P.V. AVDPC 11
P.V. ECO 18
P.V. ENV 13
P.V. AI 05
P.V. DEVDU 19
P.V. LOG 05

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

RM/pk

Commission de l'Agriculture, de la Viticulture, du Développement rural et de la Protection des consommateurs

et

Commission de l'Economie

et

Commission de l'Environnement

et

Commission des Affaires intérieures

et

Commission du Développement durable

et

Commission du Logement

Procès-verbal de la réunion du 21 mai 2014 (09h00)

ORDRE DU JOUR :

Présentation des quatre projets de plans directeurs sectoriels (PDS)

9h00 - 9h15 : Introduction et considérations générales par Monsieur le Ministre François Bausch

9h15 - 10h45 : Présentation du projet de PDS « Transports » par Monsieur le Ministre François Bausch

11h00 - 12h30 : Présentation du projet de PDS « Paysages » par Monsieur le Secrétaire d'Etat Camille Gira

*

Présents : M. Frank Arndt, Mme Tess Burton, M. Lex Delles, M. Emile Eicher, M. Gusty Graas, Mme Martine Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Henri

Kox, M. Edy Mertens, Mme Octavie Modert, M. Marco Schank, M. Serge Urbany, Mme Christiane Wickler, membres de la Commission de l'Agriculture, de la Viticulture, du Développement rural et de la Protection des consommateurs

M. Frank Arndt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, Mme Tess Burton, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, Mme Joëlle Elvinger, M. Franz Fayot, M. Claude Haagen, M. Max Hahn, Mme Françoise Hetto-Gaasch, M. Henri Kox, M. Laurent Mosar, M. Serge Urbany, Mme Christiane Wickler, M. Claude Wiseler, membres de la Commission de l'Economie

M. Claude Adam, Mme Diane Adehm (remplaçant M. Marcel Oberweis), M. Frank Arndt, M. Gilles Baum, M. Eugène Berger, M. Max Hahn, M. Jean-Marie Halsdorf, Mme Martine Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Justin Turpel, membres de la Commission de l'Environnement

M. Guy Arendt, M. Frank Arndt, Mme Simone Beissel, M. Yves Cruchten, M. Emile Eicher, M. Gast Gibéryen, M. Claude Haagen, M. Max Hahn, M. Jean-Marie Halsdorf, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Gilles Roth, M. Roberto Traversini, M. Justin Turpel, membres de la Commission des Affaires intérieures

Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gast Gibéryen, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Justin Turpel, Mme Christiane Wickler, membres de la Commission du Développement durable

Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Guy Arendt, M. Frank Arndt, M. André Bauler, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Max Hahn, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Roberto Traversini, M. Justin Turpel, membres de la Commission du Logement

M. Mars Di Bartolomeo, Président de la Chambre des Députés

Mme Lydie Polfer, député *(observateur)*

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Dan Kersch, Ministre de l'Intérieur

M. Fernand Etgen, Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et de la Protection des Consommateurs

M. Camille Gira, Secrétaire d'Etat au Développement durable et aux Infrastructures

M. Romain Diederich, M. Dawid Gawlik, M. Philippe Peters, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. André Loos, du Ministère de l'Agriculture, de la Viticulture et de la Protection des Consommateurs

M. Christian Jacoby, expert

M. Dan Biancalana, M. Jean-Marie Sadler, M. Paul Weidig, du SYVICOL

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission du Développement durable
M. Gusty Graas, Président de la Commission de l'Agriculture, de la Viticulture, du Développement rural et de la Protection des consommateurs
M. Franz Fayot, Président de la Commission de l'Economie
M. Henri Kox, Président de la Commission de l'Environnement
M. Claude Haagen, Président de la Commission des Affaires intérieures
M. Guy Arendt, Président de la Commission du Logement

*

Présentation des quatre projets de plans directeurs sectoriels (PDS)

Après quelques paroles de bienvenue de la part de Madame la Présidente de la Commission du Développement durable, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures prononce quelques remarques introductives en rappelant tout d'abord que le Luxembourg a connu une expansion économique et démographique majeure depuis les années '70. Cette croissance, couplée avec une politique de l'aménagement du territoire inadéquate, a eu pour conséquence une détérioration de la qualité de vie, incluant des problèmes de plus en plus accrus de mobilité, de baisse de la biodiversité, ainsi que d'insécurité au niveau de la planification entrepreneuriale.

Il est rapidement apparu aux responsables politiques que l'exiguïté du territoire du Grand-Duché nécessitait une politique de l'aménagement du territoire optimisée, ayant pour objet d'analyser l'impact d'une croissance économique et démographique soutenue sur le territoire et l'organisation des transports et de développer une stratégie à moyen et long terme pour mieux coordonner l'aménagement du territoire, la planification des transports et la protection des espaces naturels. C'est ainsi qu'en 2004, le Gouvernement de l'époque a présenté l'IVL *(Integratives Verkehrs-und Landesentwicklungskonzept)*, instrument de planification mettant en évidence l'importance d'un développement urbain intégré et cohérent et proposant un choix entre différents *scenarii* de développement. Les *scenarii* proposés par l'IVL ont pourtant rapidement été dépassé par la poursuite de l'expansion économique et démographique du pays et, parallèlement, de nouveaux instruments ont été mis en place, comme par exemple la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain ainsi que la loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire.

La présente réunion a pour objet la présentation des quatre plans sectoriels primaires, à savoir le plan directeur sectoriel « Transports », le plan directeur sectoriel « Paysages », le plan directeur sectoriel « Zones d'activités économiques » et le plan directeur sectoriel « Logement ». Ces différents instruments, qui sont des règlements d'exécution de la loi précitée du 30 juillet 2013, permettront une meilleure organisation territoriale et un meilleur cadrage du développement spatial durable à moyen et long terme.

Monsieur le Ministre informe que chaque groupe politique se verra remettre les dossiers complets comprenant notamment les projets de règlements grand-ducaux au cours de la journée. Les plans seront ensuite présentés aux édiles communaux le 3 juin prochain à l'occasion d'une réunion d'information avec les collèges échevinaux. Le 27 juin 2014,

l'ensemble des documents seront mis en ligne et donc disponibles pour le grand public suite au dépôt des projets de plans des communes.

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures précise encore que la procédure lancée par la présente réunion est une procédure qui se veut participative et que tous les avis qui seront adressés au Gouvernement seront scrupuleusement examinés.

Pour le détail exhaustif de l'exposé introductif de Monsieur le Ministre, il est renvoyé au document repris en annexe 1 du présent procès-verbal.

*

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures présente ensuite le plan directeur sectoriel « Transports » (PST). Pour le détail exhaustif de son exposé, il est renvoyé au document repris en annexe 2 du présent procès-verbal. Suite à son exposé, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- suite à une question afférente, Monsieur le Ministre précise que des couloirs sont d'ores et déjà réservés pour les projets d'infrastructures ferroviaires et routières entérinés par des lois de financement, quand bien même les travaux de construction n'auraient pas encore été entamés. Il ajoute que seuls les projets repris dans les phases 1 et 2 sont susceptibles de bénéficier d'une réservation de couloir et que la quasi-totalité des projets listés dans le PST se situent à des endroits encore vierges de toute construction ;

- quant à la gestion des emplacements de stationnement, le concept proposé dans la stratégie MoDu reste encore d'actualité. Celui-ci sera cependant complété par des projets supplémentaires, tant nationaux que transfrontaliers ;

- dans le même ordre d'idées, il est précisé que, pour ce qui est de la gestion des emplacements de parking dans les communes à dominante rurale, la limitation à un emplacement de parking pour 45 m^2 de surface construite brute ne concernera que les activités de services administratifs ou professionnels ;

- si l'article 17 de l'avant-projet de règlement grand-ducal déclarant obligatoire le PST dispose qu'il est interdit d'implanter des activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois dans des communes à dominante rurale en-dehors d'un centre de développement et d'attraction, Monsieur le Ministre fait savoir que l'expression « nombreux emplois » n'a pas encore été quantifiée avec exactitude ;

- à la critique d'un membre de la Chambre des Députés quant à la quasi-inexistence de projets d'infrastructure routière ou ferroviaire dans le nord et l'est du pays au cours de la phase 1, Monsieur le Ministre répond que les plans directeurs sectoriels ne doivent en aucun cas être appréhendés dans une optique régionale ou locale. Un changement de paradigme est nécessaire dans ce contexte ;

- un représentant du CSV plaide pour la mise à 2x2 voies de la route nationale N7 et pour son insertion dans le PST. Si Monsieur le Ministre l'informe de l'inopportunité, reconnue par les spécialistes de l'Administration des ponts et chaussées, de la réalisation de ces travaux, il ajoute pourtant que des mesures seront prises dans les plus brefs délais en vue de la sécurisation de cette route accidentogène ;

- un intervenant exprime ses préoccupations en ce qui concerne la qualité de vie des habitants des communes de dimension plus modeste, situées en dehors des grands axes routiers et fortement confrontées aux problèmes de circulation liés au transit professionnel. Dans ce contexte, il s'interroge au sujet des contournements routiers de

ces communes. Monsieur le Ministre est d'avis que les problèmes de transit professionnel ne seront pas résolus uniquement par le biais de la construction de contournements mais plutôt par celui de la mise en place du concept global qu'est le PST, couplé à la stratégie « MoDu ». Ceci étant dit, le PST prévoit la construction de plusieurs contournements ;

- dans le même ordre d'idées et suite à des critiques de la part d'un représentant du CSV relatives à la décision de postposer la construction de plusieurs contournements dans le nord du pays (Hosingen, Ettelbruck et Feulen), Monsieur le Ministre informe que le PST qu'il vient de présenter est à cet égard absolument identique à l'avant-projet qu'avait élaboré son prédécesseur Monsieur Claude Wiseler ;

- pour ce qui est du contournement de la commune de Kehlen, un moratoire a été mis en place jusqu'à la fin de l'année 2015 ;

- en ce qui concerne le contournement de Bascharage, il apparaît que sa construction est absolument nécessaire au regard de l'existence d'une zone d'activités économiques de taille importante, engendrant un trafic de poids lourds à travers la localité. Les différentes variantes envisagées pour la construction de ce contournement ne sont pas sans poser problème. Si Monsieur le Ministre informe qu'une nouvelle variante est actuellement en cours d'examen, il ajoute qu'il ignore totalement quel sera le résultat des investigations en cours ;

- un intervenant remarque que, d'une manière générale, peu d'investissements sont prévus dans les zones rurales et il se demande dès lors quel pourra être le rôle de ces régions. Tout en reconnaissant qu'il est bien entendu logique que le PST se situe dans un contexte plus « urbain » en ce sens qu'il est concentré sur les flux de circulation les plus importants en direction des trois grands centres urbains du pays (Luxembourg-ville, Esch-sur-Alzette et *Nordstad*), Monsieur le Ministre propose d'attendre la présentation du plan directeur sectoriel « Zones d'activités économiques » afin de mieux appréhender la situation dans son ensemble ;

- le PST s'appuie sur les mêmes données de base et les mêmes concepts que la stratégie « MoDu ». A l'instar de la stratégie « MoDu », le PST est donc bâti sur le constat que le nombre de déplacements quotidiens va sensiblement augmenter d'ici à 2020. En outre, le PST met en avant le même modal-split que la stratégie « MoDu », à savoir une moyenne nationale minimale de 25/75, porté à 40/60 aux alentours de la capitale ;

- les montants qui seront investis au cours des prochaines années dans le cadre de la mobilité routière et ferroviaire sont extrêmement importants et avoisinent les 2 milliards d'euros. De l'avis de Monsieur le Ministre, ces investissements représentent une nécessité absolue, vu l'immobilisme engendré par la saturation actuelle. Dans ce contexte, il rappelle que le concept mis en place fonctionnera uniquement dans un cadre global et c'est pour cette raison qu'il doit être appréhendé comme un tout ;

- suite à une remarque afférente, Monsieur le Ministre affirme que le PST n'a aucunement vocation interrégionale et qu'il n'appartient pas au Luxembourg ni d'investir dans les pays limitrophes, ni de contraindre ces pays à investir sur leur territoire dans le domaine de la mobilité ;

- en tant que composante importante du trafic dans sa globalité, la mobilité douce devra être mise en avant et les différentes communes du pays devront prendre des mesures allant dans ce sens. Monsieur le Ministre informe d'ailleurs que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures vient de mettre en place une cellule

« mobilité douce ». De la même manière, l'Administration des ponts et chaussées vient de créer une division de la mobilité durable.

*

Monsieur le Secrétaire d'Etat au Développement durable et aux Infrastructures présente le plan directeur sectoriel « Paysages » (PSP). Pour le détail exhaustif de son exposé, il est renvoyé au document repris en annexe 3 du présent procès-verbal.

Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- suite à une remarque afférente, Monsieur le Secrétaire d'Etat réfute le préjugé selon lequel il existerait une dichotomie entre protection de l'environnement et épanouissement de l'agriculture. Il donne d'ailleurs à considérer que les ministères de l'Environnement et de l'Agriculture travaillent ensemble pour sortir de cette logique binaire et renvoie également à l'avant-projet de règlement grand-ducal déclarant obligatoire le PSP qui contient plusieurs mesures en faveur du maintien des fonctions agricoles ;

- l'agriculture traditionnelle ne sera aucunement impactée par la mise en place de zones à vocation spécifique. De l'avis de Monsieur le Secrétaire d'Etat, cette instauration est par ailleurs la meilleure garantie de pérennité de l'activité agricole ;

- les coupures vertes sont le seul endroit où il deviendra quasiment impossible de construire. Des mesures d'aide et d'accompagnement aux agriculteurs sont prévues ;

- un consensus a été trouvé pour renoncer au concept de « zone agricole protégée ». Cette décision a été prise dans l'intérêt des agriculteurs, afin de ne pas mettre en place trop de servitudes. Monsieur le Secrétaire d'Etat précise qu'il n'a ressenti aucune opposition de la part des représentants de la Chambre d'Agriculture lors des discussions qu'il a pu avoir avec eux à ce sujet. Il rappelle également que la revendication de création des zones agricoles protégées est née suite à la crainte du monde agricole de voir disparaître les terrains agricoles à cause des mesures de compensation prévues par le Gouvernement précédent dans le cadre de la réforme de la loi sur la protection de la nature (projet de loi n°6477). Or, le Gouvernement actuel amendera ce projet de loi. Il a choisi une autre voie, actuellement en cours de discussion, pour résoudre la préoccupation justifiée des agriculteurs et envisage de maintenir l'achat et la gestion des terrains compensatoires dans le domaine public, via l'office national de remembrement. Monsieur le Secrétaire d'Etat ajoute encore que le Gouvernement entamera des démarches en vue de mieux protéger les sols, par une loi *ad hoc* prévoyant aussi bien des mesures de prévention contre la dégradation de la qualité des sols que des mesures de réhabilitation des sols détériorés ;

- de l'avis d'un intervenant, il faudrait, pour plus de cohérence, intégrer les zones de protection des eaux dans un PSP plus général. Monsieur le Secrétaire d'Etat estime au contraire que la protection des eaux relève entièrement du domaine de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau et de ses règlements d'exécution qui contiennent des procédures claires en la matière ;

- suite à une question afférente, Monsieur le Secrétaire d'Etat informe que des accords au cas par cas seront trouvés avec les communes sur le territoire desquelles se trouvent des zones de protection de la nature. Ces accords, assortis le cas échéant d'indemnisations, seront négociés de manière pragmatique.

