Alzette Belval : La métamorphose d'un territoire transfrontalier entre héritage industriel et innovation

FICHE-RESSOURCE #5

Interreg
Cofinancé par l'Union Européenne
Kofinanziert von der Europäischen Union
Grande Région | Großregion

ABURCO

Sommaire :

Micheville, la renaissance d'un lieu chargé d'histoire entre Audun-le-Tiche et Villerupt (page 1)

L'écoquartier de Cantebonne, le développement d'une centralité secondaire à Villerupt (page 2)

Rout Lëns, le nouveau quartier durable, innovant et résilient à Esch-sur-Alzette (page 3)

Belvie, un nouveau quartier résidentiel pensé pour la vie familiale à Sanem (page 4)

Micheville, la renaissance d'un lieu chargé d'histoire entre Audun-le-Tiche et Villerupt

L'AVANT : une cité minière prospère

Photographie aérienne des aciéries de Micheville à Villerupt (années 1950 à 1960)

© Espace archives (ArcelorMittal France)

C'est au lendemain de la Révolution industrielle qu'a commencé à prendre forme le site industriel de Micheville, qui deviendra le coeur battant du bassin sidérurgique nord-lorrain. Dès 1872 sont mises en places les premières installations de la Société Ferry-Curicque. L'année suivante est marquée par l'ouverture de la ligne ferroviaire Longwy - Villerupt. En 1878, le premier haut-fourneau a vu le jour, puis c'est en août 1895 que le site a accueilli la première aciérie du Pays-Haut, avec le concours du maître de forges Ernest Nahan. Le développement du site atteignit son apogée en 1908, à un moment où l'usine comptabilisait 6 hauts fourneaux représentant une capacité annuelle de production de 390 000 tonnes de fonte.

À cette époque, l'usine sidérurgique façonnait non seulement l'économie locale, mais également le quotidien des habitants, en bâtissant des cités ouvrières afin de loger leurs familles, des écoles pour instruire leurs enfants, et des infrastructures sportives et de loisirs pour permettre aux habitants de profiter de leur temps libre. Ce modèle économique reposant sur un fort paternalisme industriel a contribué au développement de Micheville jusqu'à la fin des années 1960. Cependant, le déclin de l'industrie, amorcé en France dans les années 1970 n'a pas épargné Micheville. Les hauts fourneaux ont cessé leur production en 1974, tandis que la Société des Laminoirs de Villerupt, héritière des Aciéries de Micheville, a définitivement fermé ses portes en 1986, entraînant la perte de plus de 8 000 emplois industriels en l'espace de seulement 25 ans à l'échelle de la commune de Villerupt.

L'APRÈS : un nouvel art de vivre

Projection du parc du vallon de l'Alzette à Micheville, point de connexion des parcours écologiques et urbains du quartier

© Perspectivite. By Encore

Devenu une vaste friche industrielle s'étendant sur plus de 300 hectares, le site de Micheville est intégré au projet de renouvellement urbain porté dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Alzette Belval (décret publié au Journal Officiel le 19 avril 2011). Le projet de reconversion de Micheville en écoquartier prévoit notamment la réalisation des infrastructures suivantes :

- environ 2 000 logements sociaux et intermédiaires ;
- un pôle culturel intercommunal, « l'Arche » (inauguré le 4 mars 2022) ;
- deux groupes scolaires de 13 et 8 classes, une éventuelle cité scolaire ;
- un hub des mobilités par lequel transitera le futur Corridor à Haut Niveau de Service (CHNS) reliant Crusnes à Esch-sur-Alzette ;
- un grand parc urbain longeant le vallon de l'Alzette proposant des aménités sportives et de loisirs aux riverains ;
- un grand pôle commercial et de services, avec l'implantation d'un magasin Grand Frais et d'une maison médicale pluridisciplinaire ;
- des bureaux pour les services tertiaires ainsi qu'un tiers lieu ;
- et une zone d'activité économique orientée vers les PME/PMI et l'artisanat.

À noter que la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Micheville 1 bénéficie d'un financement du FEDER à hauteur de 605 500 € pour l'aménagement de l'écoquartier.

