CHAPITRE 9

9. REFLEXIONS FINALES

RESTRUCTURATIONS PROPOSEES A COURT, MOYEN, LONG ET PLUS LONG TERME

Afin de conserver les chances d'une urbanisation adéquate dans les vallées de la Sûre et de l'Alzette entourant le bipôle Ettelbruck-Diekirch, il semble opportun d'arrêter la politique de la réalisation d'aménagements au coup par coup au rythme dicté par les promoteurs (et cela non seulement pour les zones de développement réservées à l'habitation). Par contre, il s'impose de revenir à un MASTERPLAN "plus global" qui vise une réorganisation des infrastructures routières / ferroviaires en concordance avec un développement durable des zones urbaines / zones d'activités ; un plan directeur qui garantirait ainsi une future entité Nordstad plus intégrée et plus cohérente (optique: Stadt der kurzen Wege).

Rappelons dans ce contexte que le programme directeur de l'aménagement territoire vise un développement de la Nordstad et reprend ainsi l'intention politique d'établir un bipôle urbain Ettelbruck-Diekirch performant à côté des pôles d'attraction Luxembourg-Ville et Esch/Alzette. Du point de vue trafic (et en concordance avec les objectifs formulés par l'aménagement du territoire), des analyses approfondies reprises aux chapitres 3, 4 et 5 ont déjà fait ressortir clairement une certaine « autonomie » de la Nordstad dans son contexte régional / national. Par contre, les potentialités de développement estimées d'ici à l'an 2020 (voir chapitre 3.4) ont montré que p. ex. les potentialités d'habitation offertes dans les PAG communaux seront saturées en grande ligne en 2020. Reste à voir si les résultats de l'étude IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept Luxemburg) disponibles en cours de l'an 2003 confirment cette situation ambigue.

Sur base des conclusions ressortant de la présente étude de trafic en vue d'un concept global futur (un concept global qui a pris en considération l'ensemble des modes de transports comme p.ex. voitures, camions, bus, train/tram, cyclistes, piétons), il y a lieu de dresser un plan directeur retenant la conception des infrastructures routières/ferroviaires futures. Ainsi des mesures isolées, ayant des effets éventuellement négatifs dans le contexte global, puissent être évitées.

Dès lors, la panoplie des recommandations proposée au présent dossier reste à évaluer par les différentes parties concernées (contexte : groupe de travail / comité d'accompagnement NORDSTAD) et des études approfondies (études de faisabilité, modélisation du trafic par la CMT, APS, Plan d'investissement, etc) restent à lancer pour les éléments-clés identifiés comme fondement de la présente étude.