Luxembourg, le 5 juin 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président de la Commission de l'Agriculture, de la Viticulture, du Développement rural et de la Protection des consommateurs,
Gusty Graas

Le Président de la Commission de l'Economie,
Franz Fayot

Le Président de la Commission de l'Environnement,
Henri Kox

Le Président de la Commission des Affaires intérieures,
Claude Haagen

La Présidente de la Commission du Développement durable,
Josée Lorsché

Le Président de la Commission du Logement,
Guy Arendt

ANNEXE 1

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Présentation des projets de plans directeurs sectoriels

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Les plans sectoriels primaires (art. 8 -10) Considérations générales

Sommaire

Bases légales et conceptuelles

Évaluation environnementale stratégique (EES)

Utilité publique, droit de préemption et expropriation avec mesures anti-spéculation foncière

Cheminement procédural: du projet de plan au plan, y compris volet EES et enquête publique

Dispositions réglementaires des plans directeurs sectoriels: prescriptions et recommandations

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Bases légales et conceptuelles
art. 8 - 10

Bases légales et conceptuelles

Les plans directeurs sectoriels primaires «transports» (PST), «logement» (PSL), «paysages» (PSP) et «zones d'activités économiques» (PSZAE):

• sont des règlements d'exécution de la loi modifiée du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire;

• recouvrent les éléments clés ainsi que les quatre grands champs d'action de la politique d'aménagement du territoire telle qu'arrêtée par le programme directeur d'aménagement du territoire;

• ont un impact direct sur l'organisation territoriale et l'occupation du sol à l'échelle nationale et permettent de cadrer le développement spatial durable à moyen et long terme du Luxembourg;

• s'inscrivent dans les approches préconisées au niveau européen et s'insèrent également, en fonction des besoins, dans un contexte transfrontalier et grand-régional plus large.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Évaluation environnementale stratégique (EES)

Evaluation environnementale stratégique (EES)

- Les quatre plans ont été soumis à une EES qui constitue un processus systématique visant à évaluer les conséquences environnementales d'un plan ou d'un programme proposé, de manière à s'assurer qu'elles sont pleinement prises en compte au stade le plus précoce du processus de décision aux côtés des considérations économiques et sociales.

- L'EES fournit des recommandations qui rétroagissent dans le processus de planification de manière à optimiser ses impacts environnementaux.

- L'EES des quatre plans a été intégrée dans leur processus d'élaboration et ses recommandations ont été prises en compte.

- Afin d'optimiser l'interaction entre les plans dans un souci d'approche intégrée, l'EES des quatre plans directeurs sectoriels a été effectuée en parallèle.

- Ceci a permis d'optimiser le processus de concertation inter-plans, en veillant à ce qu'il existe pour l'ensemble des quatre EES élaborées un chapeau commun permettant de cadrer et de structurer l'ensemble de la démarche.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Utilité publique, droit de préemption et expropriation avec mesures anti-spéculation foncière

Utilité publique, droit de préemption et expropriation avec mesures anti-spéculation foncière (1)

Utilité publique

• « *L'exécution des plans déclarés obligatoires est d'utilité publique* » (art. 9 § 7 et art.14 § 2).

Droit de préemption

• « *Les plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol rendus obligatoires en vertu des articles 9 et 14 peuvent conférer un droit de préemption au profit de l'État et des communes territorialement compétentes en vue de la réalisation de leurs objectifs.* » (art. 21 § 1)

Expropriation

• La loi précitée du 30 juillet 2013 autorise l'État et les communes territorialement compétentes à poursuivre l'acquisition et l'expropriation, pour cause d'utilité publique, des immeubles nécessaires à la réalisation des plans directeurs sectoriels et prévoit des mesures pour lutter contre la spéculation foncière. (art. 20, 26 et 27)

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Cheminement procédural: du projet de plan au plan, y compris volet EES et enquête publique

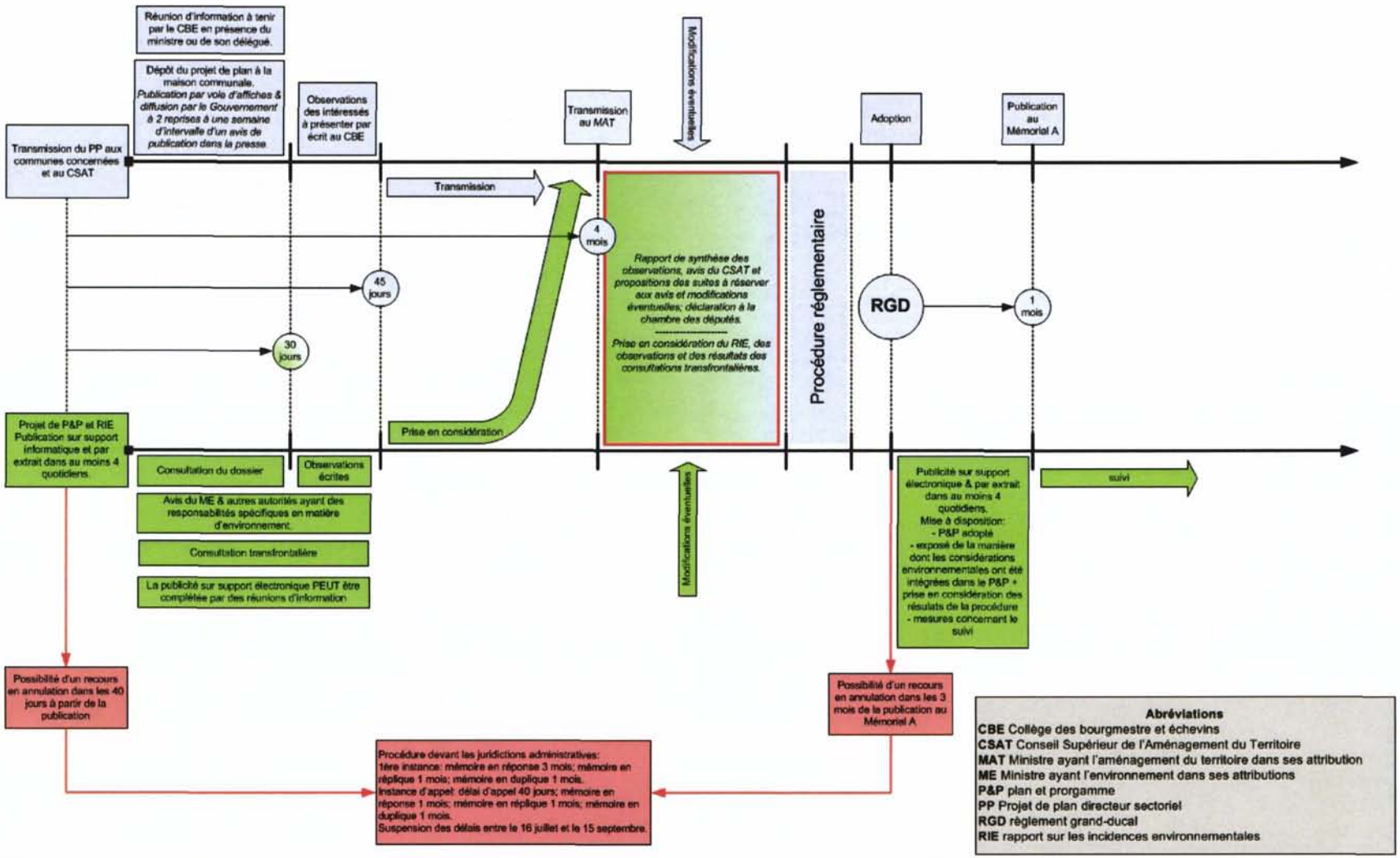
Cheminement procédural

Intégration de l'EES à la procédure d'adoption d'un PS

Elvinger Dessoy Dennewald
Avocats
31, rue d'Eich • L-1461 Luxembourg
Téléphone 42 60 701 • Téléfax 42 60 78

INTEGRATION DE L'EES A LA PROCEDURE D'ADOPTION D'UN PLAN DIRECTEUR SECTORIEL

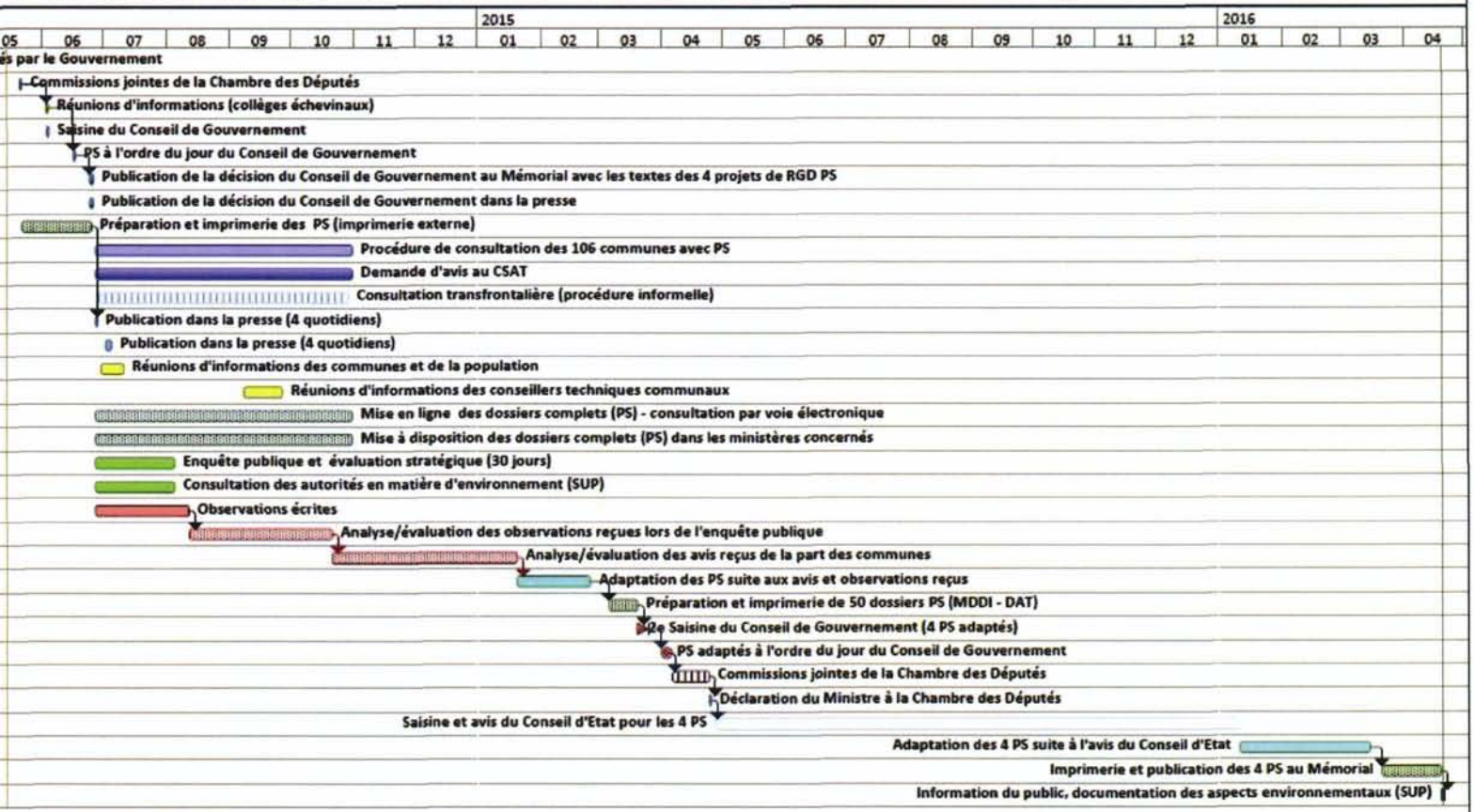
ANNEXE 2



Cheminement procédural et enquête publique (art. 9)

PLANS DIRECTEURS SECTORIELS PST - PSZAE - PSL - PSP
PHASE DE CONSULTATION ET DE COMMUNICATION (sous réserve de modifications)

ID	Début	Fin
1	Fri 04/04/14	Sat 05/04/14
2	Wed 21/05/14	Wed 21/05/14
3	Tue 03/06/14	Tue 03/06/14
4	Tue 03/06/14	Tue 03/06/14
5	Mon 16/06/14	Mon 16/06/14
6	Tue 24/06/14	Wed 25/06/14
7	Tue 24/06/14	Wed 25/06/14
8	Thu 22/05/14	Tue 24/06/14
9	Fri 27/06/14	Thu 30/10/14
10	Fri 27/06/14	Thu 30/10/14
11	Fri 27/06/14	Tue 28/10/14
12	Fri 27/06/14	Fri 27/06/14
13	Wed 02/07/14	Fri 04/07/14
14	Mon 30/06/14	Thu 10/07/14
15	Mon 08/09/14	Fri 26/09/14
16	Fri 27/06/14	Thu 30/10/14
17	Fri 27/06/14	Thu 30/10/14
18	Fri 27/06/14	Mon 04/08/14
19	Fri 27/06/14	Mon 04/08/14
20	Fri 27/06/14	Mon 11/08/14
21	Tue 12/08/14	Mon 20/10/14
22	Tue 21/10/14	Mon 19/01/15
23	Tue 20/01/15	Tue 24/02/15
24	Fri 06/03/15	Thu 19/03/15
25	Fri 20/03/15	Fri 20/03/15
26	Fri 03/04/15	Fri 03/04/15
27	Mon 06/04/15	Thu 23/04/15
28	Fri 24/04/15	Fri 24/04/15
29	Mon 27/04/15	Mon 11/01/16
30	Mon 11/01/16	Mon 14/03/16
31	Mon 21/03/16	Mon 18/04/16
32	Tue 19/04/16	Tue 19/04/16



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Dispositions réglementaires des plans directeurs sectoriels: prescriptions et recommandations

Dispositions réglementaires: Les prescriptions

Dans l'article 19 du projet de loi, deux types de dispositions réglementaires sont distinguées:

Les prescriptions et les recommandations.