L'écoquartier de Cantebonne, le développement d'une centralité secondaire à Villerupt

Qu'est-ce que qu'un écoquartier ? À l'instar de Micheville, l'aménagement de Cantebonne s'inscrit dans le cadre du référentiel Écoquartier. Un écoquartier est un type de quartier conçu avec une approche durable. Son objectif premier est de promouvoir la qualité de vie de ses habitants tout en limitant le plus possible les externalités négatives du point de vue environnemental. Les écoquartiers intègrent des éléments tels que des bâtiments durables, de grands espaces verts, des transports publics, des zones dédiées aux mobilités actives, ainsi que des mesures destinées à la sauvegarde de la biodiversité locale.

Le projet d'aménagement de l'écoquartier de Cantebonne

L'écoquartier de Cantebonne s'étend sur une superficie de **17,5 hectares**, dont :

- 43% sont dédiés aux espaces publics et partagés ;
- 10% sont réservés à l'emprise de la nature, sans espace de circulation ni habitation.

L'opération d'aménagement prévoit à terme environ **700 logements** (55 000 m² de surface de plancher), dont 75 % seront des appartements et le quart restant des maisons. Les commerces et les services représentent quant à eux 2 800 m² de surface de plancher. Le Plan Guide met en exergue **trois principes d'aménagement** :

1) le **front de campagne** comme limite franche à l'urbanisation : création d'une lisière paysagère pour la mise en valeur du paysage agricole du Pays Haut Val d'Alzette ;
2) la **ligne de crête** comme support d'usages et de lien social au sein du quartier (parking, aires de jeux, place des commerces ...) ;
3) le **tissu urbain existant** comme support d'articulation et de continuité avec le nouveau quartier : le projet est une extension du quartier de Cantebonne qui doit intégrer le tissu urbain existant tout en proposant de nouvelles perspectives (commerces, services, aires de jeux ...) pour les futurs occupants.

Le projet d'aménagement sera déployé sur une période de dix ans, selon deux phases opérationnelles :

© EPA Alzette Belval

Phase 1 : 2019 - 2023 - l'aménagement de la partie nord du site

Cette première phase consiste notamment au **réaménagement du parvis du collège Theodore Monod**. Cette opération vise à une meilleure structuration de l'entrée dans le nouveau quartier, tout en répondant au besoin lié à l'amélioration des aménités devant le collège. Les travaux de réaménagement du parvis se sont achevés en avril 2022, avec de nouveaux revêtements au sol, des plantations vertes, du mobilier urbain neuf, et des stationnements pour vélos. Trois quais de bus scolaire et un arrêt de ville sécurisent les flux de piétons, en particulier aux heures de pointes. La requalification des rues adjacentes intègre trottoirs élargis, stationnements optimisés et bande paysagère.

Le site franchit une nouvelle étape avec l'achèvement en avril 2023 des pré-aménagements publics (routes, trottoirs, réseaux et premières voiries). La finalisation du **bassin de rétention** fin 2023 représente une avancée majeure en matière de gestion des eaux pluviales. En permettant de prévenir les risques d'inondation, ce bassin constitue un aménagement important pour la viabilisation durable de l'écoquartier.

Le Parvis du collège Théodore Monod et le bassin de rétention

© EPA Alzette Belval

© EPA Alzette Belval

Phase 2 : 2023 - 2027 - l'aménagement de la partie sud du site et l'urbanisation vers la RD 27

La fin de l'année 2025 marque l'aboutissement des travaux sur la ligne de crête, future promenade paysagère qui traversera le quartier. En lisière, près de **700 arbres plantés** ont permis de faire progresser la végétalisation du site. Par ailleurs, les premiers bâtiments de la phase 1 ont été livrés fin 2025. Ils rassemblent une grande diversité de typologies (logements collectifs, logements intermédiaires, maisons individuelles, microcrèche et autres cellules commerciales en rez-de-chaussée).

La période 2026-2028 a commencé avec le lancement des **fouilles archéologiques** pour la phase 2 de l'aménagement. Ces fouilles préventives permettent d'enrichir l'état des connaissances scientifiques sur le passé de Cantebonne et de préserver les traces éventuelles d'occupations anciennes, dans le respect des prescriptions archéologiques. De **nouveaux bâtiments avec différentes fonctions** (logements, espaces partagés, commerces) seront construits et prolongeront la dynamique engagée sur la première tranche de Cantebonne. Les travaux d'aménagement définitifs interviendront à partir de 2028 pour finaliser l'intégration du quartier dans son environnement et offrir un cadre de vie complet aux futurs habitants.

