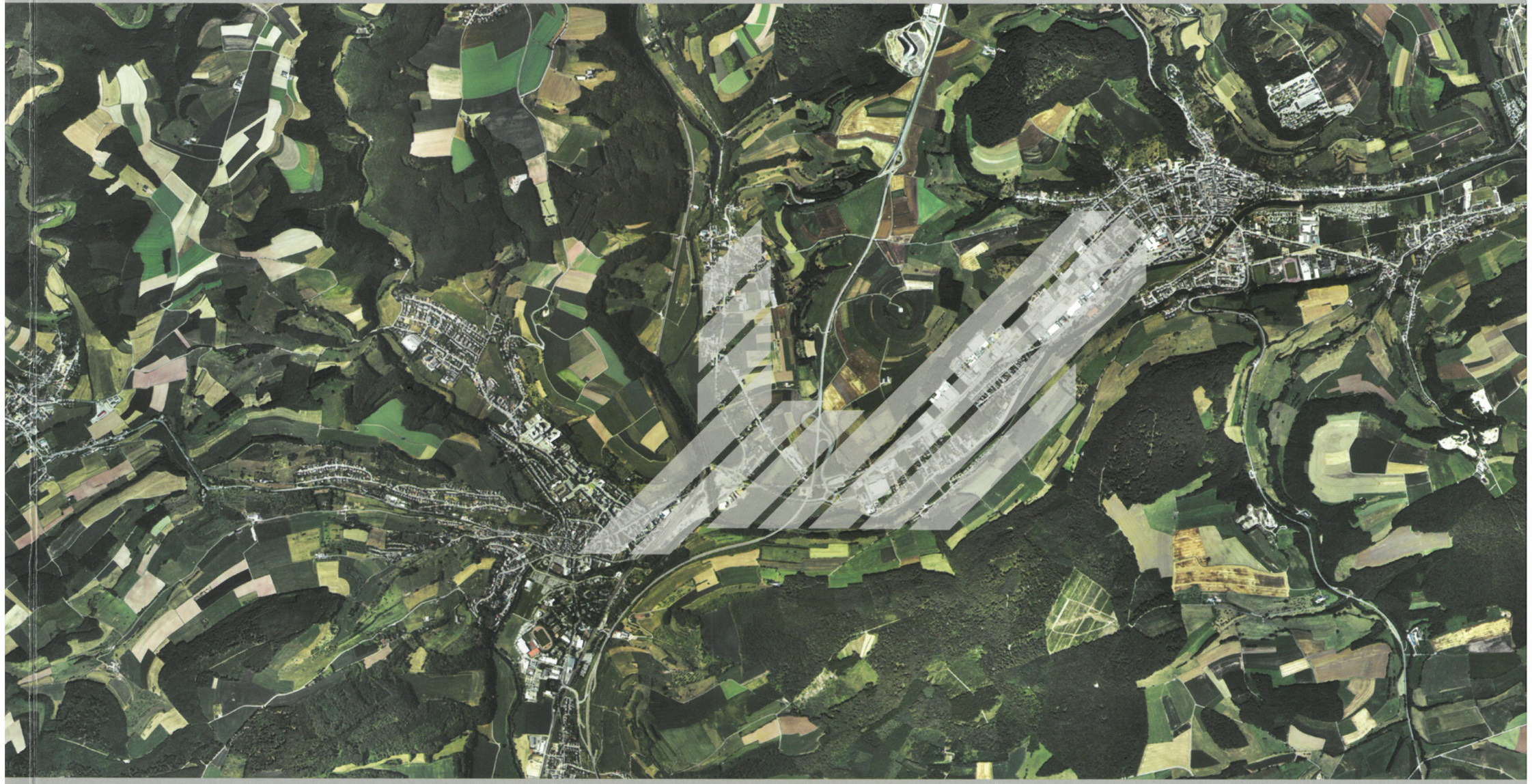


# NORDSTAD

## Zentrale Achse Nordstad

Urbanistisches Konzept zur Neuorganisation der zentralen Achse zwischen den Gemeinden Ettelbruck, Erpeldange und Diekirch in Luxemburg im Rahmen der Nordstad-Konvention





---

# Philippe GASSER

---

Urbaniste et ingénieur en mobilité

Citec, CH-Genf

---

## **Constituer une ville à partir de 6 communes**

Comment faire pour que six petites communes ayant leurs caractéristiques propres puissent devenir une centralité reconnue et non pas être happées par Luxembourg et sa deuxième voire troisième couronne périurbaine ?