Les prescriptions:

« (3) Les prescriptions sont des dispositions obligatoires. Les communes sont obligées de s'y conformer au niveau de leurs plans d'aménagement général, ainsi qu'au niveau de l'adoption de leurs plans d'aménagement particulier.(…) »

Dispositions réglementaires: Les prescriptions

Les prescriptions peuvent avoir les effets suivants :

Certaines prescriptions s'appliquent à partir du jour où le projet de plan directeur sectoriel est déposé à la maison communale (entrée en procédure du projet PDS);

D'autres prescriptions s'appliquent à partir du moment où le plan directeur sectoriel est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal;

D'autres prescriptions ne s'appliquent qu'à partir de la mise en conformité (*voir les slides suivants pour la définition de la mise en conformité*);

Certaines prescriptions ont un effet transitoire à partir du jour où le projet de plan directeur sectoriel est déposé à la maison communale, jusqu'à la mise en conformité. Ces prescriptions n'exigent, le cas échéant, qu'une adaptation partielle des plans d'aménagement communaux;

D'autres prescriptions ont un effet transitoire à partir du moment où le plan directeur sectoriel est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal, jusqu'à la mise en conformité. Ces prescriptions n'exigent, le cas échéant, qu'une adaptation partielle des plans d'aménagement communaux

Dispositions réglementaires: les recommandations

Les recommandations:

« (4) *Les recommandations sont des dispositions que les communes doivent prendre en considération lors de l'élaboration ou de la modification de leur plan d'aménagement général et de leurs plans d'aménagement particulier, tout en ayant la faculté de s'en écarter de manière motivée.* »

Nécessité de modifier la loi précitée du 30 juillet 2013

L'objectif principal est notamment l'optimisation de l'article 19 de la loi précitée du 30 juillet 2013.

- Dans ce sens, le nouvel article 19 fait une distinction claire entre 5 différents cas de figure en ce qui concerne l'applicabilité des prescriptions. L'article en question définit les obligations, ainsi que les facultés, dont la commune dispose par rapport aux différents cas qui peuvent se présenter à partir du projet de plan directeur sectoriel jusqu'à la mise en conformité du PAG .

- En plus, le nouveau texte proposé définit la mise en conformité et procède ainsi à une distinction entre mise en conformité et adaptation partielle du PAG avec les prescriptions d'un plan directeur sectoriel.

- En outre, l'article en question dispose que les communes doivent conformer leur PAG dans un délai de 4 ans à partir du moment où le plan directeur sectoriel est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal. La différence avec l'article initial de la loi (qui prévoyait la date de la prochaine mise à jour) consiste dans le fait que toutes les communes disposent dès lors du même délai de 4 ans.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Merci pour votre attention.

ANNEXE 2

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Présentation des projets de plans directeurs sectoriels

09.05.2014

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Transports

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Le plan sectoriel transports (PST)

Sommaire

Considérations générales

Le PST, ses éléments réglementaires et mise en conformité des PAG

- La réservation de couloirs pour projets d' infrastructures ferroviaires et routières
- La gestion des emplacements de stationnement
- La promotion de la mobilité douce

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Transports

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Considérations générales

Considérations générales

Le plan sectoriel transports (PST) vise une optimisation de la coordination entre le développement spatial, les restrictions environnementales et l'organisation future des réseaux de transports.

Il permet de donner une réponse à l'accroissement pronostiqué des besoins en mobilité, en misant principalement sur le développement des moyens de transport économes (transports en commun et mobilité douce).

Il comporte des prescriptions et recommandations à l'égard des communes et sert de base réglementaire pour intégrer différentes mesures de la stratégie MoDu dans les PAG communaux.

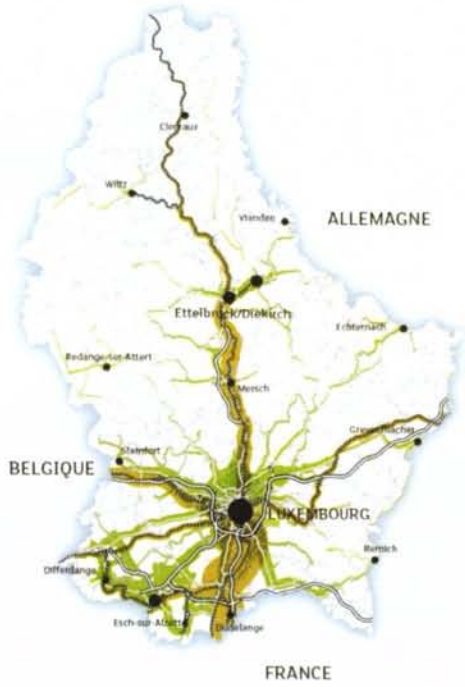
Il s'inscrit, stratégiquement et conceptuellement, entièrement dans le cadre défini par la stratégie globale pour une mobilité durable (MoDu).

Considérations générales

Les constats au niveau de la mobilité

Le trafic motorisé (transports individuels motorisés et transports en commun)

- Une saturation des principaux axes aux heures de pointe
  - Surcharge des axes routiers et ferrés
  - Blocage des bus au niveau des mêmes voies que le trafic individuel



CHARGES JOURNALIÈRES DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN EN 2009

TRAFIC BUS

Nombre de personnes / 24h
0 - 4.000

Nombre de personnes / 24h
> 4.000 *(avec un maximum de 2.900 pour le TICE et 5.800 pour le RGTR)*

TRAFIC CHEMIN DE FER

Nombre de personnes / 24h
0 - 10.000

Nombre de personnes / 24h
> 10.000 *(avec un maximum de 18.200)*

CHARGES JOURNALIÈRES DU TRAFIC ROUTIER EN 2009

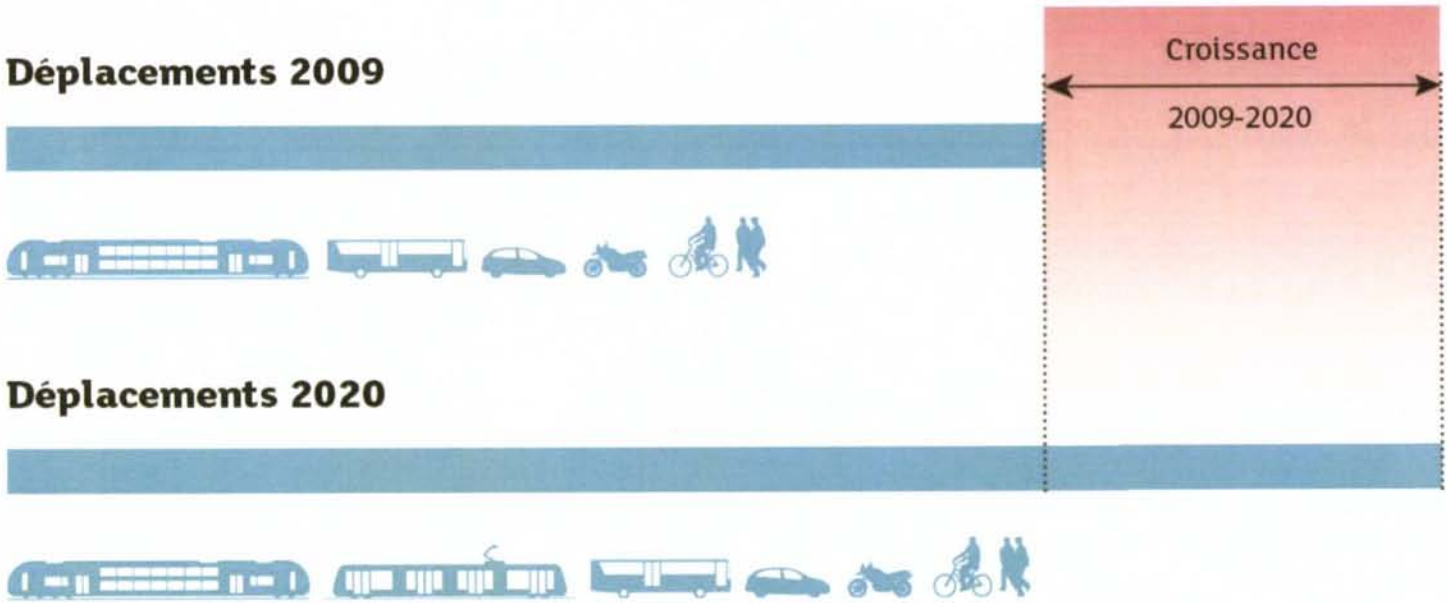
Nombre de véhicules / 24h
0 - 20.000

Nombre de véhicules / 24h
> 20.000 *(avec un maximum de 40.600 véhicules / 24h)*

Considérations générales

Les objectifs (1/3)

Partant des mêmes constats en matière de mobilité, la stratégie de mobilité «MoDu» et le PST se sont fixés les mêmes objectifs, qui tiennent compte de l'augmentation générale des déplacements (mobilité douce, transports en commun et trafic individuel motorisé).



Considérations générales

Les objectifs (2/3)

Objectif 1:

- Meilleure articulation entre le développement territorial et la mobilité

Objectif 2:

- 25 % des déplacements quotidiens en mobilité douce à l'horizon 2020

Objectif 3:

- 25 % des déplacements motorisés en transports en commun à l'horizon 2020

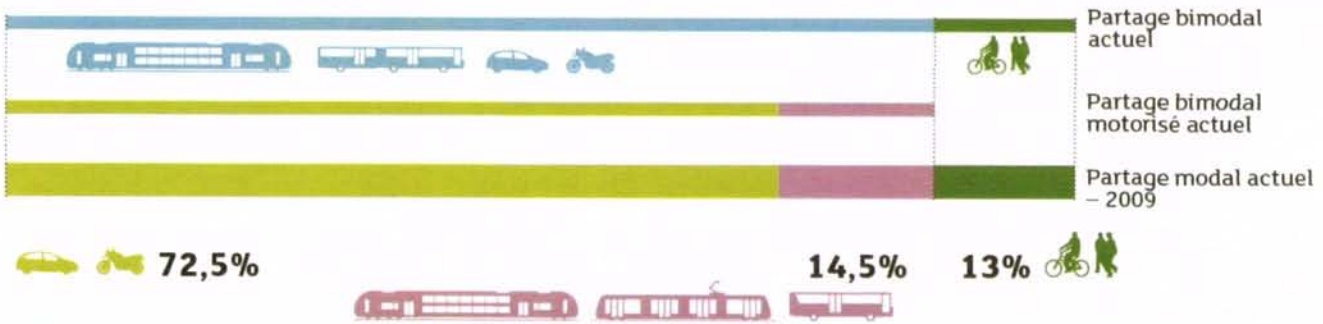
Objectif 4:

- Favoriser une utilisation alternative de la voiture

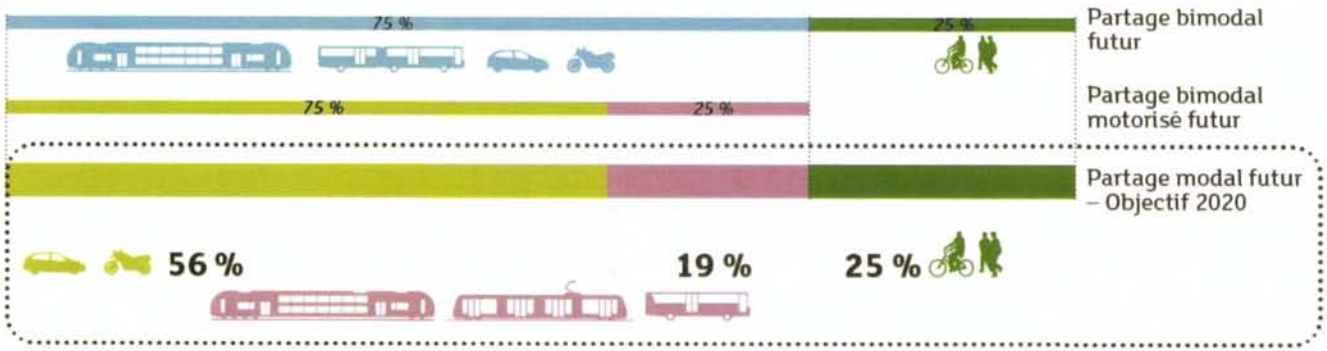
Considérations générales

Les objectifs (3/3)

Partage modal actuel – 2009



Partage modal futur – Objectif 2020



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Transports

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

Articulation MoDu-PST

La stratégie globale pour une mobilité durable (MoDu)

Le MoDu décrit de manière explicite comment certains projets et mesures interagissent et s'intègrent dans une stratégie globale et durable.

Plan sectoriel transports (PST)

Le PST constitue en quelque sorte le pendant réglementaire de la stratégie MoDu.

Le nouveau Gouvernement a toutefois apporté certaines modifications ponctuelles, notamment par rapport aux projets de transports prioritaires définis dans le cadre de la stratégie MoDu.

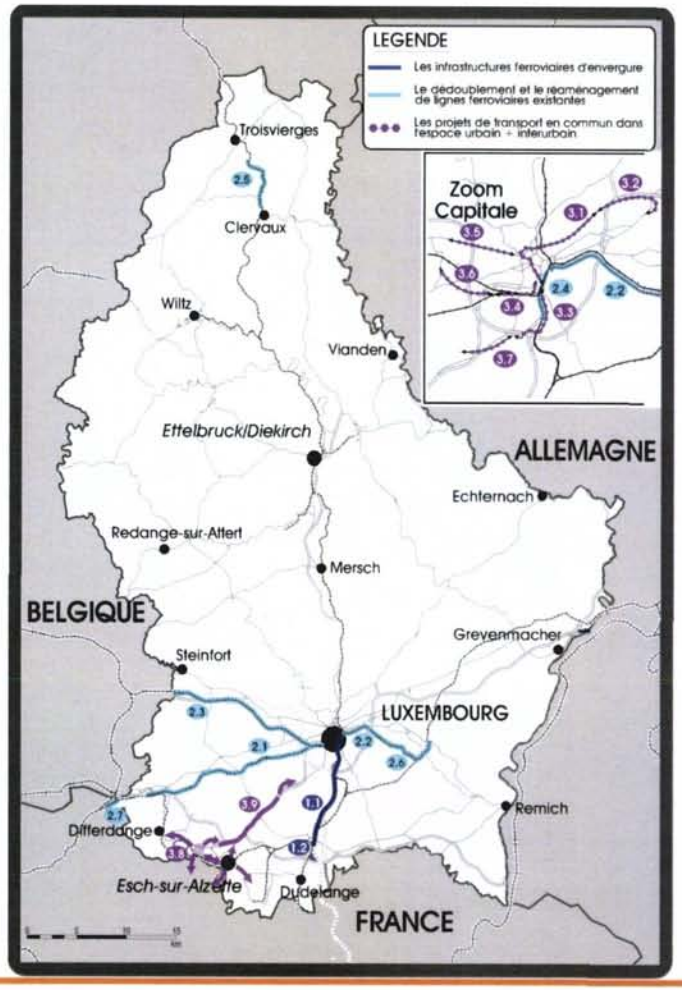
Le PST permet :

- d'entrer dans le détail sur différents projets et mesures de la stratégie MoDu
- de donner un cadre réglementaire à différents projets et mesures de la stratégie, dont principalement:
  - La **réservation de couloirs de projets d' infrastructures**
  - La mise en place d' une **gestion conséquente des emplacements de stationnement**
  - La **promotion de la mobilité douce**

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La réservation de couloirs pour projets d'infrastructures ferroviaires et routières

Définition d'un ensemble de projets ferrés



Les infrastructures ferroviaires d'envergure

- 1.1 Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg
- 1.2 Plateforme ferroviaire multimodale Bettembourg / Dudelange

