

# UN PROJET D'AMÉNAGEMENT DURABLE POUR LE LUXEMBOURG

Les principales idées du programme directeur



croissance démographique  
équipements publics  
friches industrielles  
espaces naturels  
développement  
concertation  
cadre de vie  
coordination  
communes  
partenariat  
économie  
train-tram  
logement  
services  
activités  
mobilité  
énergie  
villages  
emploi  
région  
loisirs  
villes

2005

**MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR  
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

Direction de l'Aménagement du Territoire

# Sommaire

1.	<i>Pourquoi cette brochure d'information ?</i>	<b>1</b>
2.	<i>Qu'est-ce que le programme directeur ?</i>	<b>2</b>
3.	<i>Quels sont les défis de l'aménagement du territoire ?</i>	<b>4</b>
4.	<i>Quelles sont les réponses du programme directeur ?</i>	<b>8</b>
5.	<i>Quels sont les grands domaines d'intervention ?</i>	<b>25</b>





## ÉDITORIAL

### POURQUOI CETTE BROCHURE D'INFORMATION ?

Au cours des deux dernières décennies le Grand-Duché du Luxembourg a connu une évolution très dynamique qui n'est pas restée sans conséquences pour l'organisation de notre territoire.

Afin de poser les jalons pour un développement spatial durable, le Gouvernement a adopté le 27 mars 2003 le programme directeur d'aménagement du territoire.

Par ce biais, le Gouvernement et les pouvoirs locaux se sont dotés d'un cadre de référence dont l'objet est de guider, au nom de l'intérêt public, les démarches et décisions à prendre dans les nombreux domaines qui touchent à l'organisation même du territoire et qui in fine concernent chaque citoyen.

Ainsi, afin de donner à chacun l'opportunité de découvrir ce qu'est « l'aménagement du territoire » et de saisir son implication au quotidien, cette brochure a pour mission de résumer la démarche du programme directeur, d'en exposer les objectifs adoptés au niveau national, et d'expliquer comment ils répondent aux défis actuels que pose le développement de notre pays pour la prochaine décennie.

La publication du programme directeur n'est pas une fin en soi. Comme plate-forme d'échanges, ce programme veut sensibiliser et mobiliser non seulement l'Etat et les communes, mais l'ensemble des acteurs de la société luxembourgeoise. Le Gouvernement luxembourgeois appelle de tous ses vœux une participation active de chacun dans le cadre de la mise en œuvre de ce programme, afin que le Luxembourg des années 2010 reflète une vision partagée de son avenir.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean Marie Halsdorf'.

*Jean Marie Halsdorf  
Ministre de l'Intérieur et de  
l'Aménagement du Territoire*



## 1. QU'EST-CE QUE LE PROGRAMME DIRECTEUR ?

### ❗ C'EST UN DOCUMENT D'ORIENTATION POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

Le programme directeur est l'instrument clé de l'aménagement du territoire national, en application de la loi du 21 mai 1999. Selon cette loi, il « arrête les orientations générales et les objectifs prioritaires du gouvernement en ce qui concerne le développement durable du cadre de vie de la population, la valorisation des ressources humaines et naturelles et le développement des activités, ainsi que les mesures principales à prendre en vue de leur réalisation » (art.4, §2).

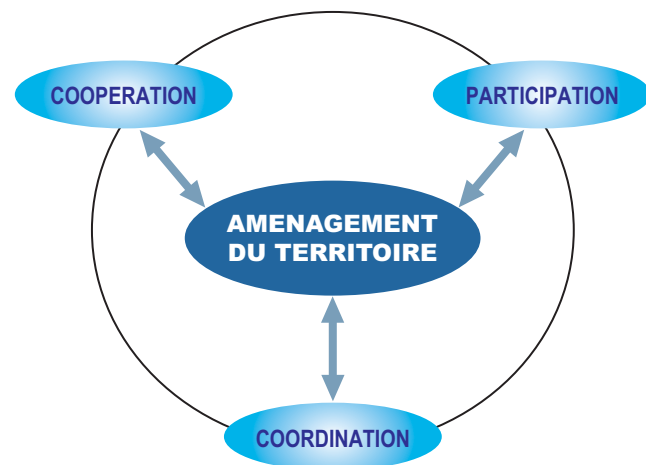
Le programme directeur se définit ainsi comme un document d'orientation à caractère intentionnel qui assure la coordination des programmations sectorielles dans le cadre des objectifs de l'aménagement du territoire. Par ailleurs, il propose une subdivision du territoire en six régions d'aménagement et en désigne les centres de développement et d'attraction respectifs.

### ❗ C'EST UN OUTIL DE COHÉRENCE TERRITORIALE

Ainsi conçu, le programme directeur a pour ambition d'assurer au pays un développement harmonieux, dans le respect des particularités de chaque région et de leurs ressources propres. Il doit contribuer à garantir à chaque habitant les conditions de vie les meilleures, dans le double souci de respecter les choix individuels mais également de préserver l'intérêt général, en intégrant ses contraintes. Il propose ainsi une organisation rationnelle et cohérente du pays en assurant, dans les villes comme en milieu rural, un accès équivalent au logement, à l'emploi, à l'éducation, à l'approvisionnement, aux équipements, aux transports, aux espaces naturels, etc.

### ❗ C'EST L'APPLICATION DES GRANDS PRINCIPES DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

L'aménagement du territoire est par définition la discipline qui recoupe l'ensemble des activités humaines ayant une incidence sur l'utilisation de l'espace, c'est-à-dire la plus grande partie d'entre elles : de l'agriculture à la culture, de l'habitat à l'entreprise, de l'école à la recherche, etc. Ce caractère interdisciplinaire lui a dicté les grands principes de son fonctionnement : la coordination, la coopération et la participation.



---

La coordination est essentielle pour assurer un lien entre les politiques sectorielles, élaborées par les départements ministériels, et les politiques mises en œuvre à d'autres niveaux d'intervention, régional, communal ou local. Elle est ainsi un gage de cohérence.

La coopération entre tous les acteurs concernés par l'utilisation de l'espace est indispensable pour garantir une attitude d'écoute des besoins et de prise en compte de leur constante évolution.

C'est enfin un processus de participation permanente de manière à ce que l'aménagement du territoire reflète un véritable projet de société.

### **📌 C'EST L'ABOUTISSEMENT D'UNE PROCÉDURE DE RÉFLEXION ET DE CONSULTATION ...**

En application des principes qui précèdent, le programme directeur est l'aboutissement d'un long travail de réflexion et de concertation informel auquel les ministères, les communes et les forces vives de la nation ont été invités à participer activement et au terme duquel un projet de programme directeur a été présenté.

Conformément à la procédure prévue par la loi, ce projet a été soumis aux diverses étapes de consultation auprès des communes, des principales instances supérieures de l'Etat, dont le Conseil Supérieur à l'Aménagement du Territoire (CSAT) et le Conseil Interministériel à l'Aménagement du Territoire (CIAT), et de la Chambres des députés, avant de recevoir l'approbation du Conseil de Gouvernement en date du 27 mars 2003.

### **📌 ... ET LE DÉBUT D'UN PROCESSUS COMPLEXE DE MISE EN ŒUVRE**

D'un point de vue formel, le programme directeur est précisé et rendu opérationnel par des plans directeurs sectoriels et des plans directeurs régionaux.

La mise en œuvre du programme directeur ne doit pourtant pas se traduire par l'application arbitraire d'un cadre d'orientation théorique, mais elle est vivement souhaitée dynamique et participative, afin de faire du programme directeur un instrument de planification évolutif, reflétant les aspirations d'une société en mouvement.



## 2. QUELS SONT LES DÉFIS DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ?

Le Luxembourg est apprécié pour sa qualité de vie. Jusqu'à présent, beaucoup ont pu satisfaire leurs aspirations légitimes à résider dans un cadre de vie de qualité, bénéficier d'un climat social stable et de conditions de mobilité individuelle excellentes. Mais, ce petit territoire de 2.586 km<sup>2</sup> ne pourra continuer à développer ce modèle de vie à l'infini, car trop « déplacer la ville à la campagne » finira par détruire irrémédiablement les espaces encore naturels reconnus comme l'un de ses atouts. L'aménagement du territoire a pour mission de contenir spatialement ces aspirations multiples et d'en relever les défis, dans le souci de l'intérêt collectif et dans le respect des générations à venir.

### UN PETIT PAYS DYNAMIQUE ...

Le Luxembourg, dont la population est passée de 384.400 habitants en 1991 à 439.400 habitants en 2001, est le pays de l'Union européenne où la croissance démographique a été la plus élevée au cours de cette période (+ 14,2%, contre + 5,3% pour la décennie précédente).

Ce dynamisme démographique est très largement le résultat d'une immigration active et constante depuis plusieurs décennies : la part des étrangers dans la population totale est ainsi passée de 18,4% en 1970 à 37% en 2001.

Cette évolution de la population résidant au Luxembourg est un des indicateurs de la bonne santé de l'économie luxembourgeoise. On constate en effet que l'immigration et l'afflux de travailleurs frontaliers vont de pair avec les cycles conjoncturels de l'économie nationale, qui se trouve néanmoins de plus en plus dépendante des aléas de la situation économique mondiale.

Lors de la dernière décennie, le Luxembourg s'est démarqué par un dynamisme économique soutenu dans une Grande Région globalement moins favorisée. L'emploi intérieur, en progression de 142.100 unités en 1985 à 277.000 en 2001, attire une main d'œuvre frontalière toujours croissante, qui aujourd'hui dépasse les 100.000 travailleurs, alors qu'ils n'étaient que 16.100 en 1985.



Cette forte augmentation du nombre de frontaliers, l'allongement des distances parcourues et l'élargissement constant des aires de provenance concourent fortement à l'accroissement des besoins de mobilité intérieure, en s'ajoutant aux déplacements de la population luxembourgeoise résidente, générés par l'organisation actuelle du territoire.