Logement construit et proposé à la location par Vivest

© GECT Alzette Belval

Rout Lëns, le nouveau quartier durable, innovant et résilient à Esch-sur-Alzette

« Rout Lëns » (ou « Lentille Terres-Rouges » en français) est le nom du nouveau quartier en construction au sud-ouest de la ville d'Esch-sur-Alzette, sur les vestiges de l'un des plus anciens sites sidérurgiques de la capitale de la Minette ayant appartenu à ArcelorMittal. Lancé en 2017, ce vaste projet d'aménagement est porté par le promoteur **IKO Real Estate** et s'étend sur une dizaine d'années.

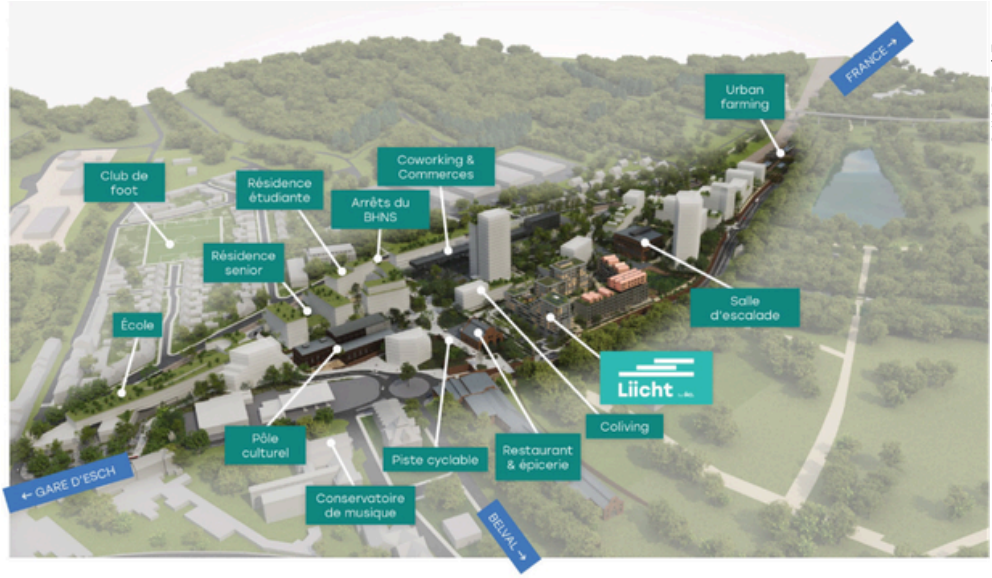
De l'ancienne friche industrielle au nouveau quartier urbain multifonctionnel

La première phase de prospection a débuté en mai 2017. Elle a permis de négocier les conditions d'acquisition du terrain et d'élaborer les concepts d'aménagement du futur quartier. En 2019, un processus de concertation citoyenne a été mis en place à travers plusieurs ateliers participatifs, permettant d'intégrer l'expertise d'usage des habitants. Parallèlement, une modification du **Plan d'Aménagement Général** (PAG) a été adoptée afin de faire évoluer la nature du site, d'une zone industrielle vers une zone d'habitation mixte. Cette modification constituait un préalable à la mise en œuvre du chantier, qui a débuté en mai 2020 par l'assainissement des sols. Sur le plan administratif, l'adoption du **Plan d'Aménagement Particulier** (PAP), élaboré conjointement entre IKO Real Estate et la Ville d'Esch-sur-Alzette, a constitué une étape majeure de la reconversion urbanistique du site. Par ailleurs, Rout Lëns est le premier projet du Grand-Duché dont le PAP prévoit 30% de logements abordables. Le **masterplan** (plan directeur d'urbanisme) du projet a été présenté au public en novembre 2020. Ce document d'urbanisme encadre la transformation de cette ancienne friche sidérurgique en un écoquartier, en définissant notamment son organisation générale, les emplacements des rues et des bâtiments, ainsi que les principes d'aménagement.

Le quartier Rout Lëns s'étend sur une superficie totale de **10,5 hectares**. Le projet est très ambitieux puisqu'il prévoit notamment :

- la construction de **1 400 logements**, en tenant compte des prévisions démographiques (4 000 habitants à l'horizon 2035) ;
- 9 814 m² dédiés aux **commerces et services**, et 8 006 m² de **bureaux et services de santé** ;
- une offre en matière de **services de proximité** riche et diversifiée pour les futurs habitants (école primaire, crèche, maison relais, résidence étudiante, résidence pour seniors, pôle sportif) et des arrêts de bus, dont un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ;
- en matière de mobilité active, des **pistes cyclables**, dont un raccordement à la piste vélo express nationale ("Vëloespresswee") et un **hub vélo** pour proposer des services de location de vélos type VAE, cargos, etc.