Le dédoublement et le réaménagement de lignes ferroviaires existantes

- 2.1 Mise à double voie intégrale de la ligne Luxembourg-Pétange
- 2.2 Mise à double voie du tronçon Hamm - Sandweiler
- 2.3 Modernisation de la ligne de Luxembourg - Kleinbettingen
- 2.4 Réaménagement de la Gare Centrale de Luxembourg avec les têtes Nord, Sud et Ouest
- 2.5 Mise à double voie de la ligne du Nord sur le tronçon Clervaux - Pfaffenmühle
- 2.6 Mise à double voie du tronçon Sandweiler - Oetrange
- 2.7 Mise à double voie du tronçon de ligne Rodange - frontière française

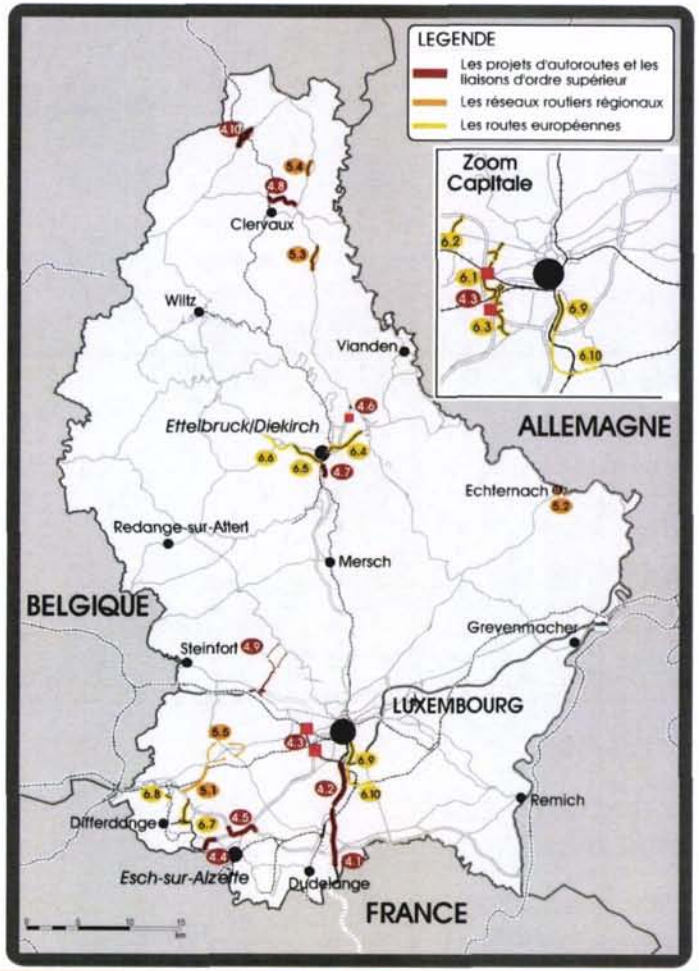
Les projets de transport en commun dans l'espace urbain + interurbain

- 3.1 Ligne de tram entre le pôle d'échange Kirchberg / Luxexpo et la Gare Centrale
- 3.2 Ligne de tram entre le pôle d'échange Kirchberg / Luxexpo et Höhenhof / Aérogare
- 3.3 Ligne de tram entre la Gare Centrale et les pôles d'échange Bonnevoie, Howald et Cloche d'Or
- 3.4 Ligne de tram entre la Gare Centrale et la Porte de Hollerich
- 3.5 Ligne de tram entre le pôle d'échange Place de l'Etoile et la deuxième école européenne
- 3.6 Ligne de tram entre la Porte de Hollerich et Bertrange / Strassen
- 3.7 Ligne de tram entre le pôle d'échange Cloche d'Or et Leudelange
- 3.8 Réseau de transport en commun à haut niveau de service dans le région Sud
- 3.9 Voie bus sur l'autoroute A4 entre Esch-sur-Alzette / Belval et Luxembourg (Leudelange / Pôle d'échange Cloche d'Or)

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La réservation de couloirs pour projets d'infrastructures ferroviaires et routières

Définition d'un ensemble de projets routiers



Les projets d'autoroutes et les liaisons d'ordre supérieur

- 4.1 A3 - Section entre l'échangeur Dudelange-Centre et l'Aire de Berchem: Optimisation du réseau autoroutier dans le cadre de la réalisation de l'Eurohub / de la plateforme ferroviaire multimodale à Bettembourg / Dudelange
- 4.2 A3 - Mise à 2x3 voies de la section Aire de Berchem - Croix de Gasperich
- 4.3 A6 - Sécurisation / Optimisation de la croix de Cessange et de l'échangeur Helfenterbrück
- 4.4 Liaison Micheville (A4)
- 4.5 Optimisation de la Collectrice du Sud (A13-A4-A13)
- 4.6 Echangeur et accès Z.A. Fridhaff
- 4.7 Sécurisation de la B7 entre l'échangeur Colmar-Berg et l'échangeur Ettelbruck - Elimination des goulots d'étranglement
- 4.8 Transversale de Clervaux (N7-N18)
- 4.9 Contournement de Olm-Kehlen (N6-A6-N12)
- 4.10 Contournement de Troisvierges (N12)

Les routes européennes

- 5.1 Contournement de Bascharage (E44/N5)
- 5.2 Voies de délestage à Echternach (N10/E29/N11)
- 5.3 Contournement de Hosingen (E42/N7)
- 5.4 Contournement de Heinerscheid (E42/N7)
- 5.5 Contournement de Dippach (E44/N5)

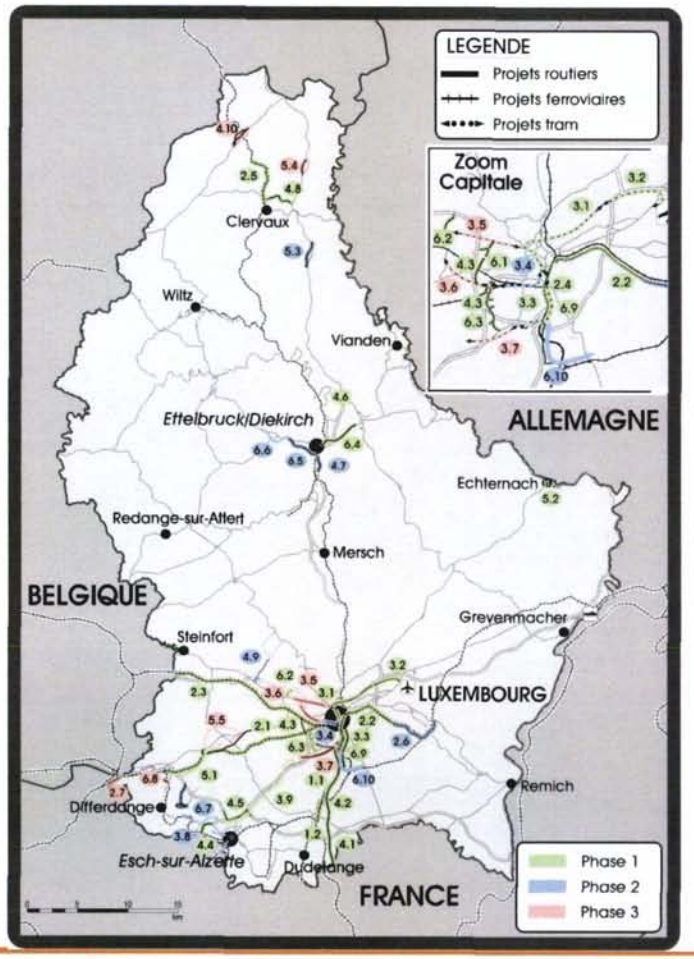
Les réseaux routiers régionaux

- 6.1 Boulevard de Merl (N6-N5-A4)
- 6.2 Voies de délestage de Strassen
- 6.3 Contournement de Cessange (A4-N4)
- 6.4 Corridor multimodal de transport Ettelbruck-Diekirch et priorisation pour bus à Diekirch
- 6.5 Contournement d'Ettelbruck (N7-N15)
- 6.6 Contournement de Feulen (N15-N21-N15)
- 6.7 Desserte interurbaine Differdange - Sanem
- 6.8 Déviation CR175 (Niederkorn)
- 6.9 Nouvelle N3 - Section boulevard urbain
- 6.10 Nouvelle N3 - Section contournement de Hesperange / Alzingen

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La réservation de couloirs pour projets d'infrastructures ferroviaires et routières

Priorisation des projets d'infrastructures en phase avec MoDu



Les infrastructures ferroviaires d'envergure

- 1.1 Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg
- 1.2 Plateforme ferroviaire multimodale Bettembourg / Dudelange

Le dédoublement et le réaménagement de lignes ferroviaires existantes

- 2.1 Mise à double voie intégrale de la ligne Luxembourg-Pétange
- 2.2 Mise à double voie du tronçon Hamm - Sandweiler
- 2.3 Modernisation de la ligne de Luxembourg - Kleinbettingen
- 2.4 Réaménagement de la Gare Centrale de Luxembourg avec les têtes Nord, Sud et Ouest
- 2.5 Mise à double voie de la ligne du Nord sur le tronçon Clervaux - Pfaffenmühle
- 2.6 Mise à double voie du tronçon Sandweiler - Oetrange
- 2.7 Mise à double voie du tronçon de ligne Rodange - frontière française

Les projets de transport en commun dans l'espace urbain + interurbain

- 3.1 Ligne de tram entre le pôle d'échange Kirchberg / Luxexpo et la Gare Centrale
- 3.2 Ligne de tram entre le pôle d'échange Kirchberg / Luxexpo et Höhenhof / Aérogare
- 3.3 Ligne de tram entre la Gare Centrale et les pôles d'échange Bonnevoie, Howald et Cloche d'Or
- 3.4 Ligne de tram entre la Gare Centrale et la Porte de Hollerich
- 3.5 Ligne de tram entre le pôle d'échange Place de l'Etoile et la deuxième école européenne
- 3.6 Ligne de tram entre la Porte de Hollerich et Bertrange / Strassen
- 3.7 Ligne de tram entre le pôle d'échange Cloche d'Or et Leudelange
- 3.8 Réseau de transport en commun à haut niveau de service dans la région Sud
- 3.9 Voie bus sur l'autoroute A4 entre Esch-sur-Alzette / Belval et Luxembourg (Leudelange / Pôle d'échange Cloche d'Or

Les projets d'autoroutes et les liaisons d'ordre supérieur

- 4.1 A3 - Section entre l'échangeur Dudelange-Centre - Aire de Berchem: Optimisation du réseau autoroutier dans le cadre de la réalisation de l'Eurohub / plateforme multimodale à Bettembourg
- 4.2 A3 - Mise à 2x3 voies de la section Aire de Berchem - Croix de Gasperich
- 4.3 A6 - Sécurisation / optimisation de la croix de Cessange et de l'échangeur Hellenterbrück
- 4.4 Liaison Micheville (A4)
- 4.5 Optimisation de la Collectrice du Sud (A13-A4-A13)
- 4.6 Echangeur et accès Z.A. Fridhaff
- 4.7 Sécurisation de la B7 entre l'échangeur Colmar-Berg et l'échangeur Ettelbruck Elimination des goulots d'étranglement
- 4.8 Transversale de Clervaux (E421/N7/N18)
- 4.9 Contournement de Olm-Kehlen (N6-A6-N12)
- 4.10 Contournement de Troisvierges (N12)

Les routes européennes

- 5.1 Contournement de Bascharage (E44/N5)
- 5.2 Voies de délestage à Echternach (N10/E29/N11)
- 5.3 Contournement de Hosingen (E421/N7)
- 5.4 Contournement de Heinerscheid (E421/N7)
- 5.5 Contournement de Dippach (E44/N5)

Les réseaux routiers régionaux

- 6.1 Boulevard de Merl (N6-N5-A4)
- 6.2 Voies de délestage de Strassen
- 6.3 Contournement de Cessange (A4-N4)
- 6.4 Corridor multimodal de transport Ettelbruck-Diekirch et priorisation pour bus à Diekirch
- 6.5 Contournement d'Ettelbruck (N7-N15)
- 6.6 Contournement de Feulen (N15-N21-N15)
- 6.7 Desserte interurbaine Differdange - Sanem
- 6.8 Déviation CR175 (Niederkorn)
- 6.9 Nouvelle N3 - Section boulevard urbain
- 6.10 Nouvelle N3 - Section contournement de Hesperange / Aldingen

43 projets dont:

- 25 en phase 1
- 10 en phase 2
- 8 en phase 3

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La réservation de couloirs pour projets d'infrastructures ferroviaires et routières

Désignation de couloirs

Principes

- Seuls les projets repris aux phases 1 et 2 sont susceptibles de bénéficier d'une réservation de couloir.
- Les études techniques doivent avoir atteint le stade de l' APS (avant-projet sommaire) avec une seule variante de tracé.
- Les conclusions des évaluations environnementales doivent le permettre.

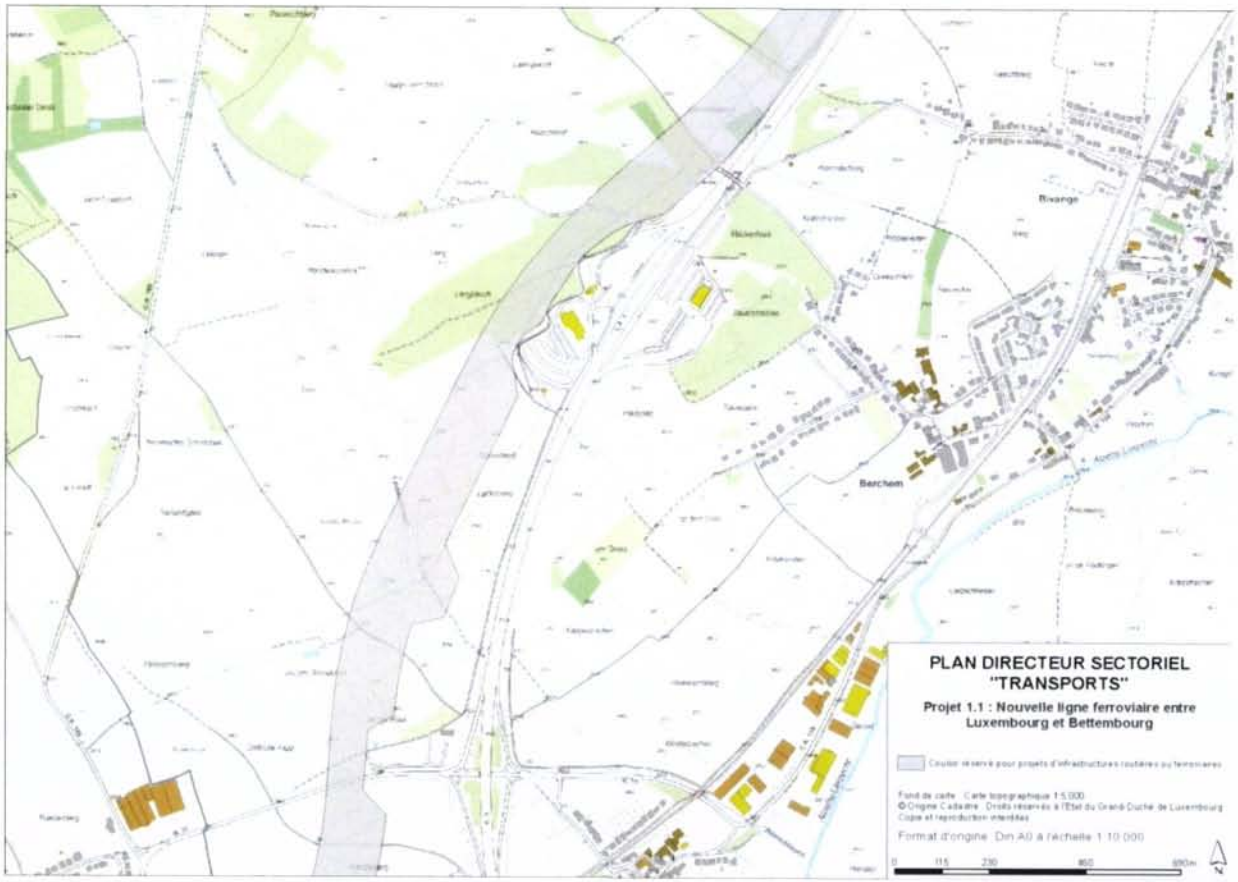
Entrée en vigueur des prescriptions

- Prescription à effet défensif directement applicable (art.6)
- Désignation des couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires dans les plans d'aménagement découlant des articles 6 et 7 (art. 24.2)
- Un droit de préemption est conféré à l'Etat et aux communes concernées pour les terrains nécessaires aux couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires (art.18)