Dans l'hypothèse d'une poursuite de conditions favorables pour l'économie luxembourgeois, les projections tendanciennes de la croissance démographique annoncent un seuil de 550.000 habitants pour 2020.

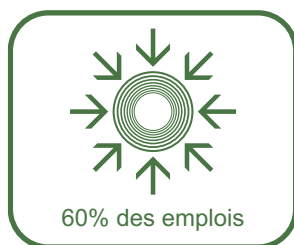
### ... CONFRONTÉ À UNE ORGANISATION TERRITORIALE EN DÉSÉQUILIBRE ...

Mais, les préoccupations primaires de l'aménagement du territoire ne résultent pas tant aujourd'hui du nombre hypothétique d'habitants résidant au Luxembourg à moyen terme que de leur répartition territoriale.

---

Depuis plus de 10 ans, aucune commune luxembourgeoise n'a vu sa population décroître et ce sont paradoxalement les communes rurales qui connaissent les taux de croissance les plus élevés, alors que les centres urbains traditionnels ont une évolution inférieure à la moyenne nationale. Les communes rurales rajeunissent en bénéficiant de l'exode urbain d'une population nationale toujours plus nombreuse à quitter les villes et ces dernières sont de plus en plus investies par les populations étrangères arrivant au Luxembourg. De plus, le caractère spontané de la répartition actuelle de la population révèle et renforce les déséquilibres régionaux et locaux en termes d'utilisation de l'espace, mais aussi d'aptitude des équipements collectifs existants à répondre à des besoins croissants, et de plus en plus dilués à l'échelle du territoire.

A l'inverse, sur le plan économique, la Ville de Luxembourg est confirmée comme pôle dominant et centralisateur à l'échelle du pays. A la fois capitale nationale et européenne et centre économique incontestable, elle s'est trouvée favorisée par la tertiarisation du système économique national et par le renforcement de certains secteurs d'affaires (banques, services) qui ont relayé le déclin des activités sidérurgiques et la perte d'attractivité de la région Sud. La concentration économique croissante qui se trouve ainsi focalisée sur une partie du pays a pour effet de renforcer les disparités entre les régions.



La concentration d'environ 60 % des emplois nationaux dans l'agglomération de la Ville de Luxembourg est la cause de 50% des déplacements internes au pays. La forte augmentation du nombre de frontaliers, l'allongement des distances parcourues et l'élargissement constant des aires de provenance concourent à l'accroissement des besoins de mobilité intérieur. La saturation du réseau routier qui en résulte devient un fléau quotidien, qui finit par entraver la mobilité individuelle elle-même, en plus d'affecter le cadre de vie, notamment en agglomération, et de porter préjudice à l'environnement.

### **U ... QUI TRADUIT LES MUTATIONS DE LA SOCIÉTÉ ET LES EXIGENCES INDIVIDUELLES ...**

Par goût et par tradition, la population luxembourgeoise aspire majoritairement à vivre dans une maison individuelle récente, construite en zone périurbaine et rurale, et dont elle est propriétaire. L'évolution du marché foncier, en termes de disponibilité et de prix du terrain, l'éloigne de plus en plus des centres urbains traditionnels. De nouvelles zones résidentielles, rubans de constructions le long des routes ou lotissements, se développent un peu partout à travers le pays. Ce phénomène, qualifié de « rurbanisation » en milieu rural, entraîne un « mitage » croissant des paysages naturels et amplifie la densification du réseau routier et autoroutier.

L'ampleur de ce constat ne traduit pas seulement les effets directs de la croissance démographique des dernières décennies. Il exprime également les mutations profondes et récentes de la société, comme la réduction de la taille des ménages, passée de 3,3 personnes par ménage en 1979 à 2,6 en 2001, et parallèlement, l'augmentation consécutive de leur nombre.



Cette évolution des modes de vie s'accompagne d'une exigence croissante de la taille des logements. Sait-on que la surface habitable moyenne d'un logement est aujourd'hui de 126 m<sup>2</sup> alors qu'elle était déjà de 99 m<sup>2</sup> en 1970 ? Cette situation est la conséquence de la suprématie de l'habitat individuel, grand consommateur d'espace : 68% des ménages habitent une maison unifamiliale, 32% une résidence à appartements, seulement 2,4% de celles-ci ayant plus de 20 logements. La moyenne nationale de logements à l'hectare (surface brute) est estimée à 13 unités, chiffre très faible à l'échelle d'un pays, révélateur de cette dilution de l'habitat à travers le territoire.

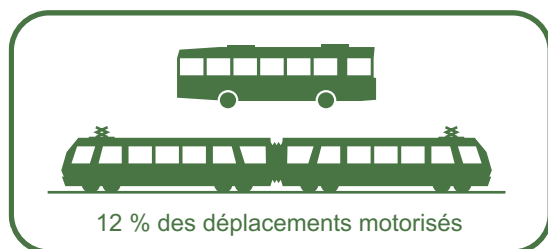
En plus d'être responsable de l'explosion spatiale des villages et du mitage des espaces ruraux, cet idéal de l'habitat individuel contribue à la crise d'identification que connaissent les villes, qui, de plus en plus dépossédées de leur fonction résidentielle, se retrouvent en perte d'identité, de vitalité et d'attractivité. Une telle évolution de l'habitat a pour effet de favoriser la ségrégation sociale, les marchés plus sectoriels du logement locatif et à coût modéré étant traditionnellement plus importants en agglomération qu'en zone rurale.

### **U ... ET QUI SE CARACTÉRISE, ENTRE AUTRES, PAR UNE MOBILITÉ INDIVIDUELLE CROISSANTE ...**

La multiplication et l'étalement des déplacements est ainsi l'expression directe du mode de vie le plus répandu, où l'on réside au vert, travaille en ville, s'approvisionne dans les zones commerciales des périphéries d'agglomération, recherche la détente dans des espaces naturels préservés et les distractions culturelles dans les centres urbains.



Il s'ensuit une très forte proportion des déplacements en voiture individuelle reflétant la bonne santé économique du pays qui se traduit par un taux de motorisation ayant progressé de 230% au cours des trente dernières années et comptant parmi les plus élevés au monde, avec 628 véhicules pour 1000 habitants.



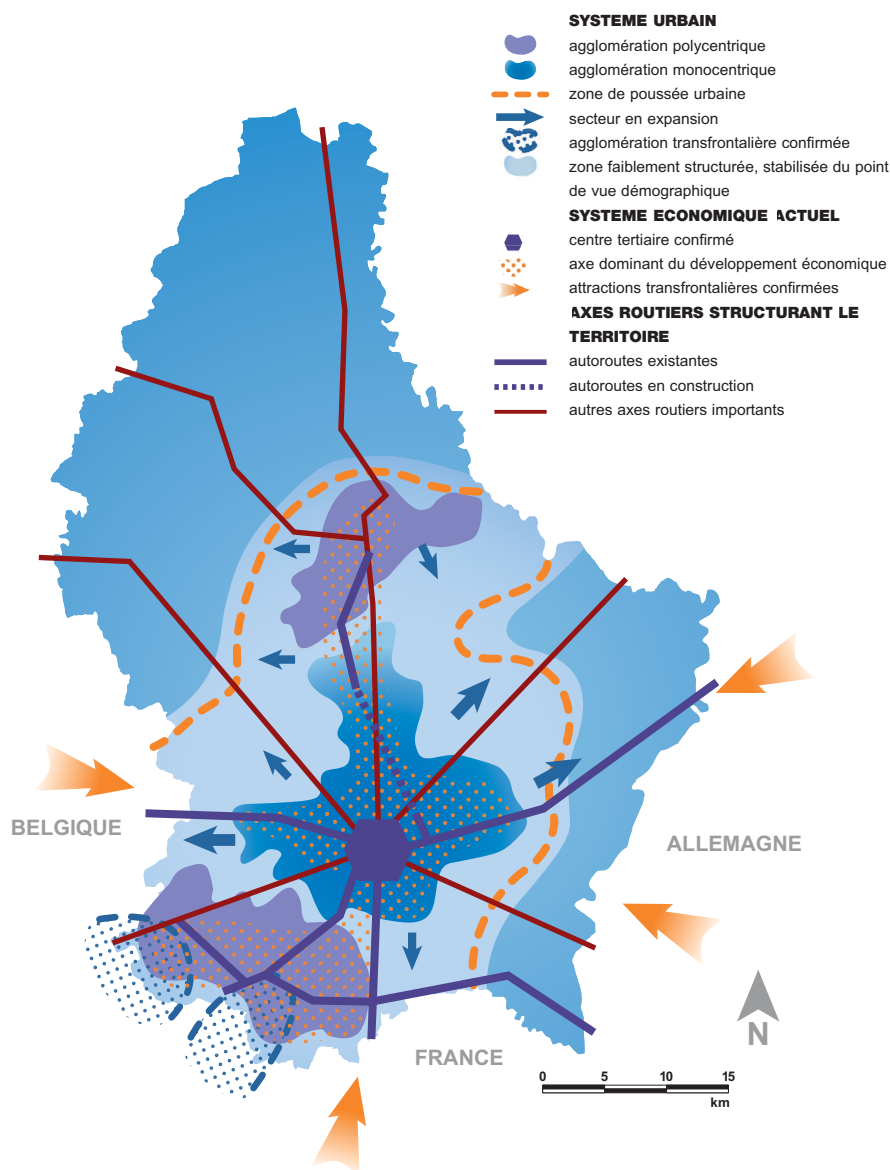
Parallèlement, l'étalement croissant du tissu urbain a favorisé le développement du réseau routier, et cette organisation territoriale devient de moins en moins propice à un développement concurrentiel des transports publics. Ceux-ci n'assurent aujourd'hui que 12 % des déplacements motorisés, dont 50% répondent aux besoins des adolescents en attente de permis de conduire.

