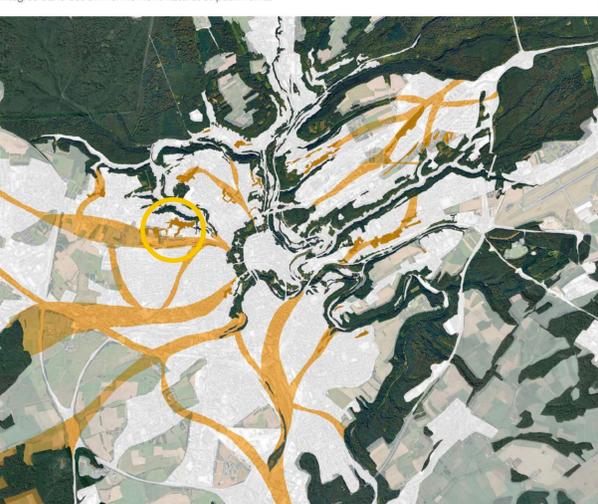


ADN DE LA VILLE DE LUXEMBOURG

La nature est fortement présente sur tout le territoire de la ville de Luxembourg. Ses vallées escarpées sont pénétrées d'incursions forestières qui, jusqu'à son centre historique, rivalisent avec son architecture et en font une ville unique. Ainsi, il existe déjà une trame de **forêts urbaines interconnectées** qui marque fortement la Ville de Luxembourg.

Limite d'une des artères vertes de la ville, le projet est à considérer comme un des éléments de ce maillage d'espaces verts traversant la ville de Luxembourg, qui vient s'intégrer dans ce réseau. La forêt urbaine, située au cœur du projet, apparaît ainsi comme un des maillons de la grande forêt urbaine qui façonne la ville.

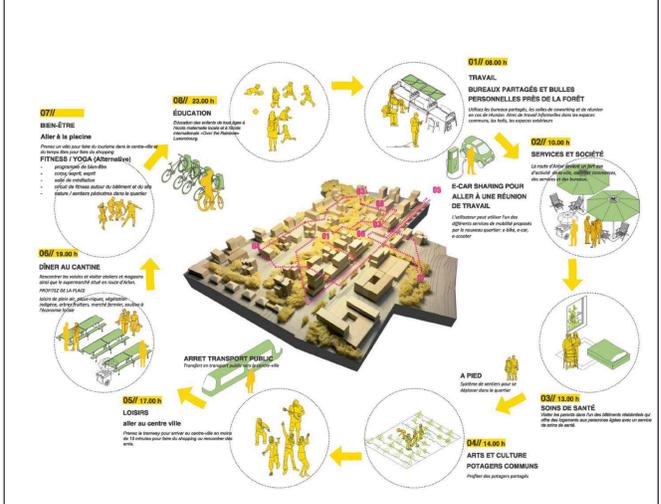
Les grandes capitales européennes, sur la voie de la **transition écologique** et à la recherche d'alternative à la voiture individuelle, cherchent à dessiner de grands axes verts qui relient leurs parcs publics, souvent avec de grands efforts mais peu de succès. Comme conséquence de sa topographie et de son histoire, la Ville de Luxembourg dispose aujourd'hui d'un réseau d'espaces verts interconnectés qui se trouvera consolidé par de tels nouveaux développements urbains bien intégrés dans cet environnement naturel et patrimonial.



QUARTIER DU QUART D'HEURE

Le concept de « quartier du quart d'heure » est une garantie de qualité de vie, qui assure la **résilience du quartier** et peut être capable de générer un tissu productif. L'engagement du projet dans ce concept est clair : en plus d'un système ambitieux de mobilité et de services urbains de base, il pourra permettre de créer des emplois pour une partie des habitants du quartier et de la ville. La situation de l'emplacement au Luxembourg traduit la bonne santé économique du pays. Ainsi, pour une population résidente nationale de 626.108 habitants, le marché de l'emploi totalise 465.000 emplois dont 206.000 sont occupés par les frontaliers. L'évolution de l'offre est favorable à une plus large mixité de fonctions dans les quartiers urbains, par ailleurs soutenue par l'ensemble des acteurs publics et privés.

Le nouveau quartier sera avant tout un quartier résidentiel, mais il est proposé d'y intégrer une certaine mixité de fonctions, avec des commerces et services de proximité en milieu urbain, notamment des services à la population (santé, éducation, sports et loisirs), ainsi que tout autres activités compatibles avec l'habitat, comme les nouvelles formes d'**espaces de travail** (coworking) et autres.