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La réservation de couloirs pour projets d'infrastructures ferroviaires et routières

Exemple d'un couloir de projet à transposer dans un PAG



Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La gestion des emplacements de stationnement

Enjeux

- Promouvoir et augmenter la part modale des transports en commun
- Enrayer les effets pervers du déplacement des entreprises du secondaire par celles du tertiaire en raison des normes d' emplacements de stationnement différentes
- Réduire le nombre de voitures privées afin d' améliorer la circulation et la ponctualité des transports collectifs sur route
- Diminuer l' usage du véhicule personnel prioritairement en milieu urbain et périurbain

Fondements logiques du modèle

- Adéquation entre restriction en parkings et offre en transports en commun compte tenu des besoins liés au type d' entreprise et de la fonction urbaine

Découpage territorial

- Zones urbaines et périurbaines concernées au premier chef
- Zones rurales: se limiter à l' essentiel

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

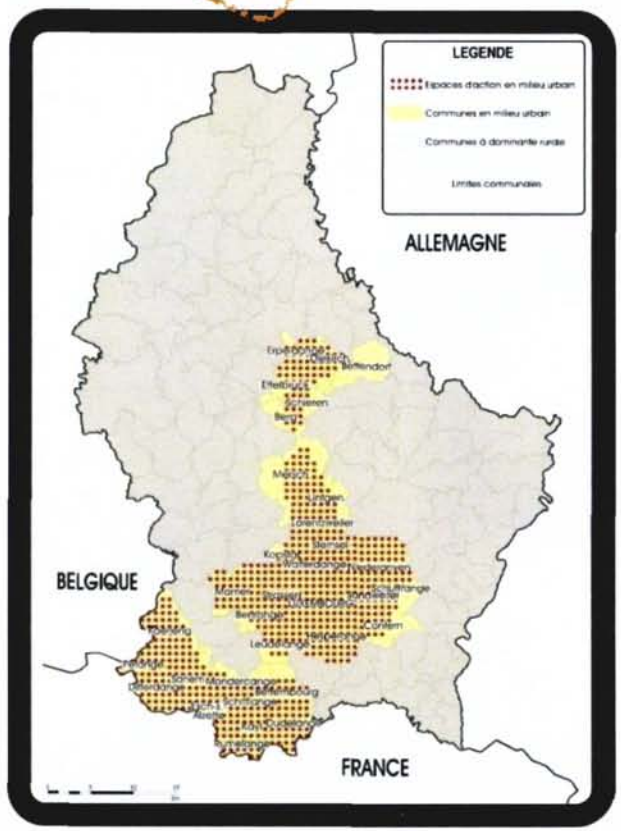
La gestion des emplacements de stationnement

Découpage territorial (art.10)

Pour les besoins de la mise en œuvre de la gestion des emplacements de stationnement, le territoire national est subdivisé en communes à dominante urbaine et périurbaine d'une part et en communes à dominante rurale d'autre part.

Les communes à dominante urbaine et périurbaine sont celles qui sont définies à l'annexe 2.
Il s'agit des communes de l'agglomération de la Ville de Luxembourg («espace à structurer»), les communes de la zone fortement urbanisée de la Région Sud («espace à régénérer»), les communes formant la Nordstad («espace à développer») et les communes de la Vallée de l'Alzette.

Toutes les communes qui ne sont pas classées en commune à dominante urbaine et périurbaine suivant l'annexe 2 constituent des **communes à dominante rurale**.



Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à **dominante rurale**

Une seule norme (art.17)

La commune fixe dans le cadre de son PAG un nombre maximal d'emplacements de stationnement par surface construite brute pour les **activités de services administratifs ou professionnels** qui ne peut pas dépasser **1 emplacement de parking pour 45 m²** de surface construite brute.

Il est **interdit d'implanter des activités de services administratifs ou professionnels** à nombreux emplois dans des communes à dominante rurale en-dehors d'un« centre de développement et d'attraction » (CDA).

Le CDA se rapporte dans le cadre du présent règlement grand-ducal aux espaces prioritaires d'urbanisation pour l'habitat des communes énumérées à l'annexe 5, tels que définis suivant les prescriptions du plan directeur sectoriel « logement ».

Le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif peut être **adapté dans une marge de -10% à + 10%** pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à **dominante rurale**

Prescription transitoire (art.23.4)

A partir du moment où le PST est déclaré obligatoire et jusqu'à la mise en conformité par les communes de leur plan ou projet d'aménagement général avec les prescriptions du PST, la prescription transitoire suivante est applicable :

Le nombre maximal d'emplacements de stationnement par surface construite brute pour les activités **de services administratifs ou professionnels** ne peut pas dépasser **1 emplacement de parking pour 45 m2** de surface construite brute.

Exception: La prescription transitoire ne s'applique pas si:

- le plan d'aménagement général ou les plans d'aménagement particulier dûment approuvés avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » ; ou
- les plans d'aménagement particulier déposés à la maison communale avant le dépôt du projet dudit plan directeur sectoriel, en disposent autrement.

Il est interdit d'implanter des activités de **services administratifs ou professionnels** à nombreux emplois **en-dehors des communes énumérées à l'annexe 5**.

Le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif peut être **adapté dans une marge de -10% à + 10%** pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à **dominante urbaine**

Principe

Le système de gestion: principes normatifs, marge de manœuvre communale et catégories de sites

- Un socle fixe
- La possibilité pour les communes de prévoir des suppléments provisoires (à restituer) et/ou définitifs
- Des bornes inférieures et supérieures entre lesquelles peut s'exercer l'autonomie communale
- 3 catégories de sites variant en fonction de la qualité de la desserte par les transports en commun à fixer cartographiquement
- La possibilité pour les communes d'opter pour des normes encore plus restrictives, si la desserte par les transports en commun le permet

Le système définit des normes pour les fonctions services administratifs ou professionnels , artisanat/industrie, commerce de détail.

La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à **dominante urbaine**

Catégories de sites à distinguer dans le PAG (art.11)

Classification des sites en milieu urbain ou périurbain en 3 catégories: catégories 1, 2 et 3

La classification dépend:

- de la qualité de desserte du/des arrêt(s) de transports en commun à proximité du site
- de la distance du site vers le/les arrêt(s) le(s) plus proche(s)
- du temps de parcours de cet/ces arrêt(s) vers le prochain point nodal

Des catégories exceptionnelles pourront être définies sous les conditions suivantes:

- Définition d'un site comme étant de catégorie «1+» lorsque la qualité de desserte par les transports collectifs est jugée suffisamment importante

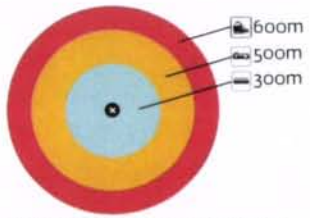
- Application locale des principes applicables aux communes à dominante rurale dans le cas où un site est jugé s'apparenter à un milieu à dominante rurale

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à **dominante urbaine**

Condition à remplir pour un site de catégorie 1:

Distance maximale (par modes de transports publics) du site par rapport à un arrêt à très haut niveau de service:



* arrêt à très haut niveau de service

L'arrêt à très haut niveau de service est défini par une desserte minimale et un temps de trajet maximal vers ou à partir du point nodal le plus proche:

- Desserte minimale:

	4 x par heure pendant au moins 2 heures par jour pour au moins une direction de circulation **et** 2 x par heure pendant au moins 12 heures par jour pour au moins une direction de circulation
ou	
	6 x par heure pendant au moins 2 heures par jour et direction de circulation **et** 3 x par heure pendant au moins 12 heures par jour et direction de circulation
ou	
	3 x par 1/2 heure pendant au moins 2 heures par jour **et** 3 x par heure pendant au moins 12 heures par jour

- Temps de trajet maximal en transports collectifs sans correspondance de dix minutes de l'arrêt vers un point nodal ou à partir d'un tel point nodal

La gestion des emplacements de stationnement dans les communes **à dominante urbaine**

Prescription transitoire (art. 23.3)

A partir du moment où le PST est déclaré obligatoire et jusqu'à la mise en conformité par les communes de leur plan ou projet d'aménagement général avec les prescriptions du PST, la prescription transitoire suivante est applicable :

Le nombre maximal d'emplacements de stationnement par surface construite brute pour les activités de **services administratifs ou professionnels** ne peut pas **dépasser 1 emplacement de parking pour 70m^2 de surface construite.**

Exception: La prescription transitoire ne s'applique pas si:

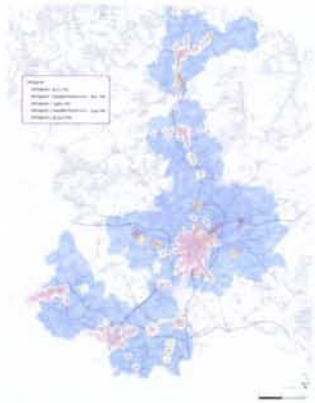
- le plan d'aménagement général ou les plans d'aménagement particulier dûment approuvés avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » ; ou
- les plans d'aménagement particulier déposés à la maison communale avant le dépôt du projet dudit plan directeur sectoriel, en disposent autrement.

Le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif peut être **adapté dans une marge de -10% à + 10%** pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La gestion de stationnement

Mise en pratique à l'aide du plan de gestion de stationnement automobile



- Visualisation des différents sites et leur catégorisation.

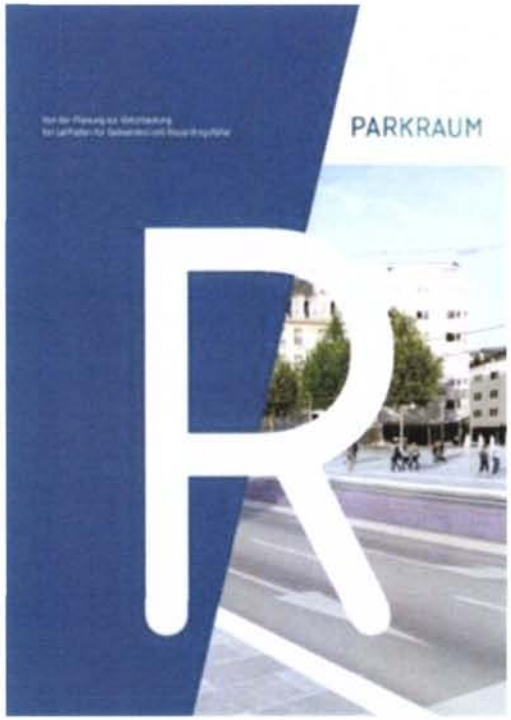
- L'utilisateur de l'outil «Gestion de stationnement» recherche le numéro de la parcelle PCN et définit le type d'activités (services administratifs/professionnels, commerce de détail, artisanat et industrie) et la surface construite brute (m^2).

  Ensuite l'outil calculera automatiquement, en fonction des seuils définis par la commune dans le PAG, le nombre d'emplacements de stationnement obligatoires, provisoires supplémentaires.

La gestion de stationnement

Mise en pratique

En guise d'aide aux communes, le MDDI a élaboré un fil conducteur de la gestion des emplacements de stationnement dans le cadre de la convention DICI.

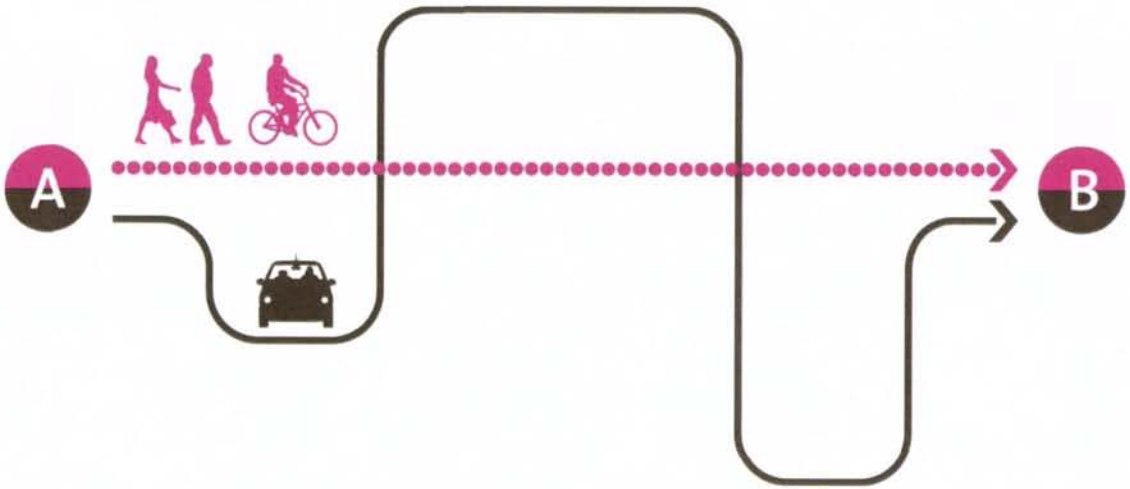


Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

Promotion de la mobilité douce

Les constats au niveau de la mobilité douce (vélo, marche à pied)

- Moyen de déplacement le plus efficace sur les trajets courts
- En 2009: représente seulement 13% des déplacements quotidiens
- Considérée comme un mode de transport dédié aux loisirs



Enjeu: développement conséquent de la mobilité douce (25% des déplacements quotidiens) en la considérant comme un mode de transport à part entière

Promotion de la mobilité douce

But

Créer à l'intérieur des localités, des chemins piétonniers et/ou espaces cyclables facilement accessibles, y compris pour les personnes à mobilité réduite, fonctionnels, courts et sûrs, surtout entre les différents points d'attraction et arrêts ferroviaires, tram et bus.