Cette situation et ces pratiques ont créé des exigences de performance, de rapidité et de confort, notamment sur les trajets courts et réguliers. Sait-on que 60% des déplacements de moins de 2 km sont effectués en voiture ? Une offre améliorée en transports en commun ne pourra apparaître attractive que si de telles habitudes évoluent.

Autre conséquence de cette situation, à fort impact sur l'environnement, les besoins énergétiques du secteur des transports ont plus que décuplé depuis 1970, faisant de ce secteur le principal consommateur d'énergie.

## U ... ET UN IMPACT SOUVENT NÉGATIF SUR LES ESPACES NATURELS QUI SUBSISTENT

Cette transformation en profondeur que connaît la société luxembourgeoise dans son mode de vie, avec ses besoins élémentaires et ses aspirations légitimes, mais parfois inconsidérément exigeantes, s'est traduite par une consommation d'espace sans précédent au cours du dernier quart de siècle. Cet étalement urbain résulte tout autant des nouvelles formes d'habitat très diluées déjà évoquées, que du développement de nouvelles zones d'activités, sans oublier la densification du réseau routier. Ainsi le pourcentage du territoire occupé par l'emprise bâtie et les voies de communication est passé de 7,4 % à 10,4 % entre 1990 et 1999.



La conséquence première de cette vague d'urbanisation est une réduction continue et irréversible des espaces naturels et une régression du milieu rural proprement dit. De plus, ce phénomène entraîne insensiblement une perte des identités régionales et une « banalisation du territoire » à l'échelle du pays, qui résulte d'un traitement de moins en moins différencié des paysages urbains et naturels. La transformation profonde de l'activité agricole a par ailleurs trop longtemps contribué à gommer les particularités régionales et à accélérer encore cette tendance.

L'étalement urbain se traduit également par une fragilisation constante des espaces reconnus d'intérêt biologique au niveau national et européen, démembrant les grands ensembles naturels, comme les massifs forestiers. Cette évolution menace la richesse floristique et faunistique de ces milieux, qui ainsi réduits et fractionnés, sont de moins en moins viables comme habitats pour les espèces qu'ils hébergent.

La carte ci-contre résume la tendance de l'évolution spatiale au Luxembourg.

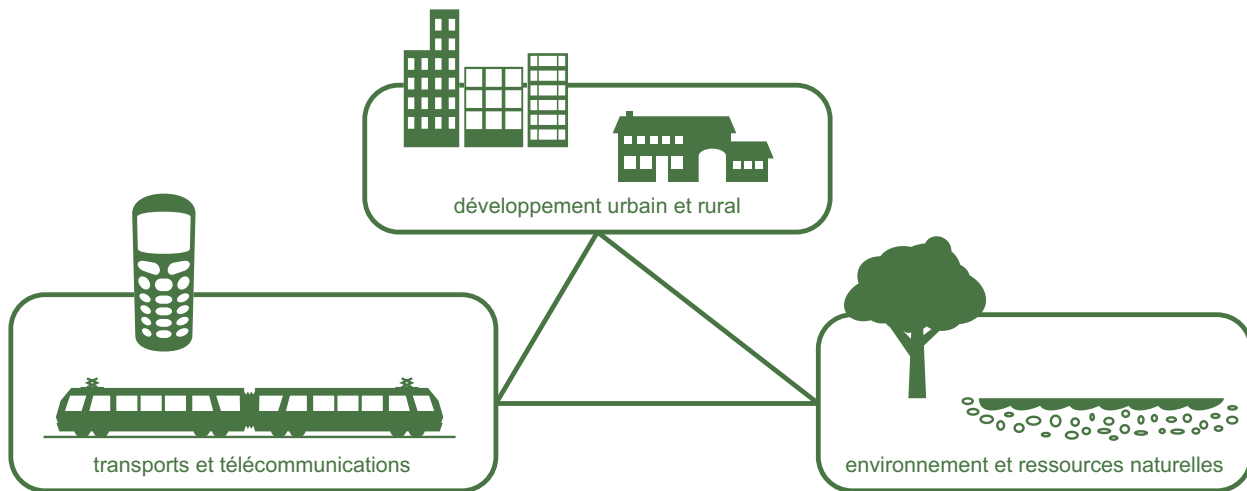


### 3. QUELLES SONT LES RÉPONSES DU PROGRAMME DIRECTEUR ?

Le programme directeur d'aménagement du territoire développe un concept d'aménagement qui apporte une réponse aux problèmes évoqués, sous forme d'un programme d'action spatiale intégrée. Ce programme prend appui sur la structure du système urbain actuel en utilisant ses hiérarchies, complémentarités et aptitudes pour proposer une organisation du territoire plus équilibrée, plus égalitaire et plus respectueuse des exigences environnementales.

#### UN PROGRAMME EN TROIS « CHAMPS D'ACTION »

L'interférence des domaines traités par l'aménagement du territoire rend impératif d'apporter des réponses « intégrées » aux différents problèmes évoqués et de ne plus traiter « sectoriellement » chaque domaine d'intervention. En cohérence avec l'approche européenne, les objectifs de l'aménagement du territoire sont ainsi présentés selon trois « champs d'action » interdépendants et qui couvrent les domaines suivants :



#### Le développement urbain et rural

Le système d'objectifs et de mesures de ce champ d'action vise à encadrer les effets du développement urbain et rural dans leurs aspects déséquilibrants (par exemple la concentration excessive du développement sur la Ville de Luxembourg) et destructurants (par exemple le mitage de l'espace). La vision proposée repose sur la recherche d'un nouvel équilibre entre la structure urbaine et le milieu rural basé sur le « polycentrisme ». Ce modèle polycentrique prend appui sur le développement de centres régionaux vitaux, stratégiquement localisés sur l'ensemble du territoire, dont la fonction est de favoriser la création de nouveaux rapports ville-campagne. Cette approche est soutenue par une nouvelle organisation régionale du territoire luxembourgeois en six régions d'aménagement.



## **OBJECTIF POLITIQUE I**

### **CRÉER ET MAINTENIR DES VILLES, AGGLOMÉRATIONS ET RÉGIONS URBAINES DYNAMIQUES, ATTRACTIVES ET COMPÉTITIVES**

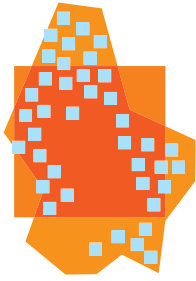
Les tendances d'internationalisation de l'économie renforcent les exigences faites aux villes en termes d'attractivité et de compétences pour être positionnées favorablement dans une situation de concurrence accrue.

Au Luxembourg, l'aménagement du territoire est confronté au double défi que représente, dans une perspective internationale, le maintien voire le développement d'une capitale dynamique et attractive, et, dans une perspective nationale, la nécessité d'éviter une accentuation des effets de polarisation de celle-ci sur l'agglomération Sud du pays, tout autant que de la « Nordstad ».

Pour réduire cette pression due à un pôle unique, il est proposé de développer, par région d'aménagement, des centres régionaux attractifs et compétitifs et de les utiliser comme support de répartition équilibrée de l'habitat, de l'emploi et des services. Il est nécessaire que les zones urbaines existantes, selon leur vocation et aptitudes, soient réinvesties et confirmées dans leur fonction résidentielle mais aussi que les potentialités de chaque ville soient valorisées comme support de diversification économique et de développement régional, basés sur le faire-valoir du potentiel endogène et des ressources locales. En améliorant la qualité de l'espace urbain, l'aménagement du territoire peut contribuer considérablement à la stimulation de nouveaux environnements économiques ayant un pouvoir attractif auprès de secteurs d'activités innovants et porteurs d'avenir.

En outre, une telle démarche de rééquilibrage sera concrétisée simultanément par des actions différentes et complémentaires selon les types d'espace : la restructuration de l'agglomération de la Ville de Luxembourg, la régénération de l'ancien bassin minier, centré sur un renouvellement urbain valorisant les friches industrielles, et le développement de la vocation économique de la « Nordstad », comme centre urbain principal de l'espace rural.





## OBJECTIF POLITIQUE II

### DIVERSIFIER LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DANS LES RÉGIONS RURALES DANS LA PERSPECTIVE D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

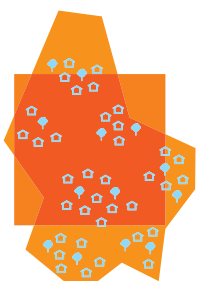
Les zones rurales sont fortement perturbées dans leur identité par les bouleversements socioéconomiques qui touchent le pays et brouillent leurs perspectives futures. L'objectif de l'aménagement du territoire pour le monde rural est d'y concilier les intérêts économiques locaux avec les exigences sociales et écologiques, dans le respect de la sensibilité propre à chaque région et dans le but d'échapper au courant actuel d'uniformisation du territoire.

Dans une telle perspective, il s'agit de renforcer le caractère multifonctionnel de l'agriculture par le soutien de la diversification de ses activités et par la promotion active de productions de qualité. Le développement d'un tourisme rural doux, qui valorise le potentiel naturel et culturel du monde rural et recherche des synergies avec les autres activités rurales traditionnelles est une autre voie à encourager. Dans un



souci de diversification, ce renforcement de l'économie régionale devra être complété par l'accueil d'entreprises, petites et moyennes, actives dans des secteurs novateurs et dynamiques, et respectueuses des exigences environnementales. Celles-ci seront prioritairement localisées dans les centres régionaux présentant de bonnes conditions d'accessibilité.