Pour réussir ce défi les mots clefs sont notamment : identité, autonomie, attraction sur les villages environnants. Ces caractéristiques seront d'autant plus évidentes que le contraste avec le contexte sera marqué. L'identité de la Nordstad passe, par exemple, par un réseau de transport public qui serve de lien organique, de fil rouge au sein de l'agglomération. Une ligne avec une fréquence élevée entre Diekirch et Colmar-Berg est une des solutions possibles pour constituer ce fil rouge. A plus long terme, la continuité de l'urbanisation entre les noyaux villageois actuels renforcera la cohésion et l'identité de la Nordstad. Ce développement progressif doit commencer par fixer les emprises des voiries structurantes, notamment le boulevard, et mettre en place une première ébauche du site propre bus Diekirch-Colmar-Berg. Lorsqu'un site propre est défini, il constitue souvent un aimant qui organise et structure la ville. La qualité d'aménagement de ces espaces publics renforce aussi l'identité et la centralité d'une agglomération. La centralité est aussi reconnaissable par le degré d'autonomie d'une agglomération. En disposant d'équipements de niveau régional, la Nordstad s'affranchit de la dépendance par rapport à la ville de Luxembourg et, simultanément, attire les habitants des villages voisins avec ses services et ses équipements. Du point de vue de la mobilité, un grand soin doit être accordé au type et à la localisation des équipements. Implanter un équipement avec de nombreux visiteurs à proximité de la gare d'Ettelbruck ou le long du boulevard favorise l'usage accru des transports en commun. Rappelons encore que la Nordstad sera d'autant plus perceptible qu'un espace de campagne et de forêt subsistera entre Colmar-Berg et Mersch

### **Du point de vue de la mobilité, élaborer une vision de Nordstad basée sur les transports en commun et les déplacements de proximité**

Parmi les objectifs de développement de l'axe central il y a ceux d'augmenter les parts modales des transports en commun et des mobilités douces. Pour renforcer significativement ces modes de déplacement, il faut réfléchir aux formes urbaines et aux typologies de quartiers qui y sont favorables. D'une certaine manière il faut construire la ville là (et seulement là) où les transports publics peuvent être forts. L'usage accru des transports en commun implique des besoins de déplacement concentrés le long d'une ligne. Il est donc naturel de mettre en place une ligne structurante en fond de vallée entre Diekirch et Ettelbruck et d'y concentrer les développements. A ce titre, le masterplan lauréat développe très bien cette vision de la mobilité.

### **Le secteur de la gare : premier vrai test de la capacité à entreprendre**

L'aménagement du secteur de la gare a valeur de test pour la réussite de la Nordstad. Il implique un renouveau et une intense collaboration

de trois grands acteurs : la Commune, le Service des Ponts et Chaussées et les Chemins de fer luxembourgeois (CFL). En Europe, les villes et les entreprises de transport public qui se sont mises à valoriser les abords des gares ont découvert un levier très puissant d'urbanité. Rénovés, repensés, ces quartiers sont synonymes de ville contemporaine, vivante, économique et jeune, aux antipodes de la non-ville qui germe autour des jonctions autoroutière et des hypermarchés. C'est par une analyse sans tabou des possibilités de valorisation des terrains ferroviaires, par un examen innovant de la maîtrise des flux routiers et par une rénovation fondamentale des espaces publics locaux que le quartier de la gare peut devenir un des pivots de la Nordstad.