Aménager des aires de stationnement réservées aux vélos.

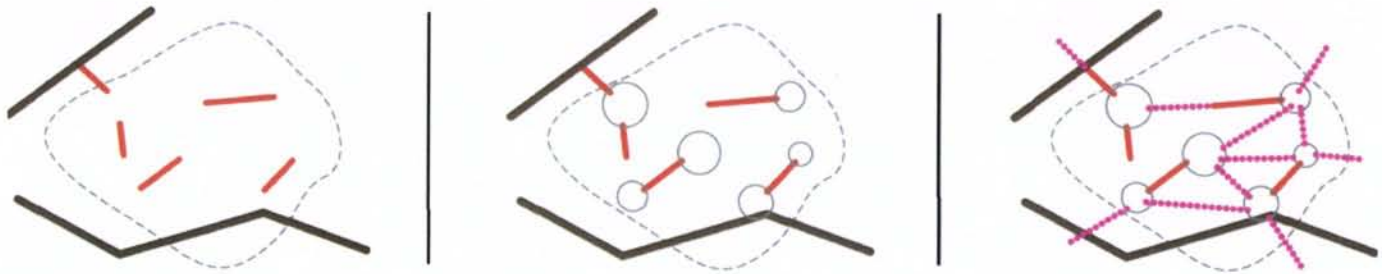
Aménager des zones de rencontre au sens de l'article 2, point 1.27 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Lier le réseau communal de voies de mobilité douce au réseau national de pistes cyclables.

Promotion de la mobilité douce

La stratégie pour la mobilité douce

La priorité réside dans la création de réseaux performants, cohérents et complets pour la mobilité douce.



Source : Ministère de l'Intérieur, 2003

Situation existante (réseau national de pistes cyclables + fragments à l'intérieur de la commune)

Première étape (connexion des points d'attraction aux réseaux existants)

Seconde étape (finalisation du réseau de mobilité douce)

Promotion de la mobilité douce

La commune est tenue de prévoir dans le cadre de son PAG un réseau cohérent de voies de mobilité douce, qui doit (art. 9.1) :

- relier entre eux les points d'intérêt
- être connecté aux quartiers résidentiels
- pouvoir garantir une connexion courte et sûre du réseau communal de voies de mobilité douce au réseau national de pistes cyclables

Les voies de mobilité douce doivent emprunter un tracé court tout en évitant des pentes excessives et en garantissant la sécurité des usagers (art. 9.2).

La commune doit transposer dans le cadre de son PAG les nombres minima, tels que définis à l'annexe 6, pour les emplacements de vélos (art. 9.4).

Il est recommandé que les PAP « nouveau quartier » couvrant des quartiers d'habitation et des quartiers mixtes prévoient, pour autant que les charges de trafic motorisé le permettent, des zones de rencontre ou des zones résidentielles, au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (art. 9.5).

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

Promotion de la mobilité douce

A partir du moment où le PST est déclaré obligatoire, la prescription concernant les besoins minimaux en matière d'emplacements vélo est applicable (art. 9 paragraphe (3) et 23).

Exception: La prescription transitoire ne s'applique pas si:

- le plan d'aménagement général ou les plans d'aménagement particulier dûment approuvés avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » ;

ou

- les plans d'aménagement particulier déposés à la maison communale avant le dépôt du projet dudit plan directeur sectoriel, en disposent autrement.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Merci pour votre attention.

ANNEXE 3

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Présentation des projets de plans directeurs sectoriels

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Le plan sectoriel paysages

PSP

Sommaire

Considérations générales
Cadrage du développement des paysages
Éléments réglementaires du PSP et leur mise en œuvre

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Considérations générales

Considérations générales

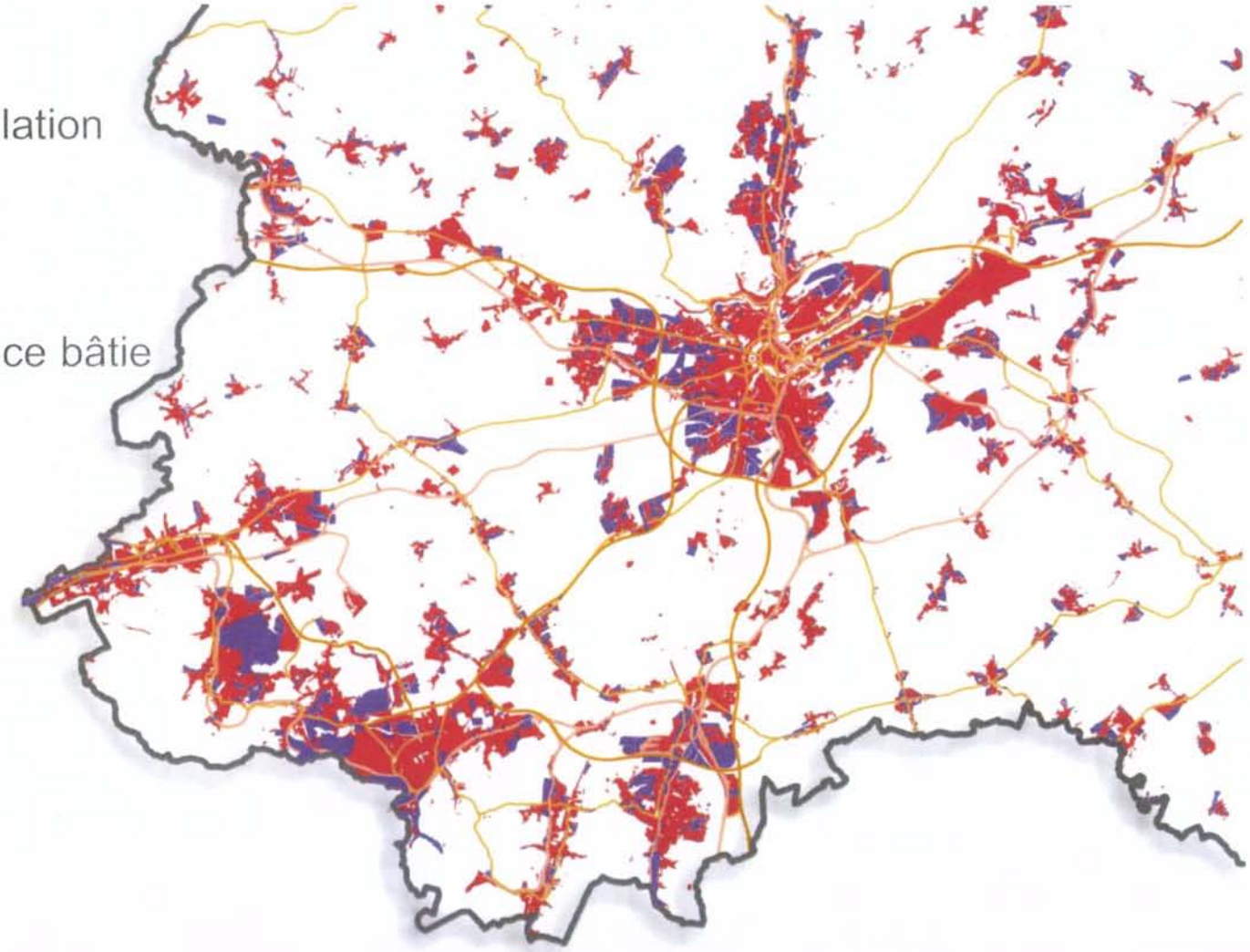
Les enjeux paysagers

Considérations générales

Canaliser la pression urbaine

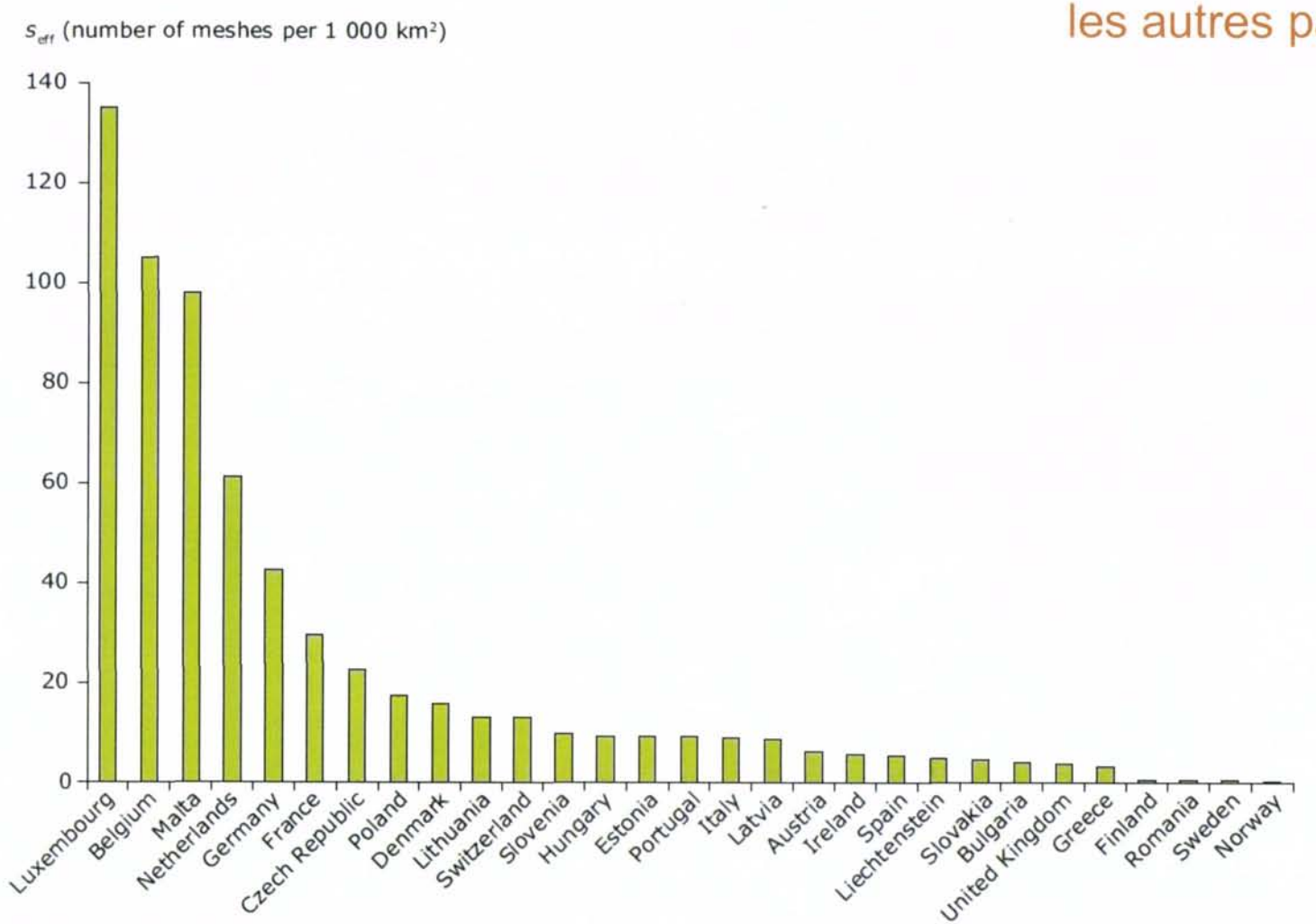
1972 – 2009 :
Augmentation de la population d'environ 30%

1972 – 2009 :
Augmentation de la surface bâtie de 66%



Considérations générales

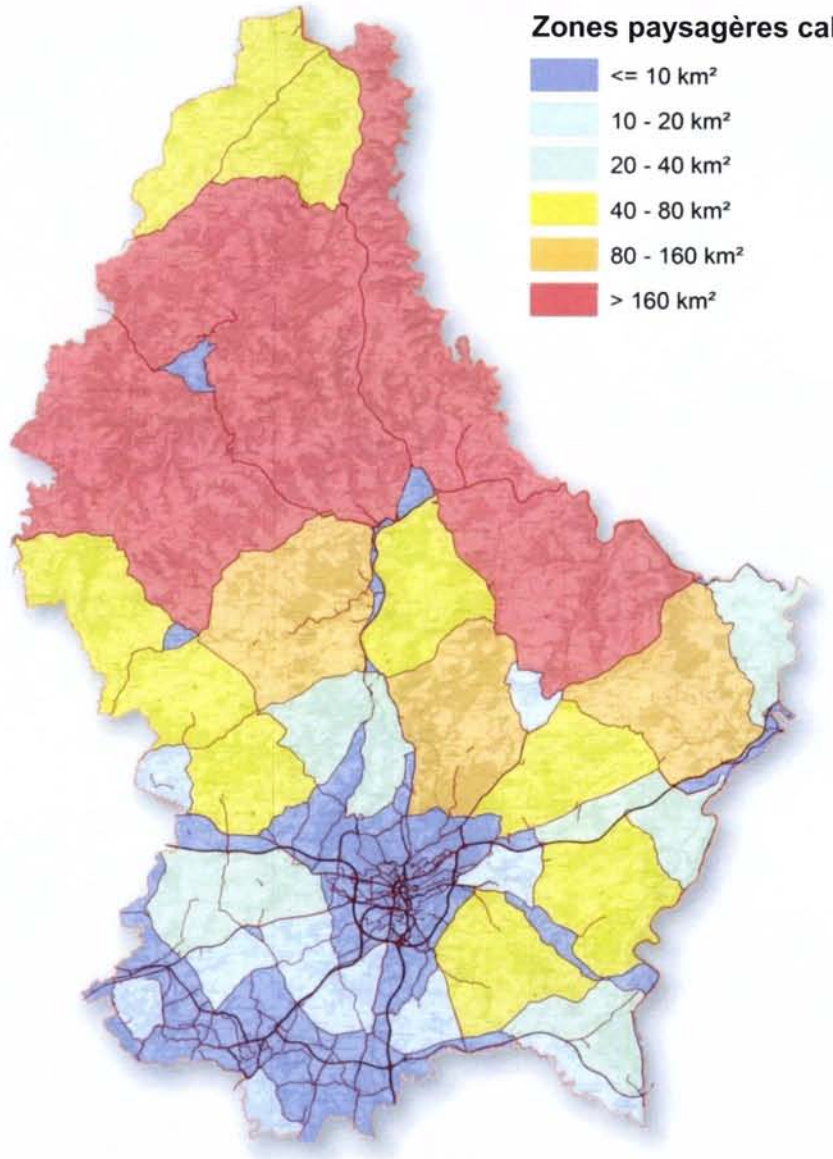
L'état de fragmentation des paysages luxembourgeois en comparaison avec les autres pays européens



Source: EEA/FOEN, 2011.