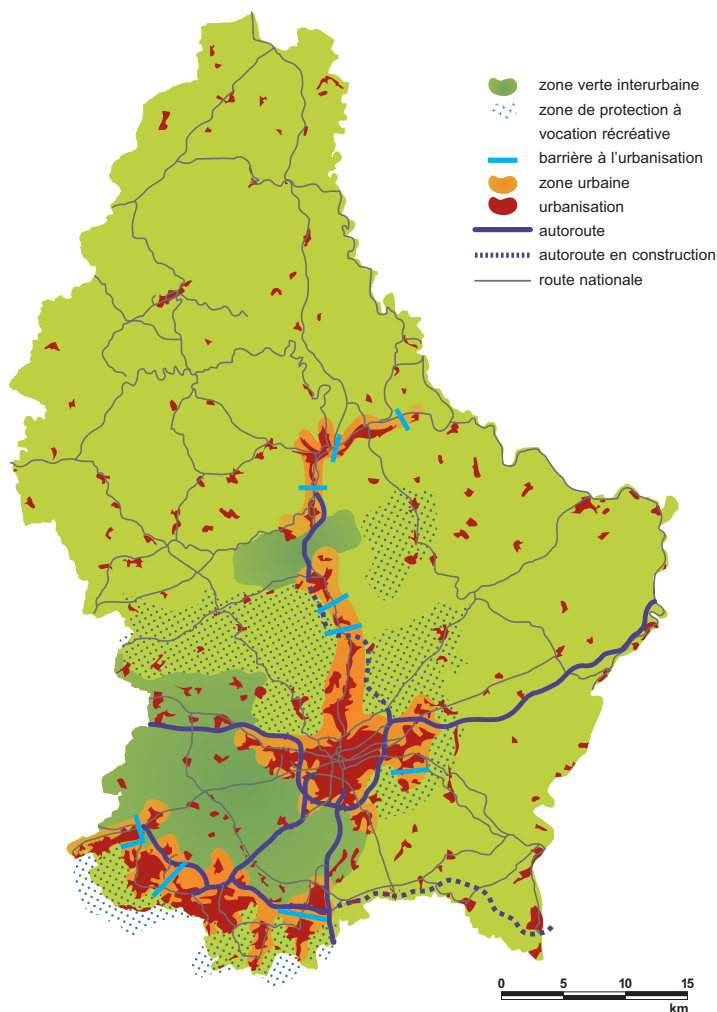
Enfin et complémentaiement, des stratégies de coopération, de niveau régional, national mais également transfrontalier, seront mises en oeuvre pour favoriser le développement de synergies bénéfiques à l'essor régional et à la promotion d'une nouvelle identité de l'espace rural. Le parc naturel est un instrument prédestiné pour concrétiser une telle stratégie de « développement rural intégré ».



### OBJECTIF POLITIQUE III

#### DÉVELOPPER DES STRUCTURES URBAINES ET RURALES COMPATIBLES AVEC LES EXIGENCES ENVIRONNEMENTALES SUR LE PRINCIPE D'UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DURABLE

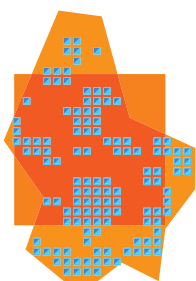
Afin de réduire les effets négatifs résultants des formes actuelles du développement urbain et rural spontané — étalement spatial, mitage de l'espace, spécialisation des fonctions — l'aménagement des villes et villages sera fondé sur trois principes fondamentaux : la diversité des fonctions, la densité d'occupation du sol et les trajets de faible distance.



Ceci implique un développement et renouvellement urbain à orienter vers l'intérieur des agglomérations existantes, en mobilisant et valorisant prioritairement les terrains permettant de contenir et de circonscrire les localités existantes. Parallèlement, il s'impose de promouvoir de nouvelles formes de construction plus denses, adaptées aux caractéristiques régionales, et plus efficaces d'un point de vue énergétique. Complémentairement, le rapprochement des fonctions, à assurer dans le cadre d'un urbanisme de qualité, encouragera les déplacements non motorisés et facilitera l'utilisation des transports en commun dont l'offre est à coordonner avec le développement spatial — et réciproquement — dès la première phase de planification d'un projet d'urbanisation.

Par là même, ce modèle s'inscrit dans le cadre d'une politique qui favorise la création de trames vertes en milieu urbain, de zones vertes interurbaines et de zones récréatives dans les agglomérations pour y améliorer le cadre de vie.

La mise en œuvre de tous ces objectifs pré suppose une optimisation de l'utilisation et de l'occupation du sol à l'échelle régionale et nationale, par une gestion coordonnée des surfaces à développer.



## OBJECTIF POLITIQUE IV

### CRÉER DES VILLES ET VILLAGES RÉPONDANT AUX EXIGENCES SOCIALES, OFFRANT UNE QUALITÉ DE VIE DE HAUT NIVEAU ET SOUTENANT LA POLITIQUE D'INTÉGRATION SOCIALE

Le principe de développement durable implique un accès équitable de chacun à l'utilisation des ressources, au travail, à la santé et à la prospérité. Il impose donc une approche inclusive des problèmes sociaux comme garante de la cohésion sociale. L'aménagement du territoire est appelé à participer à ce processus en apportant dans le cadre de sa démarche territoriale des modèles d'urbanisation et de planification appropriés.

Ainsi, chaque ville et village est à concevoir comme un lieu de vie de qualité, favorisant la mixité sociale, donc l'échange et l'intégration, et encourageant l'identification de chacun avec son quartier ou sa localité, en respect des besoins et droits de chaque groupe social, notamment des classes sociales les moins favorisées. Pour ce faire, il convient de promouvoir de nouvelles formes d'habitat associés à des concepts multifonctionnels d'aménagement d'espaces publics et semi-publics répondant à la pluralité des modes de vie et à la diversité des nationalités. De tels modèles associant mélange de densités, diversité de

formes urbaines et respect des échelles par quartier, tendent également à contre-carrer les tendances de ségrégation sociale au sein des agglomérations. Cette orientation veillera par ailleurs à maintenir et améliorer les attraits sociaux et culturels des espaces ruraux.

Enfin, pour permettre à la société luxembourgeoise de renforcer activement la cohésion sociale, il s'agira, par des méthodes appropriées, de faciliter la participation aux débats concernant le développement local et régional des différents groupes sociaux et de la société civile dans son ensemble.





## OBJECTIF POLITIQUE V

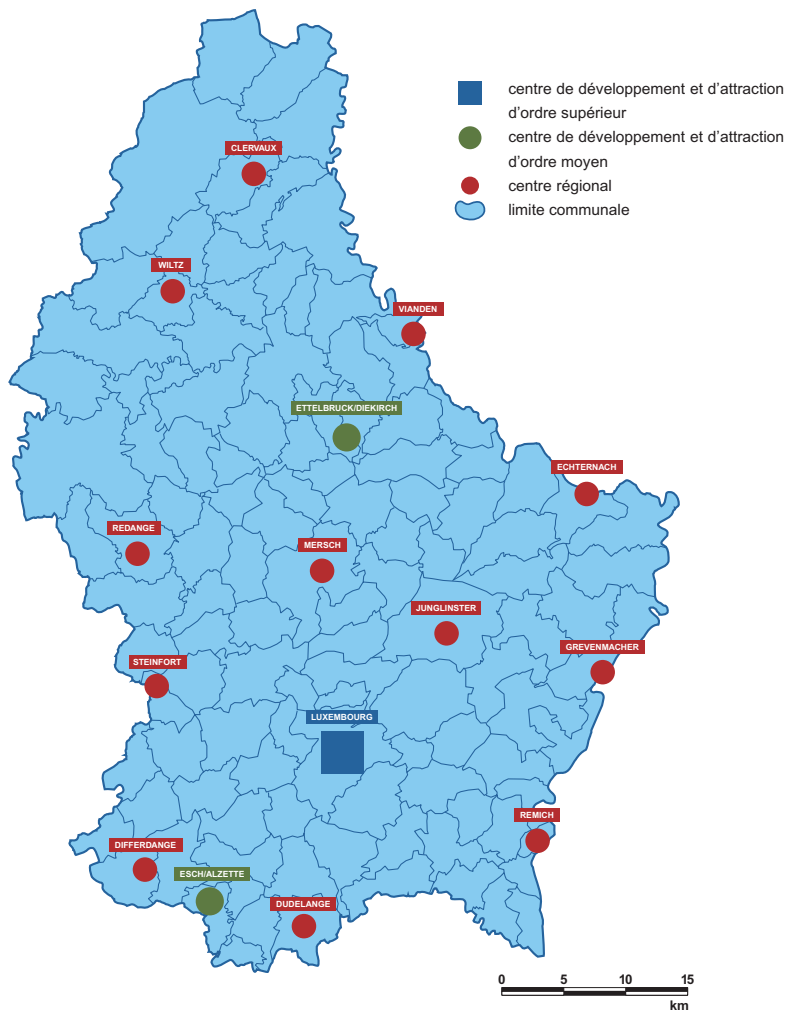
### PROMOUVOIR LE POLYCENTRISME ET LA DÉCONCENTRATION CONCENTRÉE

Les effets négatifs de l'évolution spatiale actuelle ne peuvent plus être efficacement résolus en agissant au seul niveau local, mais ils doivent être traités en application d'un modèle d'organisation territoriale accepté comme cadre de référence national.

La vision intégrée qu'illustre ce modèle doit être reconnue apte à résoudre les principaux problèmes dénoncés en termes d'hyper-centralité, de périurbanisation et conurbation expansionniste, d'intensité du

trafic, de pression sur les milieux naturels, etc. Ce nouveau modèle d'organisation prend appui sur la mise en place d'une armature urbaine constituée de plusieurs pôles de développement hiérarchiquement organisés, appelés « centres de développement et d'attraction » (ou CDA). Leur fonction est de structurer le territoire, en servant de trame à l'action spatiale et permettant une répartition des activités humaines plus adaptée. Ce concept a pour finalité d'éviter les extensions urbaines désordonnées, et de favoriser une offre en services plus équitable, économiquement garante de viabilité, ainsi qu'une organisation efficace du système de transport.

