polyvalent », pouvant accueillir tant des événements commerciaux (foire, ...) que des événements à connotation plus culturelle.

Un équipement de ce type doit également, dans le cadre d'une gestion parcimonieuse du sol et optimale des financements, pouvoir être accessible et utile à d'autres fonctions publiques ou privées et ce dans un cadre transfrontalier.

⁷ Source : BL / Proposition de collaboration transfrontalière / Rue de Rodange – Avenue de l'Europe / 18 novembre 2010 / Rencontre avec MM les Ministres Wiseler et Halsdorf

En pareil cas, le dimensionnement du parking devra sans doute être adapté à la hausse. Néanmoins, du fait des complémentarités d'utilisation et surtout des caractéristiques modales rappelées plus haut, cette hausse ne sera jamais équivalente à la somme des besoins en stationnement générés par chacune des fonctions prises isolément.

Vu les caractéristiques intrinsèques du site en question (détaillées en introduction), cette piste mérite sans doute d'être analysée en profondeur car elle constitue une transition idéale entre fonctions industrielle, commerciale et résidentielle du fait de son caractère tant économique que culturel.

Développer pareil équipement, combiné à une fonction P+R du parking attenant, conduirait également et logiquement les pouvoirs publics à étudier l'organisation d'autres services liés à l'offre de transport transfrontalière par exemple.

Plus localement et comme nous le verrons dans la seconde fiche-projet, ce projet, mêlant « mobilité », équipements publics et privés, le tout dans le contexte transfrontalier, s'inscrit également très bien dans les axes de développement de la ville d'Athus.

En effet, cette localisation, pour un pôle d'équipement collectif majeur, créera une réponse en termes d'attrait à ce qui pourrait se développer à la place des Martyrs, autour de la gare d'Athus. Entre ces deux extrémités, presque à mi-distance, se trouvent les quartiers du Centre et du Brüll, soit un cœur de vie et de ville que l'on prévoit de déployer également (fiches-projet 5 et 7).

Comme on l'évoquera plus loin (fiche-projet 6), ce type de projet s'accorde parfaitement avec le développement, le long des cours d'eau de la Chiers et de la Messancy (et donc le long d'une des composantes de la colonne vertébrale d'Athus), d'un parcours que l'art pourra investir, thématiqué sur le travail du métal, en souvenir des origines de la ville... Ce qui pourrait également se prolonger au travers d'une architecture durable (par exemple au sein des fiches-projet 3, 7 et 10), s'appuyant sur toutes formes structurelles métalliques (et on sait combien le métal est infiniment recyclable).

Par ailleurs, l'option de montage d'un projet à la mesure de l'Agglomération permettrait de prétendre à une intervention financière publique suffisante (Europe, État ou Région, Communes) pour intéresser potentiellement le secteur privé et assainir définitivement cette entrée de ville pour le bien du quartier et l'image de l'Agglomération.

La seule véritable restriction pourrait venir de la compatibilité du site (à première vue, 2,5 ha, en prenant beaucoup de sécurité par rapport à la proximité des habitations à conserver ou de terrains humides) avec la taille de l'investissement. A ce jour, cette hypothèse n'étant pas levée (c'est l'objet de l'étude de réalisation de cette première fiche à réaliser après l'adoption du programme général de RU), cela ne peut, à notre sens, constituer un argument suffisant, à la lumière de ce qui précède, pour écarter toute destinée transfrontalière au bas de la rue de Rodange.

1.3. JUSTIFICATION ACTUELLE DU PROJET

1.3.1. Justification du projet (selon les travaux de la CRQ validés par le Collège et le Conseil, à ce jour)

Le bref descriptif de l'évolution de la situation depuis la réalisation des inventaires aborde déjà en grande partie ladite justification.

C'est ainsi à la lecture des besoins de la ville, au sein de l'agglomération, et des caractéristiques du site, dont la concentration en un seul endroit est assez remarquable, que le **mix fonctionnel** peut être mis en place.

Ce site présente en effet plusieurs caractéristiques intéressantes pour y développer des **équipements collectifs** et/ou liés à la **mobilité transfrontalière**. Il s'agit d'un site :

- accessible non seulement par la route, mais également par bus, par train (proximité immédiate de la gare de Rodange et de la gare d'Athus (fiche projet 2) - au travers du réseau de voies lentes urbaines qui sera développé tout au long de la Messancy et de la Chiers (fiche projet 6)) et par liaisons piétonnes ou cyclables (au cœur du réseau transfrontalier),
- très proche de capacités de parking existantes et projetées à court terme (côté Rodange),
- qui, du fait de sa localisation, peut avoir un effet extrêmement dynamisant pour le repositionnement et la requalification de toute cette partie de l'Agglomération transfrontalière,
- au cœur d'une importante concentration de population résidente, tout en n'étant pas enclavé au cœur d'un quartier résidentiel.