Considérations générales

Éviter la fragmentation supplémentaire
des paysages et
améliorer la connectivité écologique



Considérations générales

Les principaux facteurs affectant les habitats et espèces de la Directive « Habitats » (92/43/CEE)

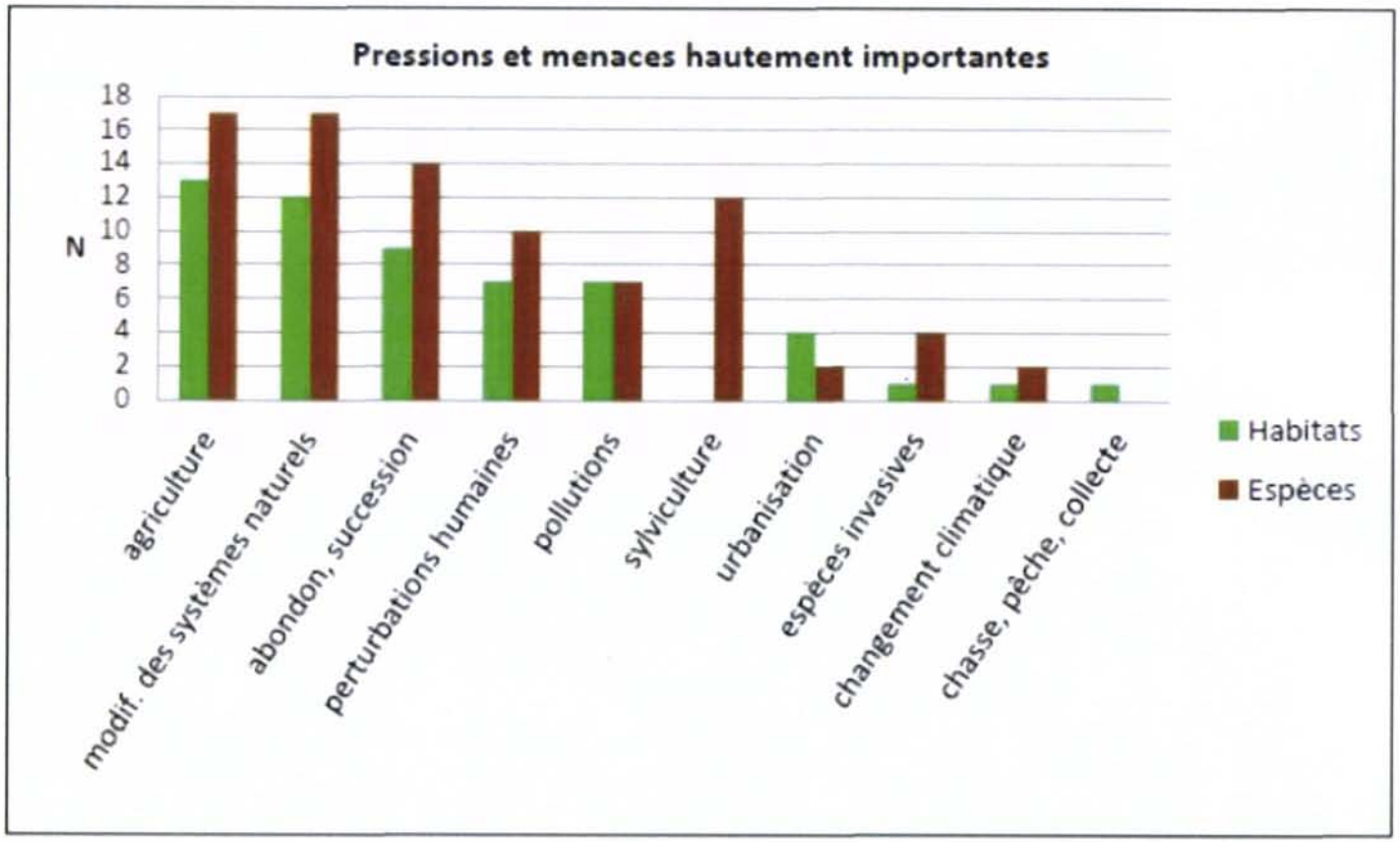
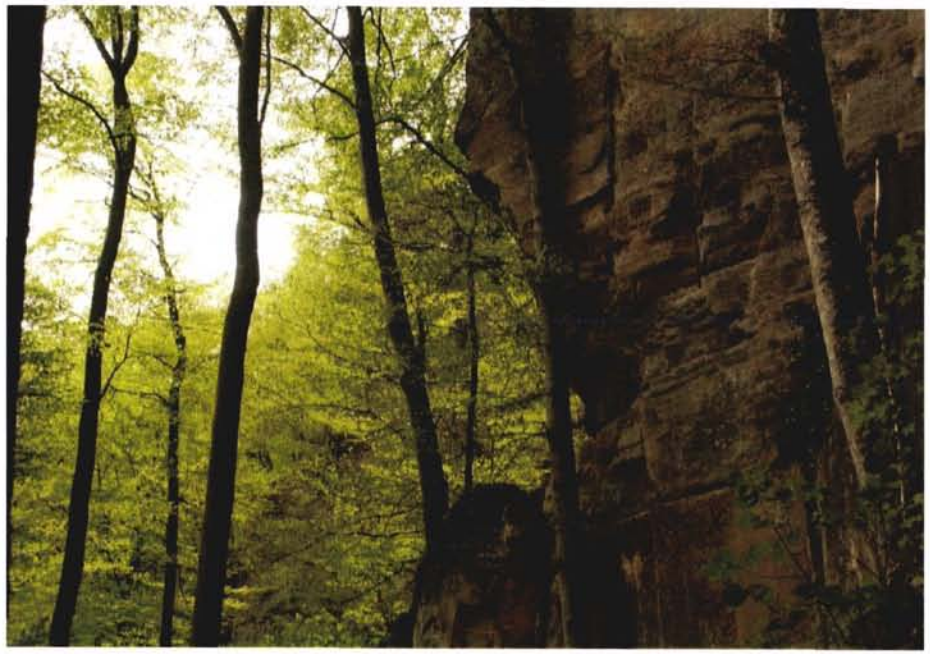


Tableau récapitulant différentes pressions et menaces exercées sur les espèces et habitats de la directive « Habitats ». La valeur N sur l'axe des ordonnées représente le nombre d'espèces ou d'habitats directement affectés par le facteur indiqué sur l'axe des abscisses. Source : Directive « Habitats » – Rapport 2013 – Luxembourg

Considérations générales

Protéger et valoriser des paysages emblématiques



Considérations générales

Sauvegarder et restaurer des paysages structurés et attrayants

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Cadrage du développement des paysages

Cadrage du développement des paysages

Préservation de la qualité de vie

- Fonctions récréatives et esthétiques, identité, appartenance

Préservation d'un réseau écologique fonctionnel

- Préservation des processus et de la connectivité écologique

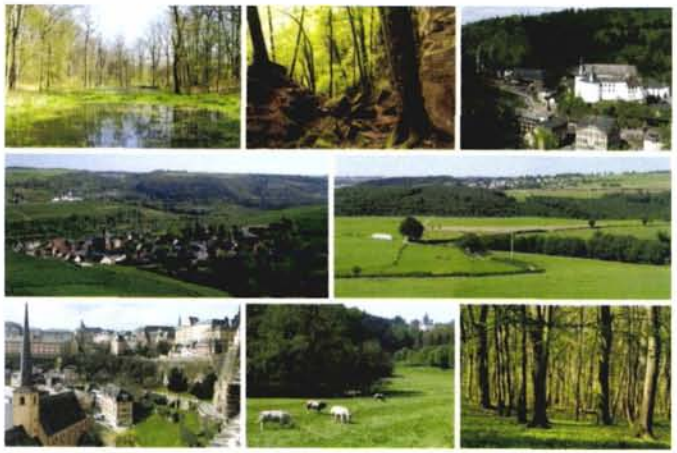
Réseau écologique

Qualité de vie

Cadrage du développement des paysages

La diversité paysagère : Tout est paysage !

Paysages emblématiques



Paysages en transformation

Convention européenne du paysage (Florence, 20 octobre 2000) (Loi du 24 juillet 2006 portant approbation de la Convention européenne du paysage)

Art. 1.: «Paysage» désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations.

Art.2.: La Convention s'applique à tout le territoire (...) et porte sur les espaces naturels, ruraux, urbains et périurbains. (…) Elle concerne, tant les paysages pouvant être considérés comme remarquables, que les paysages du quotidien et les paysages dégradés.