Il s'agit ainsi de soutenir un système urbain « polycentrique » dont les divers centres permettront de « déconcentrer » notamment l'agglomération de la Ville de Luxembourg, en la déchargeant des divers services et fonctions qui pourront être décentralisés. Ce réseau de CDA est également appelé à servir d'armature à une répartition de la croissance démographique répondant aux aptitudes respectives de ces centres, mais aussi à cadrer les décisions à incidences spatiales à prendre dans le contexte des politiques sectorielles, par exemple dans le domaine des équipements.







## **OBJECTIF POLITIQUE VI**

### **DÉVELOPPER UN PARTENARIAT VILLE – CAMPAGNE DANS L'ESPRIT D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE**

A l'échelle des agglomérations, les centres urbains et leurs communes périphériques fonctionnent en étroite dépendance réciproque, et une interdépendance similaire existe à l'échelle nationale, entre les régions urbaines et les régions rurales.

La tendance de l'évolution actuelle se traduit par une intensification de la relation ville – campagne dont les fondements de la complémentarité sont en train de basculer par confusion entre les identités de ces différents milieux, leurs capacités à évoluer et leurs perspectives respectives.

Le nouveau modèle d'organisation du territoire projette de renforcer la complémentarité entre les fonctions propres à chaque type d'espace. Ce principe implique qu'à l'intérieur d'un même système urbain, la répartition des fonctions se fasse entre communes centrales et communes périphériques, selon leurs capacités propres, pour que le fonctionnement de l'agglomération s'en trouve ainsi optimisé dans son entité. Des mécanismes de coordination



devront être développés à l'échelle du système urbain concerné, impliquant de rechercher une harmonisation des mécanismes financiers spécifiques, en réponse à ce même principe.

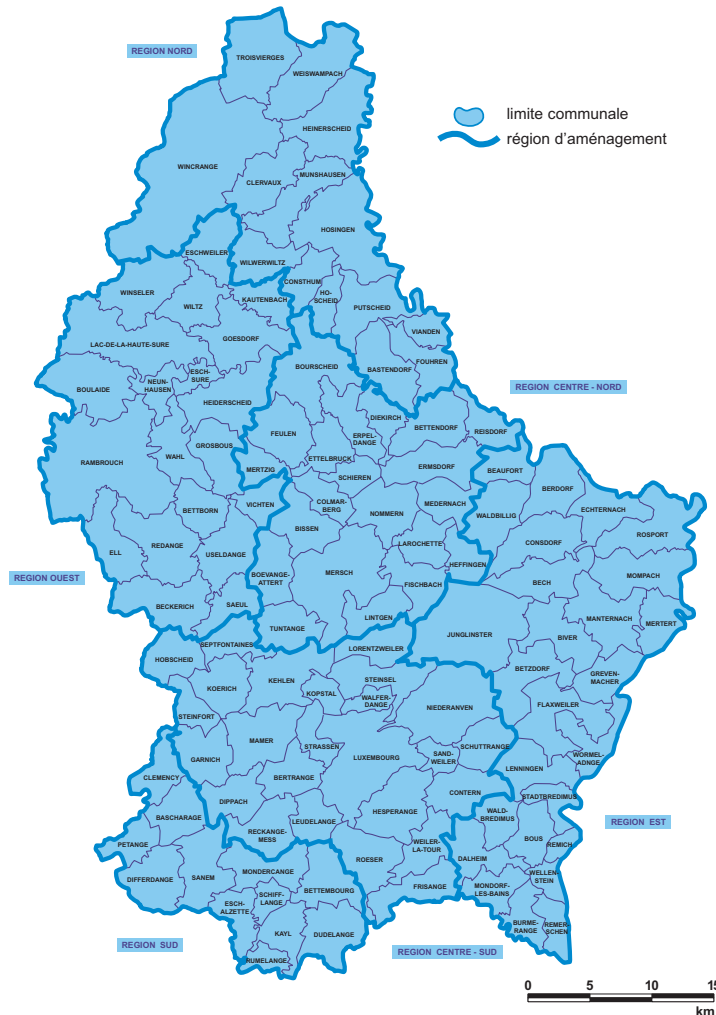
A l'échelle nationale, la mise en place d'un réel partenariat entre régions urbaines et rurales favorisera un développement différencié par région, tout en offrant aux zones rurales des perspectives de développement répondant aux aspirations de leur population, mais également en préservant et valorisant les qualités spécifiques de leurs paysages et du patrimoine bâti.



## OBJECTIF POLITIQUE VII

### PROMOUVOIR LA COOPÉRATION INTERCOMMUNALE AU NIVEAU LOCAL, RÉGIONAL ET TRANSFRONTALIER EN VUE DE DÉVELOPPER LES INTER-COMPLÉMENTARITÉS ENTRE COMMUNES

La mise en place d'une vision commune de l'organisation territoriale, qui prend appui sur une structure urbaine polycentrique et une meilleure complémentarité entre ville et campagne, implique un renforcement de la coopération intercommunale notamment à l'échelle régionale. Il s'agit là d'un processus long et continu dont le succès dépendra de la volonté de coopération des acteurs concernés ainsi que du climat de confiance et de la dynamique des partenariats à créer.

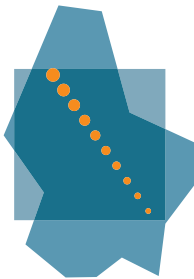


Les outils juridiques de l'aménagement du territoire favorisent la coopération régionale, et garantissent tout particulièrement l'égalité en droits des différents acteurs, dans le cadre d'un engagement volontaire et d'une approche démocratique. La loi définit l'approche régionale comme la stratégie fondamentale de planification supra-communale, comme la plate-forme de coordination entre les politiques sectorielles et comme le moyen de mise en œuvre d'une politique de développement durable. Ces démarches de planification régionale, concrétisées dans six régions d'aménagement – Nord, Ouest, Est, Centre-nord, Centre-sud et Sud –, sont soutenues par le Gouvernement en matière d'initiation, de consultation, d'accompagnement, de coordination et de moyens financiers.

Par ailleurs, la taille et la position du Luxembourg invitent à développer des projets de coopération transfrontalière dans les espaces de coopération potentiels que peuvent être les agglomérations transfrontalières et les parcs naturels.

## Les transports et les télécommunications

Ce second champ d'action est étroitement lié à celui du développement urbain et rural. L'aménagement du territoire est appelé à jouer un rôle important dans l'organisation d'une mobilité durable en agissant sur la demande de mobilité, le volume global du trafic et sa répartition dans le temps, ainsi que sur le choix entre les modes de transport. L'orientation fondamentale des objectifs prioritaires vise à ajuster l'infrastructure et l'organisation des transports au système urbain que le programme d'aménagement du territoire entend développer, de manière à garantir une accessibilité équitable des différentes régions du pays, tout en réduisant les nuisances écologiques liées au transport.



### OBJECTIF POLITIQUE I

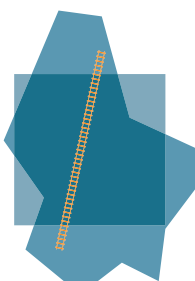
#### DIMINUER LES NUISANCES PAR UNE RÉDUCTION DU TRAFIC

Compte tenu de la croissance continue du volume de trafic, la seule amélioration technique des moyens de transport apparaît insuffisante pour diminuer leur impact négatif sur l'environnement humain et naturel. Une réduction même du trafic, notamment des distances à parcourir, doit être recherchée pour le long terme.

Pour atteindre cet objectif ambitieux, il s'impose de créer des structures urbaines et rurales qui favorisent la mixité des fonctions et concrétisent une répartition plus équilibrée des pôles économiques et des infrastructures publiques (par exemple, les lycées). Mais, en raison des flux de trafic importants entre le Luxembourg et les régions limitrophes, la mise en œuvre de ce concept de mobilité durable devra être appliquée à tout projet ayant un caractère transfrontalier.

Dans cet esprit, la planification du réseau routier sera orientée vers une utilisation optimale des infrastructures existantes, de manière à limiter toute consommation supplémentaire de terrain liée à la construction de nouvelles voies de communication. Parallèlement, des concepts novateurs d'aménagement urbain devront permettre d'apaiser les effets de la circulation à l'intérieur des agglomérations.

Enfin, l'utilisation des facilités offertes par les nouvelles technologies de l'information et de la communication est à développer, en tant qu'alternative aux déplacements et contribution à une meilleure organisation des flux de transport.



## OBJECTIF POLITIQUE II

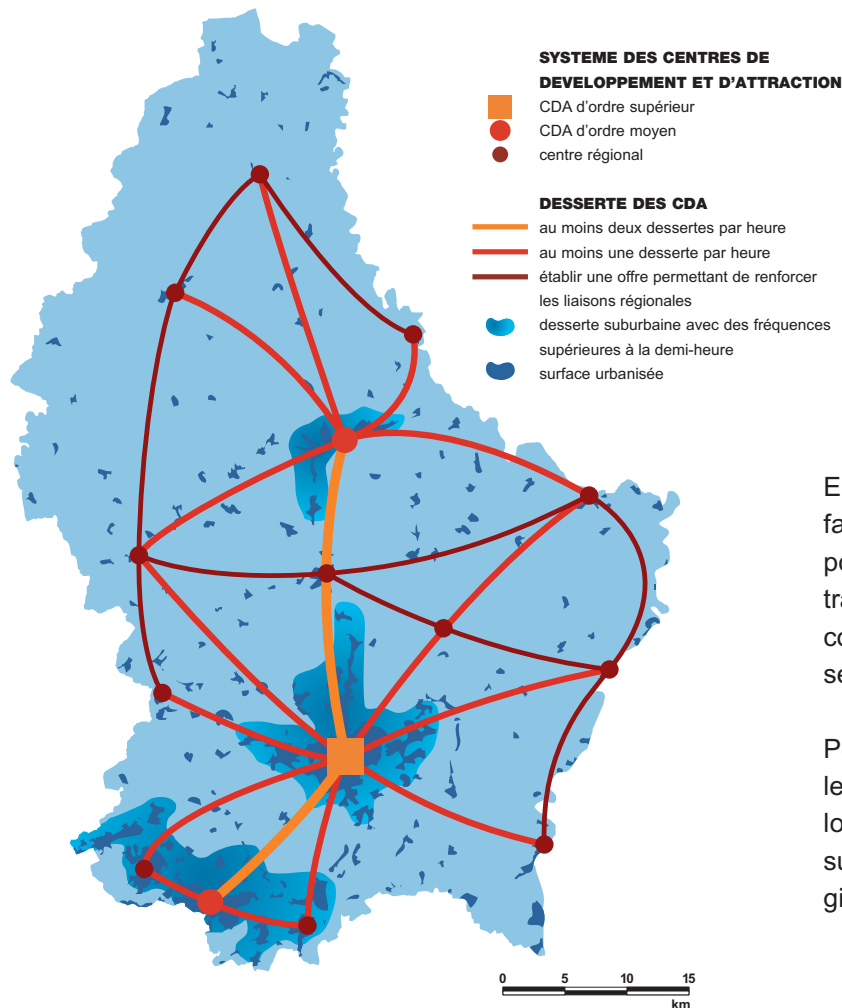
### TRANSFÉRER LE TRAFIC SUR DES MODES DE TRANSPORTS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT HUMAIN ET NATUREL