Le site est donc multimodal, urbain et le projet (à vocation de service public) à développer doit dès lors jouer la carte de la **complémentarité** avec ce qui se passe au delà de la frontière. Plusieurs échelles sont en jeu : le quartier, les communes d'Athus, et d'Aubange, le contexte transfrontalier...

Ainsi et dès lors que l'on aborde la question du stationnement, le projet de créer de nouvelles capacités P+R, de taille suffisante (en plus du projet à court terme à côté de la gare elle-même), doit être intimement lié au développement de la gare de Rodange et à l'augmentation importante des cadences de train entre la Ville de Luxembourg et l'Agglomération transfrontalière. L'utilisation du P+R pourra ainsi être maximisée. De même, le développement d'une halle polyvalente permettant d'accueillir des événements tant commerciaux (foires) que culturels doit être réfléchi à l'échelle de l'Agglo, puisque rien de tel n'existe sur les communes directement voisines.

Cette complémentarité est une des conditions de réussite de l'opération.

L'ensemble de ces éléments rejoint les enjeux et stratégies d'aménagement rappelés ci-après.

1.3.2. Rappel des enjeux et stratégies d'aménagement rencontrés

Cette action rencontre l'ensemble des enjeux mis en évidence :

Enjeux spécifiques, porteurs d'urbanité : " reconstruction de la ville sur la ville "

Deux échelles territoriales

1. **Agglomération " de la Chiers " (ou Agglo du PED)**

Dans un processus de coopération au sein de l'Agglomération : on cherchera :

- une complémentarité des équipements et activités à développer,
- une meilleure mobilité interne (infrastructures , flux externes, développement d'une mobilité « douce », transport public).

2. **Athus**

Il s'agit de veiller à la définition d'une nouvelle centralité par :

- la gestion et la programmation des développements résidentiels (nouvelle urbanité, contemporaine et durable), la promotion de logements, la réhabilitation d'îlots, la requalification ou la protection d'ensemble bâtis homogènes,
- le positionnement du commerce local, la localisation, la dimension de service de proximité et personnalisé, l'offre en équipements (écoles, services publics et culturels, ...),
- l'identification d'espaces à vocation commerciale et la relocalisation du marché,
- la réorganisation de la mobilité urbaine : politique et organisation des déplacements (au sein de la ville, entre ses quartiers, vers l'extérieur de la ville), stationnement et parkings urbains, partage de l'espace public, traitement des entrées de ville, réappropriation des rues principales, liaisons internes,
- la mise en place effective de la « ville à vivre » et d'une gestion du cadre de vie : espaces publics, espaces verts, qualité du bâti, préservation et nouveau patrimoine urbain, art dans la ville, espaces de jeux, de détente, parcs publics.

Les stratégies d'aménagement mobilisées sont de plusieurs types :

- Investir en logements de tous types, et acquérir des parcelles stratégiques.
- Mettre en évidence l' "ADN " athusien constitué de l'axe Grand-Rue/rue de Rodange et de la coulée verte-bleu de la Messancy et de la Chiers (continu, support du réseau « lent », ponctué de placettes, espaces de détente et de jeux.
- Développer des espaces publics de liaison.
- Développer, au départ de la coulée verte-bleu et partiellement sur des emprises de chemins déjà existantes, un réseau de voies lentes continu qui permet les liaisons entre les quartiers et le centre et entre les quartiers eux-mêmes (en ce compris les pôles d'activités hors périmètre de Rénovation urbaine).
- Mettre en place un by-pass des axes Grand-Rue, rue de Luxembourg et rue de Rodange (à hauteur de la rue de la Jonction et rue du Commerce, reportant le transit vers l'avenue de l'Europe au travers des parcs d'activités périphériques à Athus).

- Recoudre, par un bâti raisonnable et un espace public urbain et convivial, diverses parties de la ville.
- Affirmer le bas du quartier de la Frontière, comme point d'ancrage de la ville sur les réseaux externes (en mettant l'accent sur les fonctions urbaines qui peuvent s'y développer, au service de la ville et de ses habitants prioritairement).
- Protéger le patrimoine bâti et favoriser l'émergence d'un nouveau patrimoine par une urbanisation de qualité, esthétique et contemporaine.
- Accompagner tous les projets d'investissements privés par une requalification urbaine des espaces publics environnants axée sur la qualité, le confort et le bien-être urbains.
- Mettre l'art dans la ville (parcours artistique centré sur le travail du métal, architecture durable déclinant la souplesse structurelle du métal). Cette stratégie peut participer au repositionnement complet de la ville, en travaillant sur la culture, l'histoire de la cité et un matériau emblématique de celle-ci.