Projection du futur quartier « Rout Lëns », au carrefour entre le Luxembourg et la France



© IKO Real Estate

De fortes ambitions en matière environnementale

Le projet d'aménagement Rout Lëns poursuit des **objectifs environnementaux ambitieux**, parmi lesquels :

- la **neutralité carbone à l'échelle du quartier d'ici 2035** : le projet est précertifié par le label Carbon Footprint Neutral, qui témoigne d'une réduction de 20% des émissions de CO_2 par rapport à la moyenne luxembourgeoise ;
- le **recours aux énergies renouvelables** : un système de géothermie est prévu dans le but d'alimenter l'ensemble du quartier en énergie. Concrètement, ce système puisera la chaleur stockée dans le sol pour fournir du chauffage et de l'eau chaude en hiver et du rafraîchissement en été.
- le **réemploi de matériaux** : le chantier présente d'importants volumes de déchets à valoriser dans le cadre d'une démarche privilégiant l'économie circulaire ; ainsi le béton concassé sera réutilisé pour les sous-couches de voirie, tandis que les éléments métalliques seront recupérés, fondus puis réexploités par ArcelorMittal ;
- l'**agriculture urbaine** (« urban farming ») : les habitants pourront faire pousser leur propre potager dans une ferme urbaine de 6 000 m² ainsi que sur le toit de certains bâtiments.

Un quartier mêlant histoire et culture industrielle

Mêlant nature et mémoire, l'**Allée de la culture industrielle** sera la colonne vertébrale du nouveau quartier et mettra en valeur les bâtiments patrimoniaux de l'ancienne usine Arbed :

- la **Halle des Turbines** : construite en 1901 pour produire l'électricité nécessaire à l'activité sidérurgique, elle deviendra le futur Musée national des Sports ;
- le **Magasin TT** : construit en 1902, ce bâtiment servait d'approvisionnement pour l'exploitation sidérurgique et les employés ; il sera réhabilité en une brasserie de 550 m², et accueillera une terrasse de 200 m² ainsi qu'une mezzanine ;
- la **Halle des Soufflantes** : construite en 1910 pour alimenter les hauts fourneaux en air de combustion, elle deviendra un espace de loisirs et d'activités ;
- le **poste d'Aiguillage** : il servait à orienter les trains desservant le site, il sera converti en logement insolite pour les touristes en quête d'expériences originales ;
- le **Portique de la Möllerei** : initialement destiné au remplissage des wagons en fonte liquide, il sera réhabilité afin d'accueillir des commerces, des bureaux et un espace dédié au coworking.

Belvie, un nouveau quartier résidentiel pensé pour la vie familiale à Sanem

Laboratoire de la transition urbaine au Luxembourg, le site de Belval poursuit sa mutation avec le projet Belvie, porté par AGORA, l'aménageur créé en 2000 par l'État luxembourgeois et par la société ArcelorMittal.

Les principes d'aménagement du quartier Belval Sud

Le Plan d'Aménagement Particulier « Belval Sud I et II » de Sanem s'étend sur une superficie de **8,37 hectares**. Il prévoit notamment :

- une **présence renforcée de la nature en ville** : plus de 50% du périmètre du nouveau quartier sont dédiés aux espaces verts publics avec promenades, placettes, venelles et lieux de rencontre (contre 25% en moyenne dans des développements comparables) ;
- un **tissu urbain hiérarchisé et aéré** : en première ligne le boulevard urbain avec des logements collectifs le long de l'avenue Michel Majerus, colonne vertébrale du quartier, et en deuxième ligne des maisons unifamiliales ;
- une **structuration des déplacements internes autour des mobilités collectives** : Belvie s'inscrit dans une logique de mobilité « post-voiture », en regroupant le stationnement au sein de Mobility Hubs afin de libérer l'espace public et de favoriser les déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs. L'axe principal accueille le tram, un corridor à haut niveau de service (CHNS) et une piste cyclable bidirectionnelle, contribuant ainsi à une organisation des déplacements plus fluide et apaisée au quotidien.
- un **accès routier unique** et une organisation cohérente : un seul accès routier, situé au nord-ouest, qui permet une gestion rationnelle et maîtrisée du trafic motorisé.