80 % DE SURFACES DÉDIÉES AUX PIÉTONS

La gestion des mobilités dans le cadre du projet a directement été pensée en lien avec l'arrivée du tramway et de la nouvelle station qui occupe une place centrale dans le quartier. Les cheminements piétons ainsi que les itinéraires vélos ont donc été conçus de manière à faciliter le rabattement vers ce point d'intérêt. La station de tramway en elle-même a été pensée comme un « **mini-hub** » des mobilités, avec notamment des emplacements pour vélos ainsi que pour le système de location véloH.

A une échelle plus large, le quartier vise à favoriser le développement des mobilités douces en se connectant aux liaisons piétonnières existantes permettant d'accéder aux autres quartiers de la ville, notamment au Rollinggrund.

Toujours dans cette même logique d'aménagement du tramway, la Route d'Arlon, est mutée en boulevard urbain, afin de ne plus être un simple axe de transit mais bien un nouveau lieu de destination accordant plus de place aux vélos et confortant la circulation des piétons par une mise à distance avec l'important flux de circulation automobile. La place accordée à la voiture a, quant à elle, été limitée aux stricts besoins fonctionnels de desserte des parkings. Plus largement la logique du projet a été de limiter la place accordée à la voiture.



50 ARBRES/HABITANT

Chaque phase du projet permet la réalisation d'un lot urbain mixte cohérent offrant une bonne qualité de vie aux nouveaux habitants, dès leur arrivée.

Phase 0 : création de la forêt, point phase du projet, avec plantation des arbres sur toute la partie centrale

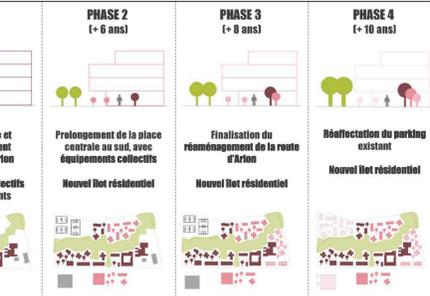
Phase 1 : réaménagement de la route d'Arlon avec place centrale, commerces, bureaux, activités et équipements collectifs (dont école et crèche) et premiers logements (30 %)

Phase 2 : prolongement de la place centrale au sud de la route d'Arlon et construction de nouveaux logements (25 %)

Phase 3 : finalisation du front urbain mixte route d'Arlon et construction de nouveaux logements (20 %)

Phase 4 : constructions des derniers logements (25 %) et réaffectation du parking existant, selon l'évolution des besoins en stationnement et l'arrivée du tram.

Chaque phase prévoit ainsi une mixité des fonctions (habitat, commerces, équipements, services) répondant au concept du quartier des 15 minutes, avec des espaces publics de quartier et toutes les infrastructures nécessaires. Des indicateurs de suivi thématiques permettront de suivre l'évolution du quartier et des modes de vie des habitants, avec des objectifs ambitieux, à l'aide d'un modèle CIM (City Information Modeling) pour un « quartier intelligent ».



BOULEVARD D'ARLON

Le quartier se connecte à la Ville par la Route d'Arlon, avec une morphologie urbaine qui s'intègre facilement dans le tissu continu existant et se relie au futur quartier de la **Place de l'Étoile**, partageant avec ce dernier l'axe du tramway et cette étape de renouvellement urbain. La Route d'Arlon est franchie à deux reprises par le projet : d'une part à l'emplacement où la forêt urbaine la traverse pour faire le lien avec les espaces verts vers le sud, et d'autre part à hauteur de la place principale du nouveau quartier.

L'aménagement en retrait des rez-de-chaussée des immeubles sur rue permet une utilisation commerciale de ces niveaux en protégeant le piéton des intempéries, et proposant à tous des espaces abrités. L'espace au sol nécessaire au tramway est couvert de verdure et de grands arbres sont plantés sur les bas-côtés du boulevard, la conception du projet prévoyant de conserver les arbres existants.

PARKING EVOLUTIF

Dans le cadre du projet, il est proposé une double approche novatrice du stationnement avec :

- Un stationnement en sous-sol modulaire accompagnant la vie du quartier vers un usage moins important de la voiture (passant de 0,8 pl/lgt à 0,25 pl/lgt) et des parkings pouvant être réaffectés à d'autres usages à terme, notamment le P+H existant.
- Un **stationnement végétalisé** en surface est prévu en lisière de bois (pas de stationnement aérien "dans la forêt"), à destination des services uniquement.