Cadrage du développement des paysages

Objectifs fondamentaux des catégories de paysages du PSP

Zones multifonctionnelles

Préservation de qualités paysagères extraordinaires et caractéristiques

Zone de préservation des grands ensembles paysagers

Préservation d'espaces naturels libres dans des zones sous pression urbanistique

Zone verte interurbaine
Coupures vertes

Zones à vocation spécifique

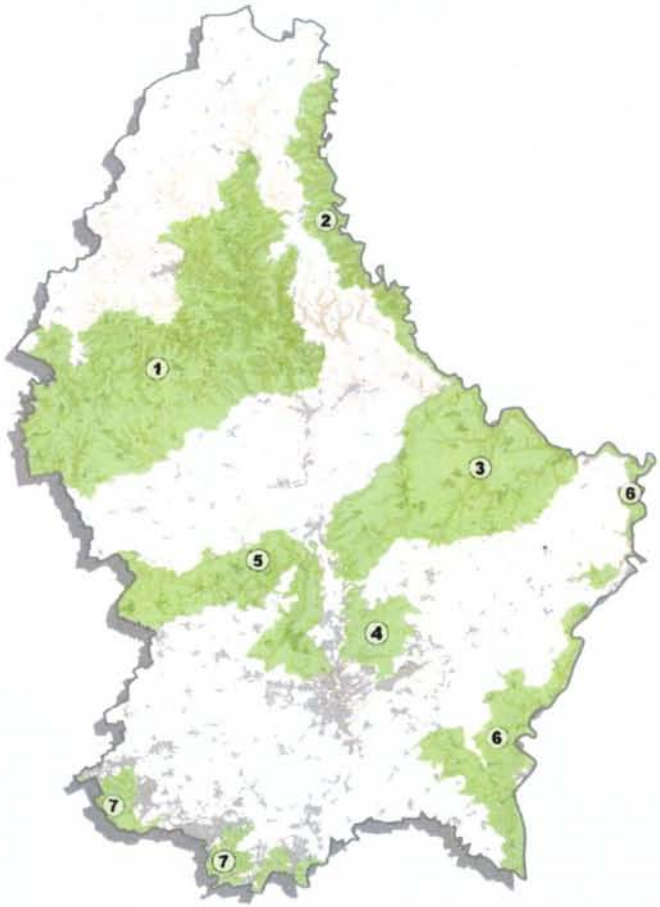
Développement et protection

Zone pour la préservation d'un réseau écologique

Zone prioritaire
Zone d'importance particulière
Corridor écologique

Cadrage du développement des paysages

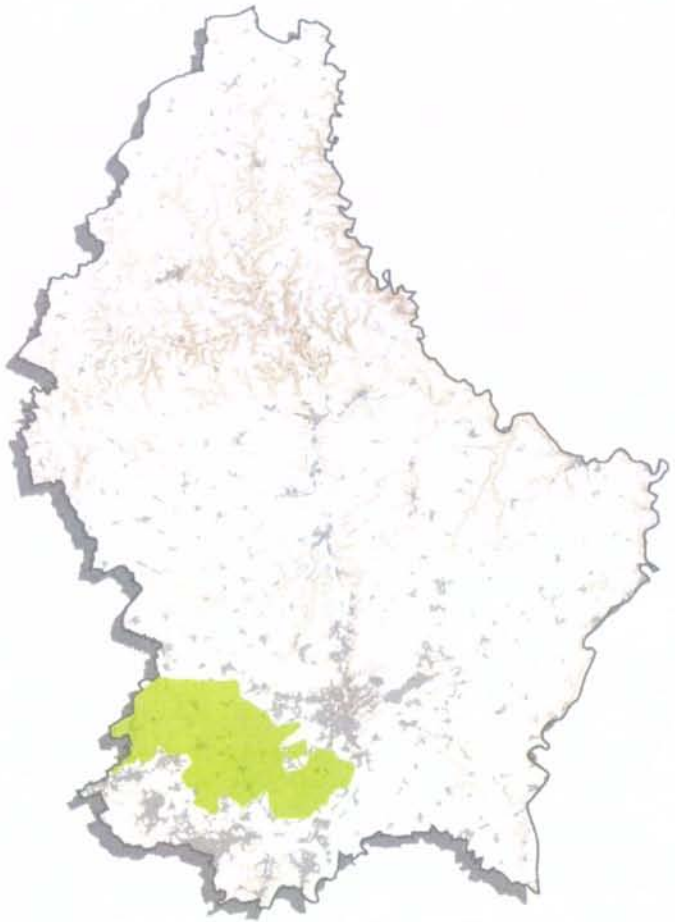
Les grands ensembles paysagers



Préserver des paysages cohérents et peu fragmentés

Cadrage du développement des paysages

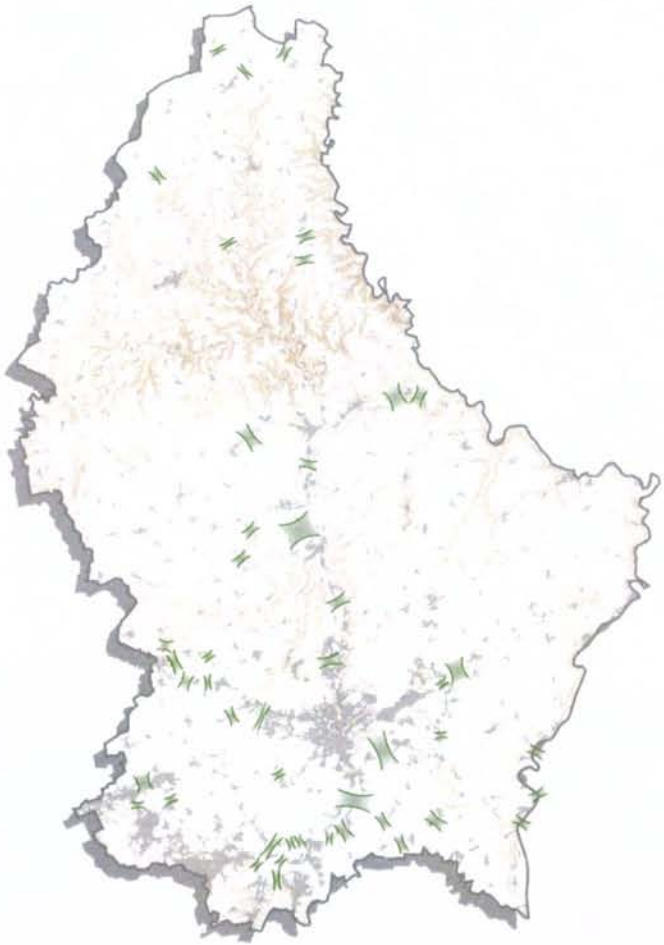
La zone verte interurbaine



Préserver des paysages cohérents et peu fragmentés

Cadrage du développement des paysages

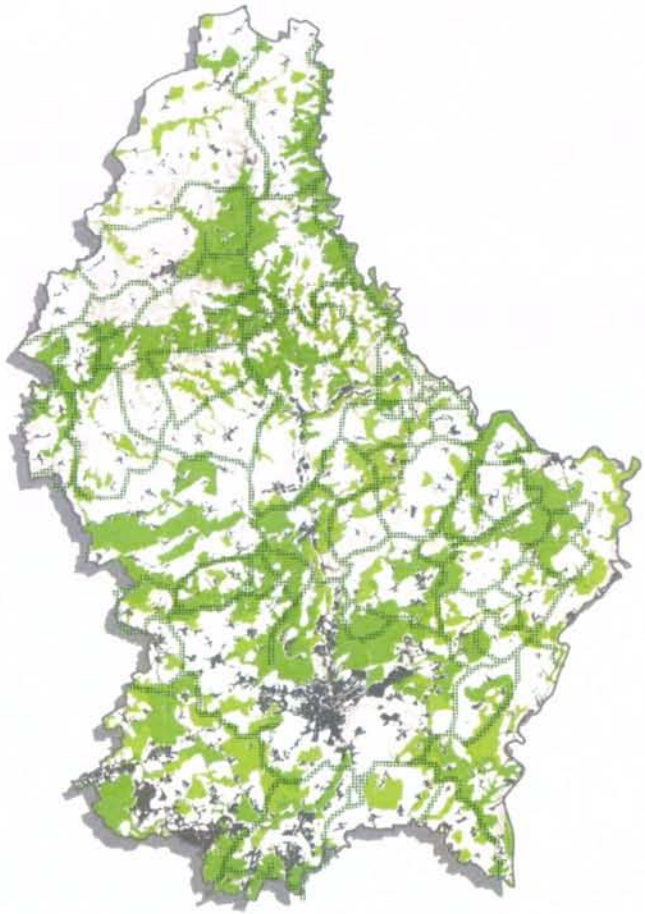
Les coupures vertes



Structurer le développement urbain

Cadrage du développement des paysages

Le réseau écologique



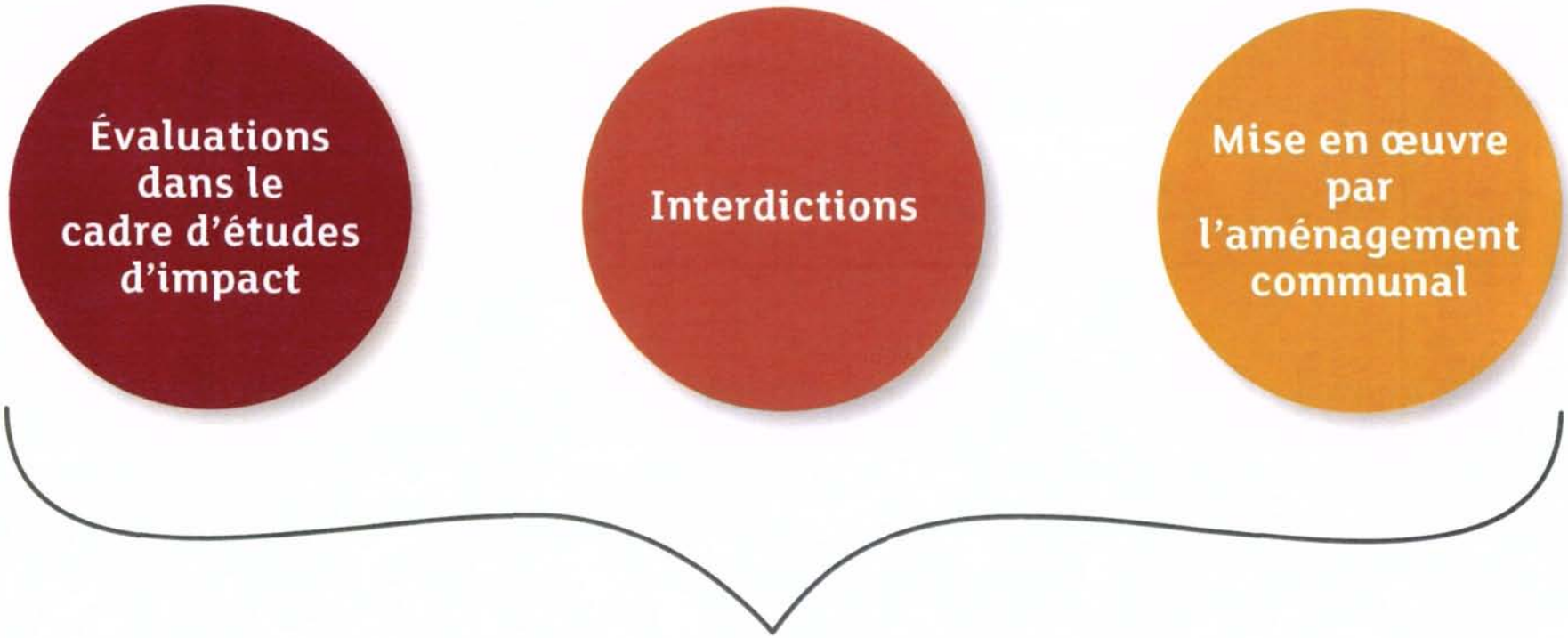
Sauvegarder et développer la connectivité d'espaces naturels vitaux pour la faune et la flore

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Éléments réglementaires du PSP et leur mise en œuvre

Éléments réglementaires du PSP et leur mise en œuvre

Mécanismes de mise en oeuvre



Éléments réglementaires du PSP et leur mise en œuvre

Interdictions – zones multifonctionnelles

Zone PSP	*Interdictions*	*Dérogations*
Grands ensembles paysagers *et* **Zone verte interurbaine**	• fragmentation supplémentaire par des infrastructures linéaires • urbanisation contribuant au mitage, au développement tentaculaire, à la création d'îlots urbanisés isolés	• infrastructures linéaires jouxtant des tracés d'installations préexistantes • infrastructures linéaires souterraines • pistes cyclables et chemins ruraux • plans ou projets d'intérêt public majeur • mesures d'arrondissement
Coupures vertes	• toute extension des zones urbanisées ou destinées à être urbanisées • toute construction nouvelle • tout agrandissement d'une construction existante susceptible d'affecter de manière significative une coupure verte	• exécution d'un plan ou projet de plan en vertu de la loi concernant l'aménagement du territoire (notamment infrastructures linéaires) • mesures d'arrondissement du tissu urbain existant • abris légers • pistes cyclables

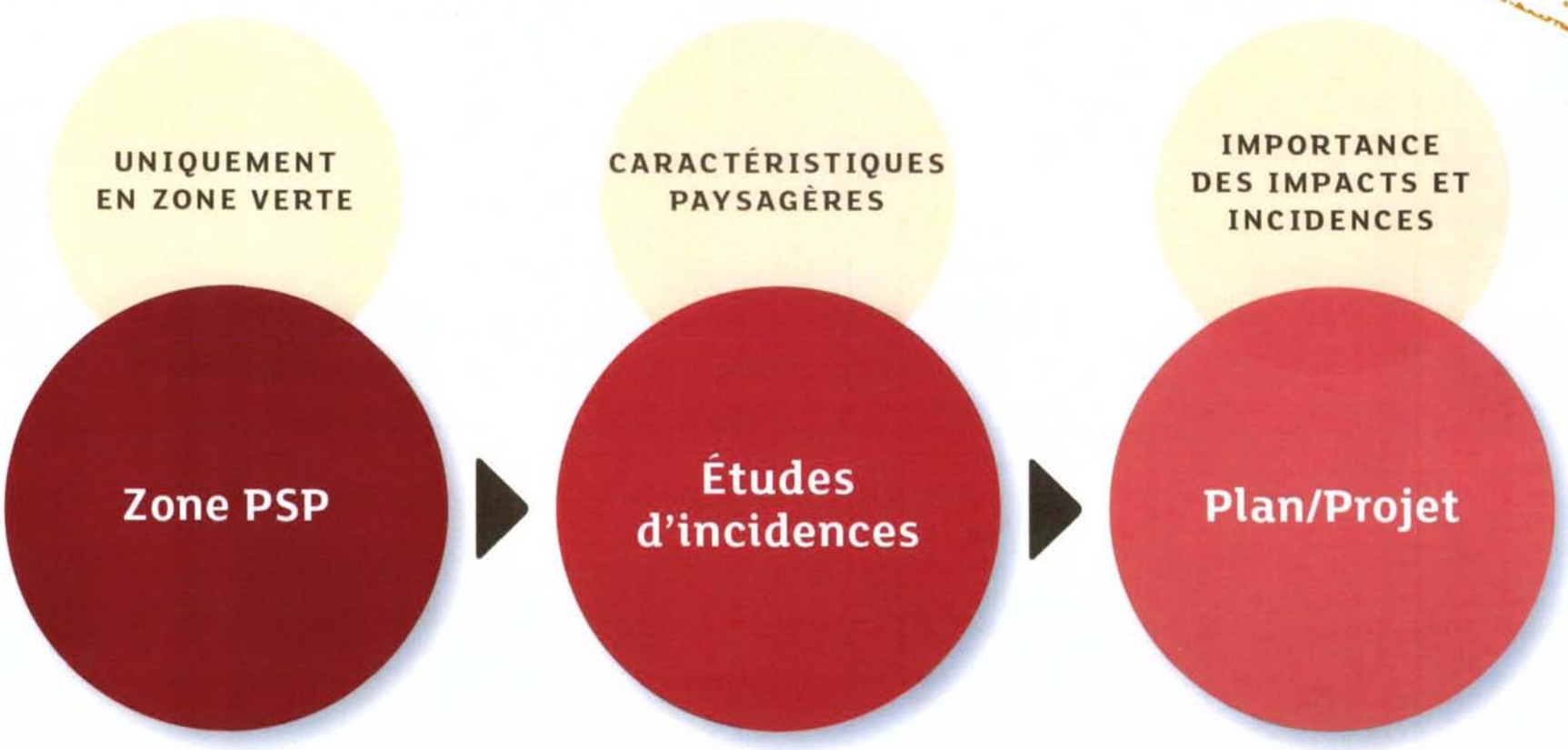
Éléments réglementaires du PSP et leur mise en œuvre

Interdictions – zone à vocation spécifique

Zone PSP	*Interdictions*	*Dérogations*
Réseau écologique (zone prioritaire)	• désignation de nouvelles zones destinées à être urbanisées • fragmentation supplémentaire • toute construction nouvelle et tout agrandissement d'une construction existante affectant de manière significative l'intégrité de l'espace naturel concerné	• pistes cyclables et chemins ruraux, aménagements de réhabilitation du caractère et de l'intégrité paysagers etc. • plans ou projets d'intérêt public majeur

Éléments réglementaires du PSP et leur mise en œuvre

Evaluation dans le cadre d'études d'impact



Éléments réglementaires du PSP et leur mise en œuvre

L'annexe 1 du RGD du PSP précise les caractéristiques paysagères par catégories de paysages à prendre en compte dans le cadre des évaluations des incidences environnementales et des études d'impact :

Catégories de paysages	Caractéristiques paysagères
zone de préservation des grands ensembles paysagers	1. le caractère et l'intégrité paysagers 2. la beauté, l'image et l'identité paysagères 3. la diversité et la densité d'éléments structurels paysagers 4. la vocation récréative 5. la topographie naturelle 6. les fonctions et services écologiques 7. la qualité agronomique des sols et leur situation dans le parcellaire agricole
zone verte interurbaine	1. l'intégrité et le caractère paysagers 2. la diversité et la densité d'éléments structurels paysagers 3. la connectivité écologique 4. la vocation récréative 5. les fonctions et services écologiques 6. la qualité agronomique des sols et leur situation dans le parcellaire agricole
coupures vertes	1. l'intégrité paysagère 2. le maillage avec les espaces libres avoisinants 3. la vocation récréative 4. les fonctions et services écologiques 5. la connectivité écologique 6. la qualité agronomique des sols et leur situation dans le parcellaire agricole
zone pour la préservation d'un réseau écologique	1. la diversité d'espèces et d'habitats rares et menacés 2. la capacité d'accueil d'espèces animales sauvages tributaires de grands espaces non ou peu perturbés 3. la diversité et la densité d'éléments structurels paysagers 4. les fonctions et services écologiques 5. la fonction en tant que corridor écologique d'importance nationale et transfrontalière

Éléments réglementaires du PSP et leur mise en œuvre

Evaluation dans le cadre d'études d'impact

Interactions avec les instruments d'évaluation suivants :

- Loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (Loi « SUP », p.ex. PAG)
- Loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles (p.ex. projets en zone verte)
- Loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires
- Loi modifiée du 25 mai 1964 concernant le remembrement des biens ruraux

Éléments réglementaires du PSP et leur mise en œuvre

Mise en conformité des plans d'aménagement des communes

MEC

Exemples de dispositions à mettre en œuvre au niveau de l'aménagement communal

Les coupures vertes

Art. 20. (1) Toute extension des zones urbanisées et destinées à être urbanisées telles qu'arrêtées par le plan d'aménagement général est interdite en direction des endroits marqués par une coupure verte.

(2) Par dérogation au paragraphe (1), la limite d'urbanisation telle qu'elle découle du paragraphe (1) peut être adaptée

- par des zones destinées à être urbanisées à réaliser en exécution d'un plan ou projet de plan en vertu de la loi modifiée du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire ;
- par des mesures d'arrondissement du tissu urbain existant visant une meilleure intégration paysagère à proposer par les communes dans le cadre d'une modification, d'une refonte ou d'une mise à jour de leur plan d'aménagement général.

Ces adaptations ne pourront en aucun cas dépasser les limites des coupures vertes indiquées sur la carte 1 du présent règlement grand-ducal.

(3) Les adaptations visées au paragraphe (2) doivent être motivées et justifiées quant à leur compatibilité avec les objectifs énoncés à l'article 19 dans l'étude préparatoire du plan d'aménagement général ou, le cas échéant, dans l'évaluation environnementale en vertu de la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Ces adaptations ne peuvent être autorisées que si elles ne sont pas susceptibles d'être en conflit avec ces mêmes objectifs.

Éléments réglementaires du PSP et leur mise en œuvre

Mise en conformité du PAG – partie graphique

MEC

- Par dérogation à l'article 39 du RGD concernant le contenu du PAG, toutes les zones du PSP ne sont pas transposées dans la partie graphique du PAG, à l'exception :

  - des coupures vertes par des zones de servitude « urbanisation » (CV : Art. 19 (3) et 30 (1)),
  - de la zone prioritaire du réseau écologique sous forme de zone superposée (ZPRE : Art. 22 (3) et 30 (1)).

- Légende-type pour les 2 exceptions (Annexe 2)

Éléments réglementaires du PSP et leur mise en œuvre

Autres dispositions du plan

- Les communes devront réaliser un plan d'ensemble (1:10.000) pour le territoire communal reprenant les catégories de paysages à titre indicatif (annexe de l'étude préparatoire) (Art. 30 (2)).

- En cas de superposition de zones (Art. 31):

  - Les obligations résultant des dispositions du PSP sont applicables à titre individuel et doivent être cumulées.
  - En cas de divergence entre les dispositions et lorsque le cumul n'est pas possible, la disposition la plus contraignante doit être appliquée.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Merci pour votre attention.