1.4. OBJECTIFS DU PROJET

L'objectif principal est de requalifier en termes d'image et d'usage(s) cette entrée / sortie de ville / pays, tenant compte de sa position stratégique mêlant plusieurs échelles : le quartier, les communes d'Athus et d'Aubange, le contexte transfrontalier... Cette requalification pourra être atteinte en :

- assainissant le site ;
- offrant un mix de fonctions : des logements, activités, commerces, services, ...
- assurant la mobilité locale et transfrontalière (point d'ancrage de la ville sur l'avenue de l'Europe, P&R, gare de bus, et cheminements piétons (vers la gare, vers le cœur d'Athus, aboutissement coulée verte....))
- proposant un équipement public d'envergure...

1.5. DESCRIPTION DU PROGRAMME À METTRE EN ŒUVRE

1.5.1. Descriptif du programme

Ce projet de grande ampleur se décline en plusieurs opérations scindées en 3 zones :

1. la création d'un complexe de logements et activités, en ce compris l'aménagement de la rue de Rodange incluant la création de deux ronds-points et la voirie de desserte. Le relogement des habitants devra être organisé dès le début de la phase opérationnelle;
2. l'aménagement des abords intégrant la liaison à la coulée verte et bleue ;
3. la création d'un équipement comprenant un P+R, des services liés à la mobilité et une halle polyvalente (+/- 150m x 65m), le tout inscrit dans une dimension

transfrontalière.

L'assainissement préalable de l'ensemble du site comprend la préparation du terrain et la démolition des bâtiments rue de Rodange.

Le caractère durable⁸ de l'opération devra être pris en compte dans les différentes opérations.

Lors du travail en commission de rénovation de quartier, voici le descriptif des travaux qui a été évoqué, repris ici comme guide du futur projet⁹ :

- *la démolition des immeubles d'habitation allant du n°147 au n°173 de la rue de Rodange apparaît comme une évidence et une priorité afin d'offrir une nouvelle vision de la ville dans son entrée ;*
- *la création d'un parking P+R permettant à la gare de Rodange d'être de plus en plus la deuxième gare d'Athus. L'idée serait de construire plutôt en hauteur afin d'économiser du terrain et d'amener une architecture originale et remarquable pour une entrée de ville ;*
- *la création d'une salle polyvalente (spectacle, ...) dans le cadre d'une collaboration transfrontalière, avec aussi une architecture originale et remarquable en accord avec le P+R. On pourrait aussi reprendre l'idée d'une manière plus aboutie du concept de salle de spectacle construite en container lors du PEC à Athus ;*
- *la (re)fermeture de l'îlot d'entrée de ville, par une architecture durable, qui pourrait prendre pour exemple les formes nouvelles de résidence construites à partir de container comme au Havre et à Amsterdam (cité universitaire) ;*
- *la création de nouvelles voiries sur la zone et d'accès confortables via d'une part un rond-point situé entre la rue de Rodange et la rue des 2 Luxembourg et d'autre part entre le site et l'avenue de l'Europe (entrée et sortie directement en prise sur la voirie) sont indispensables à une bonne fluidité des trafic qui devront être gérés à cet endroit ;*
- *pour la partie nord ouest du site, une redéfinition de l'espaces garage en bout de rue Ougrée est indispensable.*

1.5.2. Planning

Préalablement, la commune ayant peut de maîtrise foncière sur le bâti rue de Rodange, ce projet nécessite une phase d'acquisitions. Suivront les démolitions et l'assainissement global du site. La commune prendra les dispositions nécessaires afin de pourvoir au relogement sur place des habitants pendant et après les travaux et de les maintenir dans le quartier.

Le phasage des interventions proposées dans ce projet peut être envisagé, en commençant par l'opération mixte de logements et activités rue de Rodange.

Parallèlement, un concours peut être lancé pour la réalisation de l'équipement collectif programmé et l'aménagement des abords.

⁸ Pour rappel, **le concept de logement durable a le mérite de traiter du logement en tenant compte de ses trois dimensions essentielles : sociale** (prix, accessibilité aux personnes handicapées et/ou à mobilité réduite, santé, ...), **économique** (développement du secteur et des entreprises, financements,...) et **environnementale** (insertion dans le milieu de vie, bio-construction, utilisation rationnelle de l'énergie, énergies renouvelables,...).

Source : <http://www.swl.be>

⁹ Rapport GT CRQ section Frontière-Portail - 16/06/2010

Concernant le calendrier estimatif de ce projet dans le cadre de la rénovation urbaine, voir le tableau au chapitre "Plan financier et calendrier" du document "Schéma directeur". Le calendrier définitif du projet en lui-même sera précisé dès connaissance de l'engagement de cofinancement communal.

1.5.3. Sources de financements et subsides

Combinaison de :

- Rénovation Urbaine
- Revitalisation
- Espaces verts
- Programme triennal
- CPAS - SLSP
- EPURE
- DG01 – voiries régionales ...
- PPP - AIVE
- FEDER

1.6. EXTRAIT DU SCHÉMA

Voir annexe.

1.7. ESTIMATION

Voir annexe