	TODAY	INITIAL PHASE	INTERMEDIATE PHASE	FINAL PHASE
Place par logement	0,8	0,6	0,5	0,25
Logements	0	1000	1000	3000
Stationnement voiture individuelle	0	800	500	250
Voitures en autopartage	0	0	0	100
Part motoneur voiture	0	25	50	50
Voiture partagée	0	0	0	0
Stationnement	0	0	25%	0%
Parcs	0	0	0	0

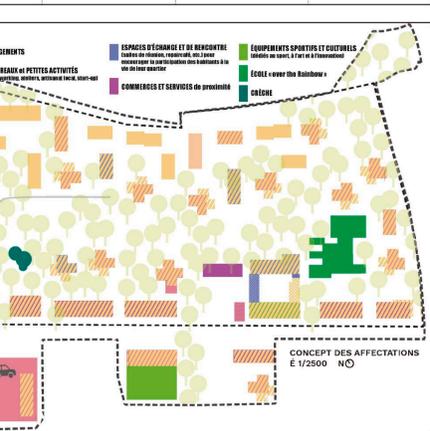
ACTIVITÉS ET SERVICES

Le réaménagement du quartier doit servir d'exemple pour le pays, voire à l'international, avec le label « éco-quartier ». À dominante résidentielle, il rassemblera les activités nécessaires à un quartier animé et vivant, répondant aux besoins des habitants du site : équipements scolaires, sportifs et culturels, services, petits commerces de proximité, bureaux (modulaires, espaces de co-working), petites activités (ateliers, artisanat local, structures d'accueil et d'accompagnement d'entreprises), espaces d'échanges et de rencontre, etc. L'idée est de créer un **quartier autonome** tout en restant ouvert et accueillant, en complémentarité avec l'offre à proximité (équipements existants du quartier Belair et du projet place de l'Étoile).

Le projet a pour objectif d'inspirer de nouveaux modes de vie et de développer la **participation citoyenne**. Pour un changement durable, il sera nécessaire de prendre en compte des aspects axés sur les modes de vie des habitants et usagers :

- Prévoir des espaces de discussions, de rencontre, d'échanges (salles de réunion, repairecafé, etc.)
- Un lieu dédié par lot, pour développer la vie de quartier ;
- Proposer la création de « conseils de quartier », encourager la participation active des citoyens à la vie et au développement du site, dès sa conception et sur le long terme ;
- Développer l'agriculture urbaine, les jardins communautaires et jardins en toiture ;
- Encourager le tri sélectif, le compost, et l'installation de type association, coopérative, ou autre pour la vente de produits « 0 waste » et de paniers fruits et légumes bio.

Les logements sont prévus à l'arrière du site, plus au calme, alors que les commerces et bureaux sont privilégiés le long de la route d'Arlon, à conforter comme axe central de la ville. Les constructions en « fleurs », principalement dédiées au logement, peuvent accueillir au rez-de-chaussée des petits bureaux ou activités qui ne génèrent pas trop de trafic mais permettent de créer une vie de quartier animée.



VIVRE DANS LA FORÊT URBAINE

Le projet a évolué vers l'intégration des logements à l'intérieur du maillage forestier, mais aussi vers une plus grande diversité de types et d'usages. Les bâtiments sont organisés autour d'un espace urbain autogéré qui, en fonction des besoins des habitants et en coordination avec la Ville, peut adopter différents usages (aires de sports, zones portables, skate park, jardins, vergers et arbres fruitiers...).

Grâce au gainement de la masse construite, la **forêt urbaine pénètre** entre les bâtiments et encadre les immeubles. Les bâtiments proches de la forêt sont surélevés, réservant les rez-de-chaussée aux espaces de travail ou comme un espace dédié à la coopération de quartier.

USAGES MIXTES DANS PARKING HORS SOL

Pour promouvoir une **connectivité transversale**, complémentaire à la distribution radiale traditionnelle dans les villes, il est proposé une double connexion ambieuse avec les quartiers du Rollinggrund et du Limpertsberg. La combinaison d'un transit vertical (ascenseur) et horizontal (passerelle pour piétons et cyclistes) répond le plus efficacement aux besoins de connexion entre ces trois secteurs, compte tenu des obstacles topographiques. En outre, une connexion avec la nature environnante est prévue sur le versant nord de la forêt.