L'objectif de réduction du trafic ne peut ignorer qu'une part des déplacements actuels est incompressible. L'enjeu est de déployer une politique des transports collectifs offensive qui, par la mise en place de moyens de communication rapides et compétitifs, offre au plus grand nombre d'usagers des conditions de déplacements satisfaisantes en termes de fréquence, rapidité, confort et horaire. L'objectif affiché est de reporter à moyen terme 25% des déplacements de personnes sur les transports collectifs.

S'il est indispensable d'augmenter l'attractivité des transports en commun, il est également nécessaire d'en réorganiser et diversifier les moyens, notamment par l'introduction du système train-tram, mais aussi d'améliorer les interfaces entre le transport individuel et collectif en des points de jonction appropriés. Les nouvelles opportunités résultant d'une telle approche concourent à la mise en œuvre d'une politique intégrée des transports et de l'aménagement du territoire en planifiant l'organisation du réseau des transports publics en cohérence avec le développement des CDA.

Enfin et complémentairement, il importe de favoriser les transports en commun dans toute politique sectorielle ayant un impact sur le trafic par des projets de mobilité innovants, comme par exemple des plans de mobilité au sein des entreprises.

Pour le transport de marchandises, le rail et les voies navigables seront favorisés pour les longues distances alors que la route sera surtout réservée à la distribution locale et régionale, en raison de sa grande flexibilité.





## **OBJECTIF POLITIQUE III**

### **ASSURER ET AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ EN TOUT POINT DU TERRITOIRE**

Les aspects organisationnels de la mobilité, préoccupation centrale des objectifs qui précèdent, doivent être complétés par la prise en compte de la dimension sociale liée à la question de l'accessibilité.

Choisir de développer la multimodalité comme concept de base de la politique de transport implique de mettre en place, à l'échelle du territoire, un système de desserte des CDA par les transports en commun de bon niveau et de répartition à la fois équitable et équilibrée. Cette stratégie rend nécessaire d'adapter l'offre en transports collectifs dans les régions rurales. Elle appelle également à développer une politique de localisation des équipements publics qui tienne compte du critère d'accessibilité par les transports publics.



Par ailleurs, la position du Luxembourg au cœur de l'Europe et son rôle économique dans la Grande Région plaident en faveur d'une amélioration sensible des liaisons ferroviaires à l'échelle transfrontalière et européenne, notamment sur les courtes et moyennes distances qui séparent le pays des principaux pôles régionaux voisins.

Enfin, cette amélioration de l'accessibilité que l'aménagement du territoire vise à assurer, passe également par une offre en moyens de communication modernes, et par une possibilité d'accès aux réseaux d'information et aux services postaux, équivalente en tout point du territoire.

## L'environnement et les ressources naturelles

L'environnement naturel est le cadre territorial d'une grande part des activités humaines et se trouve fortement influencé par l'évolution de la société. C'est un lieu de conflits où la pression des exigences humaines est toujours plus forte face aux capacités et potentialités limitées des écosystèmes à leur résister.

L'aménagement du territoire contribue à la sauvegarde et au développement des fonctions écologiques des espaces naturels sur l'ensemble du territoire en soutenant des stratégies destinées à modérer les conflits d'utilisation et à encourager les synergies entre les différents types d'occupation des sols qui sont en concurrence. Ce rôle de modérateur a pour finalité de garantir aux générations à venir la capacité productive des espaces naturels, leur potentiel de régénération ainsi que leur équilibre et fonctionnalité écologique intrinsèques.



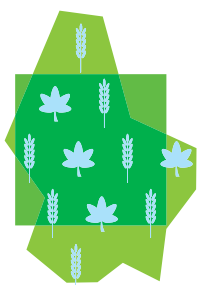
### OBJECTIF POLITIQUE I

**CONSERVER, RESTAURER ET DÉVELOPPER SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ET À LONG TERME LA FACULTÉ DES ESPACES NATURELS À REMPLIR LEURS FONCTIONS ÉCOLOGIQUES, EN PLUS DE LEURS FONCTIONS SOCIALES ET ÉCONOMIQUES**

Aujourd'hui les espaces naturels sont devenus multifonctionnels et doivent répondre à des attentes variées, parfois même contradictoires, de la part de l'ensemble de la société. Cette nouvelle pression, économique et sociale, n'est pas sans conséquences sur la dégradation des fonctions écologiques des espaces naturels. L'aménagement du territoire devra dès lors contribuer à assurer à long terme les capacités et fonctions des principaux éléments qui composent les espaces naturels du pays, l'eau, le sol, l'air et aussi la biodiversité.

L'action spatiale est à assurer à divers niveaux. Il importe ainsi de protéger les ressources en eau potable contre toute pollution et surexploitation, mais également de rétablir le système hydrographique dans un état proche de son état naturel. Divers outils sont également à développer pour assurer la protection des sols de qualité, comme la délimitation de zones prioritaires de protection et la mise en place d'instruments législatifs ad hoc. Une protection similaire est à garantir aux espaces qui assurent la production d'air pur, de même qu'aux couloirs de circulation qui permettent son renouvellement dans les zones urbaines. Par ailleurs, des mesures spécifiques de conservation, de gestion mais aussi de monitoring, devront être développées et mises en oeuvre pour assurer la diversité biologique et génétique des espaces naturels.

Enfin, la coordination entre les fonctions écologiques, sociales et économiques des paysages devra être renforcée par une harmonisation et une amélioration des outils de planification territoriale.



## **OBJECTIF POLITIQUE II**

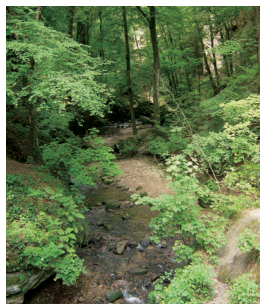
### **ASSURER UNE GESTION DURABLE DU SOL ET DES RESSOURCES NATURELLES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE**

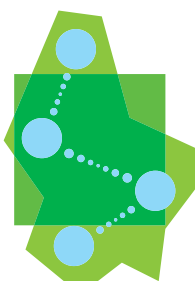
Au-delà de la sauvegarde des ressources naturelles par des moyens de protection spécifiques, il importe de mettre en place des modes d'utilisation du sol extensives, notamment dans les domaines de l'agriculture et de la sylviculture qui gèrent la couverture de la majeure partie du territoire.

Il s'agit ainsi d'encourager des méthodes d'exploitation qui intègrent des objectifs de protection et d'entretien des ressources naturelles à ceux de viabilité économique, et de favoriser des systèmes de commercialisation spécifiques aux produits agricoles et sylvicoles qui respectent les critères de développement durable.

Néanmoins, ces prestations écologiques, réalisées au nom de l'intérêt collectif, ne doivent pas être à la charge de leurs exécutants. L'attribution de dédommagements financiers devra être liée aux objectifs environnementaux à atteindre que se fixe une telle gestion intégrée. Des actions d'information, de consultation et de sensibilisation devront nécessairement encadrer une telle démarche qui s'appuie sur la participation d'acteurs nombreux et d'intérêts différents.

L'autre volet de cet objectif concerne la réduction des nuisances liées aux risques naturels et aux causes de contamination. Dans ce contexte, l'aménagement du territoire veillera à éviter toute intervention humaine susceptible de modifier les équilibres naturels et d'engendrer des risques de types inondation, glissement de terrain, ou éboulement. Il contribuera à adapter le développement territorial aux zones à risques en leur attribuant une dimension spatiale.