Les abords des gares disposent d'une qualité rare : une accessibilité fiable même aux heures de pointe. Il en découle que le périmètre à distance de marche d'une gare a une très grande valeur. Dans le cas présent, l'espace à disposition est restreint par l'Alzette et la Sûre. Cette contrainte est à la fois une spécificité dont il faut tirer parti - il est exceptionnel d'avoir un quartier de gare qui s'ouvre sur un cours d'eau - et une motivation à examiner très attentivement comment mieux exploiter le rail pour libérer un maximum de surface de valeur stratégique.

Dans ce secteur, les CFL ont certainement une grande responsabilité sur le succès du futur quartier de la gare. Une mise à disposition trop timide des espaces ferroviaires ne permettra pas d'atteindre la masse critique suffisante pour que le quartier de la gare soit attractif pour lui-même. Une analyse très fine des synergies et du programme est aussi à entreprendre. Le caractère public d'une gare et ses horaires d'ouverture sont propices à combiner le service d'accueil aux voyageurs avec ceux d'un commerce aux horaires étendus, d'une pharmacie de garde, de distributeurs d'argent, d'une bonne brasserie et de bien d'autres services. Les avantages que l'on rencontre dans les grandes stations-services sont encore plus pertinents dans les gares modernes.

### **L'engagement des élus, un impératif pour mettre en oeuvre le masterplan**

Le masterplan lauréat, aussi excellent soit-il, n'est rien s'il n'est pas porté et animé par des élus convaincus, engagés et endurants. Le lauréat a élaboré un projet visionnaire, un masterplan doté d'un souffle généreux pour l'avenir. Il donne une impulsion et une direction claire qui guident vers la construction d'une ville cohérente. Cependant, le plus gros travail reste à faire : celui de fédérer les intérêts de six communes en une vision partagée, celui de passer de relations de bon voisinage à un projet commun, celui de s'engager sans hésiter lorsque le bon sens indiquera que pour le bien de tous il est préférable d'investir sur des terrains de la commune voisine plutôt que sur les siens. Souvent on reconnaît la force d'un projet lorsque tous les

acteurs pris individuellement racontent la même histoire. Qu'il en soit ainsi le plus rapidement possible.

Le masterplan lauréat donne une excellente base de réalisation, il faut maintenant le faire vivre. En tant qu'expert ayant travaillé sur des territoires de culture très diverse ma recommandation est la suivante : multipliez les projets communs, saisissez les occasions de rapprochement, suscitez des interventions concertées, qu'il s'agisse d'événements, d'équipements ou de services. C'est par un travail de rapprochement des personnes que l'on construit une ville

---

## **Hans THOOLEN**

Projetmanager  
Gemeinde Breda, NL-Breda

---

The competition with a simultaneous development of 5 concepts for the Nordstad in Luxembourg is a next courageous step in a growing planning tradition in this beautiful country (loved by the Dutch). The well organised competitions around the Porte de Hollerich, Belair and Luxembourg-Gare, the projects in the city of Luxembourg and the ambitious Belval industrial site conversion are projects of a European scale.

The challenge of the Nordstad is of great importance for a sustainable national planning concept. The polycentric approach is absolutely necessary, in relation to changing economic and environmental conditions. It is good for the country, and also good for the region, for young and old.

Nevertheless the mission is extremely difficult, to obtain an urbanisation of a relatively undefined zone in a beautiful valley with 6 city councils, almost all the ministries and a railroad organisation. The used method of a simultaneous development of different concepts was absolutely useful to generate elements for the "red wire" (the main elements of a sustainable concept, strong enough to survive the coming planning generations). The winning plan shows best that it is possible to create a special quality of urbanisation and densification with a respect to the existing values and identities of the different villages and the magnificent landscape in the region. It will definitely be possible to create an undivided centrality of special qualities, supported by surrounding qualities of landscape and water. But also elements of the other plans can be used for the definition of a strong and sustainable future for the Nordstad.

I would like to compliment the ministry of Spatial Planning for the organisation of the process, and especially the representatives of the 6