Plan aérien de Belval et de Belval Sud (cercle blanc)

© Geoportail

Un quartier urbain multifonctionnel comme réponse aux défis contemporains de la ville durable

Une mixité d'usages pour un équilibre optimal du quartier

L'aménagement de Belval Sud s'appuie sur le **principe de mixité fonctionnelle et typologique**, qui vise à créer un environnement de vie complet répondant aux besoins essentiels des habitants (logements, services, commerces, espaces publics, équipements, etc.), à l'image d'un « **cocon urbain** ».

À la différence de ses quartiers voisins, Belval Sud se distingue par une **programmation foncière raisonnée** :

- 13,49 % des surfaces sont dédiés aux **commerces de proximité**, services, cafés & restaurants ;
- 6,37 % sont dédiés aux **activités tertiaires** ;
- une **crèche** d'une capacité d'accueil de 50 enfants ;
- deux **pôles de mobilité** (« Mobility Hubs ») qui concentrent l'ensemble des places de stationnement du quartier et qui peuvent également proposer des services de mobilité complémentaires (car sharing, relais pick-up, services de réparation de vélos, stations de lavage, etc.).

Une mosaïque de typologies résidentielles

Le quartier Belval Sud repose sur une **gradation des formes urbaines résidentielles**, du boulevard urbain central vers les lisières paysagères au nord et au sud. L'offre de logements répond au **principe de mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle**.

Ainsi, sur les 114 000 m² de surface constructible brute :

- 79 000 m² sont consacrés à la construction de **684 unités de logements**, dont **618 logements collectifs**, principalement sur les axes structurants, et **66 logements individuels**, en périphérie, ouverts sur les lisières vertes ;
- 13 731 m² sont dédiés au **logement abordable** ;
- des parcelles sont réservées à des **projets participatifs** de type « **Coopératives d'habitation** ».

Ce **tissu résidentiel hybride et évolutif** vise à favoriser la cohésion sociale et à faire de Belval Sud un quartier évolutif, résilient et inclusif, en mesure d'accueillir une population aux profils diversifiés.

L'avènement du post-voiture : de l'utopie à la réalité

Le **concept de mobilité** du nouveau quartier repose sur la volonté de réduire au strict minimum la place de l'automobile dans les déplacements quotidiens. Exit le stationnement sur voirie, place aux « Mobility Hubs » (cf. supra). Chaque logement dispose d'une place de stationnement dans le hub située à une distance maximale de 300 mètres de celui-ci.

Pour accompagner la **limitation de l'usage de la voiture individuelle**, l'aménagement du quartier va de pair avec une offre variée en termes de modalités de **transport collectifs**. La planification des mobilités s'articule ainsi autour d'un axe principal traversé par une route, une ligne de tramway, et un couloir de bus à haut niveau de service (CHNS).

La réduction de la dépendance à l'automobile passe également par le développement des **mobilités actives**, grâce à un réseau intégré et interconnecté associant places et cheminements piétons, réseau de venelles nord-sud et pistes cyclables sécurisées, notamment en connexion avec le parc Um Belval, véritable poumon vert de la ville.

Une démarche de développement durable exigeante

Le projet Belvie s'inscrit dans une démarche de **développement durable** ambitieuse, qui se caractérise notamment par :

- la **conception bioclimatique des bâtiments** : une orientation majoritairement Nord-Sud pour garantir une exposition solaire optimale des logements, réduisant ainsi les besoins en chauffage et en climatisation de leurs occupants ;
- l'**emploi de matériaux biosourcés ou recyclables** : permet de réduire l'empreinte carbone des bâtiments neufs (cf. fiche ressource #4 : La construction durable) ;
- l'**emploi de l'acier dans les constructions** : permet de rappeler l'héritage historique de la « Métropole du Fer » ;
- l'**intégration de dispositifs écologiques dans le bâti** : toitures végétalisées, systèmes de récupération des eaux pluviales, et panneaux solaires ;
- la **gestion écologique des espaces verts** : favorise la biodiversité et la régulation du climat à l'échelle du quartier.

Rédaction :
- pour le GECT ALZETTE BELVAL (Ali Yildirim)
- pour le LISER (Frédéric Durand)
- pour l'AGAPE (Gérard Matusac)