### OBJECTIF POLITIQUE III

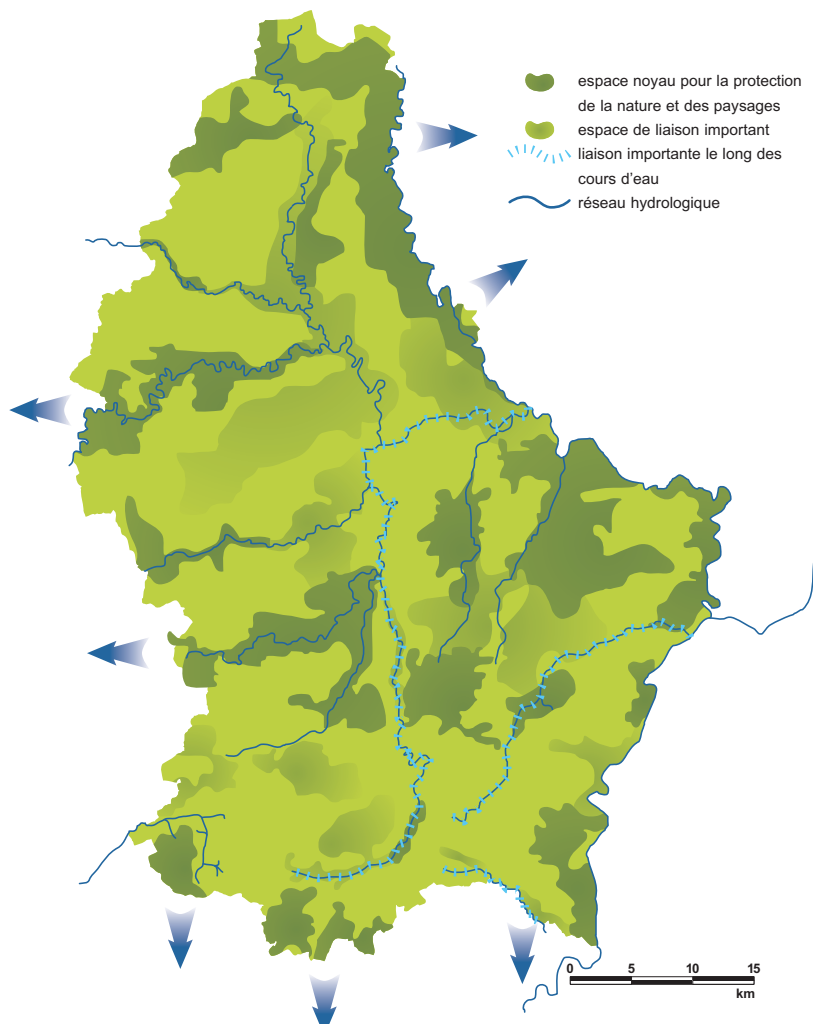
#### SAUVEGARDER ET DÉVELOPPER LES SECTEURS À HAUTE VALEUR ÉCOLOGIQUE ET ASSURER LEUR INTÉGRATION DANS UN RÉSEAU ÉCOLOGIQUE FONCTIONNEL

Enfin, il convient de réduire l'impact des activités humaines sur la diversité des espèces et des biotopes, en cessant d'aggraver la fragmentation continue des habitats naturels. Pour protéger les écosystèmes, il est urgent d'établir des liens fonctionnels entre ceux-ci, d'adapter l'occupation des sols en conséquence, notamment en zone agricole, et d'intégrer dans cette mise en réseau des éléments à sauvegarder, les aires sensibles au titre de la protection des ressources naturelles (eau, sol, air).

Il s'agit en premier lieu de préserver et de garantir la viabilité des écosystèmes dont dépend la survie des espèces, en maintenant dans leur intégralité les espaces encore faiblement morcelés et en créant des zones tranquillisées.

Sur cette base, l'ensemble des secteurs à haute valeur écologique sera intégré dans un réseau écologique national constitué à la fois des zones « habitats » et « oiseaux » et des réserves naturelles. Ces sites sont à lier entre eux par des couloirs correspondant à des cours d'eau, massifs forestiers et autre entité naturelle pouvant assurer une telle fonction de liaison. Ce réseau national s'inscrit dans un contexte paneuropéen et il sera relayé à l'intérieur du pays par l'interconnexion de biotopes d'importance locale ou régionale.

Le rôle de l'aménagement du territoire est d'inscrire ce réseau en terme spatial dans les projets de planification et d'assurer la coordination entre cette politique de gestion intégrée des ressources et des espaces naturels ainsi que les divers autres documents régissant l'utilisation du sol.

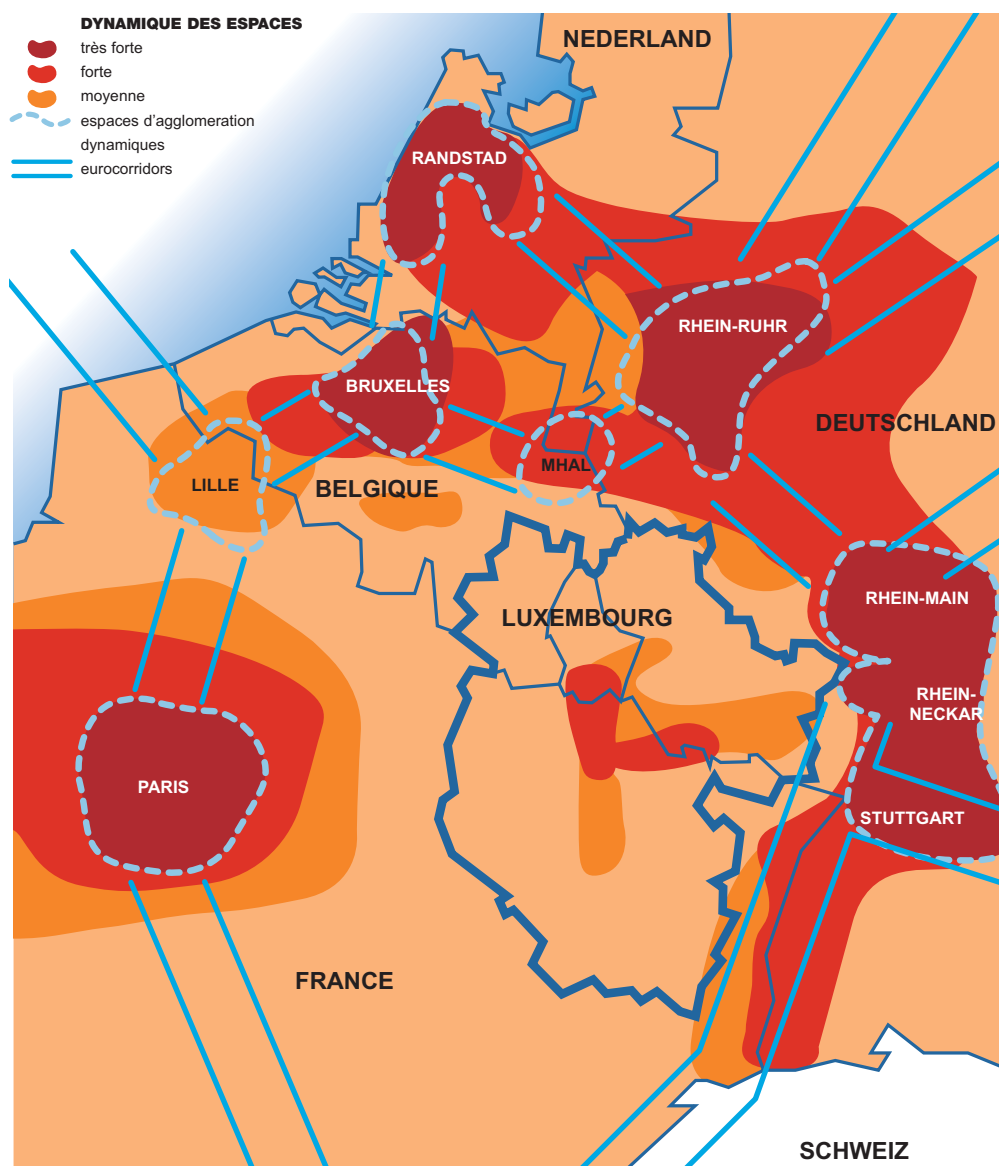




## L'INTÉGRATION DANS LES PERSPECTIVES EUROPÉENNES

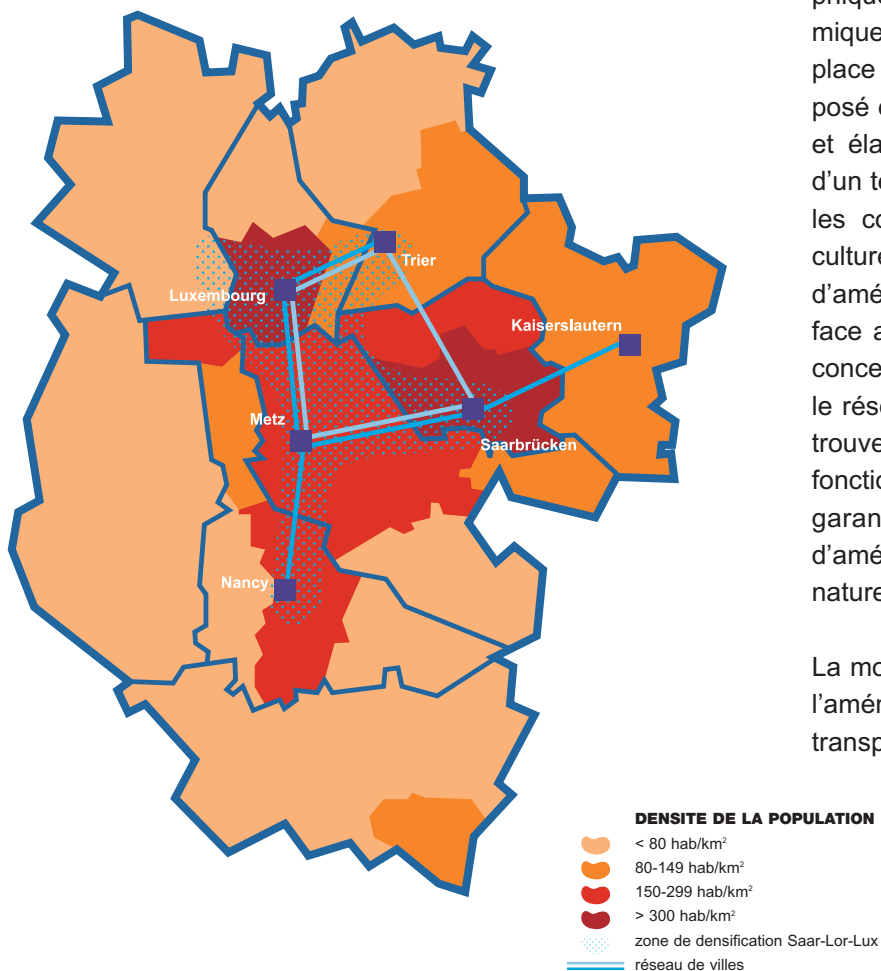
Parce que le Luxembourg est un petit pays qui occupe une position stratégique au cœur de l'Europe, au carrefour de 3 États, avec lesquels les échanges sont intenses, son aménagement et son développement se doivent d'être intégrés dans le cadre européen.

Le Luxembourg appartient à la Grande Région Saar-Lor-Lux+ qui est proposée au niveau européen comme espace de délestage entre les principales aires métropolitaines de l'Europe du Nord-Ouest.



Ce concept a été développé dans le contexte du Schéma Européen de Développement Communautaire (SDEC) qui propose un cadre de référence au niveau européen. Il s'appuie sur le développement d'un système urbain composé de plusieurs centres (polycentrisme) et sur un renforcement de la complémentarité ville-campagne. Cette vision de développement est également reprise et mise en application dans le cadre du Schéma de développement de la Grande Région SLL+.

## RÉSEAU DE VILLES : ORIENTATION VOLONTARISTE



Le Luxembourg, de par sa position géographique centrale et sa fonction de pôle économique pivot pour la Grande Région, occupe une place essentielle dans le réseau de villes composé de Luxembourg, Trèves, Sarrebruck, Metz et élargi à Nancy et Kaiserslautern. La finalité d'un tel réseau est de conforter et d'en exploiter les complémentarités, économiques, sociales, culturelles, hospitalières, universitaires, etc. afin d'améliorer la compétitivité de la Grande Région face au contexte européen et international. Ce concept de grappe de villes est complété par le réseau des villes moyennes et petites qui se trouvent dans l'aire d'influence de la région. La fonctionnalité d'un tel réseau est également garantie par la coordination des politiques d'aménagement et de gestion des ressources naturelles et des transports.

La mobilité étant une préoccupation centrale de l'aménagement du territoire, la question des transports est l'un des thèmes fédérateurs de la coopération transfrontalière. Dans ce contexte, il est recherché de garantir aux principaux centres de la Grande Région une qualité de connexion aux réseaux Trans-Européens (RTE) et d'assurer le renforcement des réseaux secondaires et de leurs interconnexions

par le biais du développement de systèmes efficaces de transports publics régionaux. Ce projet d'amélioration des liaisons dans la Grande Région met notamment l'accent sur les liaisons ferroviaires, le train étant appelé à jouer un rôle central pour le transport des travailleurs transfrontaliers, afin de décharger l'infrastructure routière saturée sur tous ses grands axes.

Ce concept comprend également un volet relatif à la gestion prudente de la nature et du patrimoine culturel. Il propose notamment d'intensifier les actions de coopération entre les parcs naturels nationaux et régionaux, notamment entre ceux qui sont situés de part et d'autre d'une frontière, en leur qualité d'outil privilégié du développement en milieu rural.

## PARCS NATURELS DANS LA GRANDE RÉGION SLL+



- 1 : Parc naturel de la Haute-Sûre
- 2 : Parc naturel de l'Our (en création)
- 3 : Naturpark Dreiländereck / Parc naturel du Pays des Trois Frontières (prévu)
- 4 : Parc naturel de la Vallée de l'Attert
- 5 : Parc naturel de la Forêt d'Anlier – Vallée de la Haute-Sûre (prévu)
- 6 : Parc naturel Hautes Fagnes-Eifel
- 7 : Naturpark Nordeifel
- 8 : Naturpark Südeifel
- 9 : Naturpark Saar-Hunsrück
- 10 : Parc naturel Régional de Lorraine
- 11 : Parc naturel Régional des Vosges du Nord
- 12 : Parc naturel Régional des Ballons des Vosges
- 13 : Naturpark Pfälzerwald

### PARCS NATURELS TRANSFRONTALIERS

- Naturpark Dreiländereck / Parc naturel du Pays des Trois Frontières : 3
- Parc naturel Germano-Luxembourgeois : 2 + 8
- Parc naturel Germano-Belge : 6 +7
- Réserve de biosphère Pfälzerwald - Vosges du Nord : 11 +13

Il s'appuie également sur le développement de réseaux écologiques européens intégrant les divers réseaux établis au niveau national ou régional.

Il convient de rappeler par ailleurs que le Luxembourg participe depuis plus d'une décennie aux diverses générations de programmes européens Interreg qui visent prioritairement le renforcement de la coopération transfrontalière par le développement de pôles économiques, et sociaux transfrontaliers, à partir de stratégies communes de développement territorial durable.



## **5. QUELS SONT LES GRANDS DOMAINES D'INTERVENTION ?**

L'aménagement du territoire souhaite être particulièrement présent et actif dans 5 grands domaines d'intervention :

### **1. LE RENFORCEMENT DE LA COORDINATION INTERMINISTÉRIELLE**

L'intervention de l'aménagement du territoire veut cibler les secteurs les plus déterminants du développement spatial, à savoir le développement urbain et rural, les transports et l'environnement. La coordination interministérielle a ainsi trouvé un cadre privilégié pour sa mise en pratique dans la démarche originale mise en œuvre dans le cadre du concept intégré des transports et du développement spatial (IVL).

Complémentairement, l'action vise à soutenir l'élaboration de plans sectoriels sur les thèmes prioritaires des transports, du logement, des grands ensembles forestiers et paysagers, etc, tout thème directement impliqué dans les trois champs d'action du programme directeur.

### **2. LA MISE EN ŒUVRE DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE**

Une politique active et participative de l'aménagement du territoire doit être tout spécialement déployée pendant les périodes d'élaboration et de mise en œuvre des plans directeurs régionaux.

L'Etat souhaite notamment concrétiser son soutien aux étapes d'initiation, accompagnement, consultation et coordination de la démarche, mais aussi en terme d'aide financière. La planification régionale est appelée à servir de plate-forme partenariale, permettant aux communes de renforcer leur action dans le cadre de nouvelles formes de coopération (comme les syndicats intercommunaux), mais aussi d'associer tous les acteurs régionaux pouvant œuvrer activement dans le processus de dynamisation régionale.

### **3. LA RÉORGANISATION DE LA STRUCTURE TERRITORIALE**

Le grand principe que l'aménagement du territoire souhaite mettre en application pour assurer un développement spatial plus harmonieux est celui de la « déconcentration concentrée » qui prend appui sur les centres de développement et d'attraction (CDA) préalablement définis. Ce schéma de réorganisation identifie ainsi des zones préférentielles de développement urbain, dans le souci de tenir compte des impératifs de développement durable. La reconversion des friches industrielles sera valorisée pour soutenir la mise en place de la structure territoriale recherchée.

---

#### **4. L'AMÉNAGEMENT COMMUNAL ET LE DÉVELOPPEMENT URBAIN**

L'Etat souhaite assurer une meilleure prise en compte du caractère évolutif des besoins urbains et soutenir une meilleure coordination entre le développement des communes et l'aménagement du territoire à l'échelle nationale. Une des finalités de la nouvelle loi concernant l'aménagement communal et le développement urbain est de doter les communes de moyens nouveaux leur permettant de concrétiser une politique de développement durable à l'échelle de leur territoire. Citons dans ce contexte, l'introduction d'instruments comme la zone de développement ou la zone à restructurer.

#### **5. LA VALORISATION DES INITIATIVES COMMUNAUTAIRES ET TRANSFRONTALIÈRES**

Les stratégies Interreg développées au Luxembourg par trois générations de programmes ont permis de développer une approche transfrontalière indispensable à la taille du pays. Cette valeur ajoutée s'est notamment traduite en termes de transfert de savoir-faire et de connaissances et de travail en réseau. La valorisation de ces acquis sera soutenue dans les actions à venir.

Dans ce contexte, la Grande région présente de nombreuses opportunités d'actions pour concrétiser le Schéma directeur SLL+, notamment dans les domaines prioritaires de la coopération économique et urbaine, des transports, mais aussi de l'environnement et la formation.

Le projet ORATE (Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen), dont la cellule de coordination est installée à Esch-sur-Alzette, offre par ailleurs des possibilités de synergie intéressantes avec l'Université de Luxembourg.



---

## **Impressum**

### **Editeur**

Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire  
Direction de l'Aménagement du Territoire  
1, rue du Plébiscite  
L-2341 Luxembourg

Tél. : 478-6914 / 478-6917  
Fax : 40 89 70  
Internet : [www.mi.etat.lu/MAT](http://www.mi.etat.lu/MAT)

### **Conception**

Editions Guy Binsfeld

### **Rédaction**

Ecau  
Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire

### **Crédits photographiques**

Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire



---

Sites internet en relation avec l'aménagement du territoire :

*[www.mi.etat.lu/MAT](http://www.mi.etat.lu/MAT)*

*[www.ivl.public.lu](http://www.ivl.public.lu)*

*[www.gismosel.lu](http://www.gismosel.lu)*

*[www.naturpark-sure.lu](http://www.naturpark-sure.lu)*

*[www.naturpark-our.lu](http://www.naturpark-our.lu)*

*[www.prosud.lu](http://www.prosud.lu)*

*[www.granderegion.net](http://www.granderegion.net)*

*[www.interreg-wll.org](http://www.interreg-wll.org)*

*[www.interreg3a-delux.org](http://www.interreg3a-delux.org)*

*[www.nweurope.org](http://www.nweurope.org)*

*[www.interreg3c.net](http://www.interreg3c.net)*

*[www.interact-online.net](http://www.interact-online.net)*

*[www.espon.lu](http://www.espon.lu)*

*La version intégrale du programme directeur peut être consultée sur  
le site Internet du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire  
([www.mi.etat.lu/MAT](http://www.mi.etat.lu/MAT)).*



**LE GOUVERNEMENT**  
*du Grand-Duché de Luxembourg*



*Présidence luxembourgeoise  
du Conseil de l'Union européenne*

ISBN 2-87954-133-6