



Luxembourg, le 18 juin 2019

Rapport du ministre de l'Aménagement du territoire concernant les avis, observations et suggestions reçus dans le cadre des enquêtes publiques portant sur

- les quatre projets de plans directeurs sectoriels (PDS) « zones d'activités économiques », « logement », « paysages » et « transports » et :
- les incidences notables probables de la mise en œuvre desdits projets de plans ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographiques desdits projets de plans, décrites dans les rapports sur les incidences environnementales (RIE) relatifs aux projets de PDS.

Introduction

Les plans directeurs sectoriels (PDS) sont des règlements d'exécution de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire qui ont pour objet de recouvrir la politique d'aménagement du territoire telle qu'elle a été définie dans le programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT, arrêté par décision du Gouvernement en conseil du 27 mars 2003) et précisée dans le concept intégré des transports et du développement spatial (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg – IVL, présenté en mars 2004). Ainsi, les plans directeurs sectoriels rendent le PDAT opérationnel, soit pour la totalité du territoire national, soit pour une partie déterminée du territoire national seulement.

Dans ce cadre, quatre projets de PDS ayant pour objet de cadrer le développement territorial de façon durable à l'échelle nationale, ont été élaborés dans les domaines du logement, des zones d'activités économiques, des transports et des paysages. Ils correspondent ainsi aux quatre grands champs d'action de l'aménagement du territoire, à savoir : le développement urbain et rural, l'économie, les transports ainsi que l'environnement et les ressources naturelles.

Les projets de PDS sous rubrique ainsi que les incidences notables probables desdits plans et les solutions de substitution raisonnables décrites dans les rapports sur les incidences environnementales (RIE) ont fait l'objet de procédures de consultations publiques¹ de mai à septembre 2018 dans le cadre desquelles le public² a eu l'occasion de formuler des avis, observations et suggestions. L'objet premier du présent

¹ Articles 12 de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire + 7 et 8 de la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

² Soit: « toute personne intéressée », les conseils communaux de l'ensemble des communes du pays et le Conseil supérieur de l'aménagement du territoire (CSAT) au sens de la loi précitée du 17 avril 2018 + le public, le ministre ayant l'environnement dans

rapport est par conséquent de procéder à l'exposé des propositions des suites à réserver aux observations, avis et suggestions susmentionnés ainsi qu'à l'exposé des modifications des projets de PDS³, le tout sans préjudice quant à d'autres questions à trancher qui seront mentionnées dans la suite du rapport. Une description des objectifs poursuivis par les projets de PDS en question ainsi que de leur procédure d'élaboration et de consultation s'avère toutefois indispensable au préalable.

I. Objectifs des projets de plans directeurs sectoriels (PDS) « zones d'activités économiques », « logement », « paysages » et « transports »

Selon l'article 1^{er} de la loi précitée du 17 avril 2018 :

« la politique de l'aménagement du territoire vise à garantir le respect de l'intérêt général en assurant à l'ensemble de la population des conditions de vie optimales par une mise en valeur et un développement durable de toutes les parties du territoire. À travers les moyens énumérés à l'article 2, paragraphe 2 de la loi précitée du 17 avril 2018, l'aménagement du territoire oriente et concentre le développement territorial aux endroits les plus appropriés du territoire national. Il procède à l'observation et au suivi de l'évolution territoriale et veille à la coordination des politiques sectorielles communales, intercommunales, nationales, transfrontalières et internationales ayant une répercussion sur le développement territorial ».

Plus précisément, et selon l'article 10 de la loi précitée du 17 avril 2018, l'instrument du plan directeur sectoriel (PDS) vise à :

« 1° déterminer des utilisations du sol conformes aux planifications d'intérêt général [...] et 2° d'inciter les communes à développer et à mettre en œuvre des stratégies intercommunales ».

A. Objectifs du projet de PDS « zones d'activités économiques » (projet de PSZAE)

Le projet de PSZAE vise à réserver des surfaces dédiées au développement des activités prioritairement artisanales et industrielles, tout en veillant à une utilisation rationnelle du sol et à un développement territorial aux endroits les plus appropriés du territoire national.

Le PSZAE vise à favoriser l'implantation de ces activités aux endroits les plus appropriés du territoire national tout en contrainant un développement incontrôlé du territoire et le mitage supplémentaire de l'espace et en encourageant les communes à développer et à mettre en œuvre des stratégies intercommunales pour la mise en œuvre prioritaire des zones d'activités économiques régionales.

Le projet de PSZAE ne vise pas à interdire toute désignation de zones d'activités économiques communales (ECO-c) nouvelles ou toute extension de ECO-c existantes, mais a pour objectif de freiner le développement incontrôlé d'une multitude de zones d'activités économiques communales et de contraindre ainsi le mitage supplémentaire de l'espace, tout en permettant un développement économique local.

ses attributions, les autres autorités ayant des responsabilités spécifiques en matière d'environnement ainsi que les autorités et le public de l'Etat dont le territoire est susceptible d'être touché de manière notable au sens de la loi précitée du 22 mai 2008.

³ Articles 12 (6) au sens de la loi précitée du 17 avril 2018 et 9 de la loi précitée du 22 mai 2008.

Il importe surtout à veiller à ce que les zones d'activités économiques communales s'intègrent dans le tissu urbain existant et qu'elles permettent de renforcer la mixité des fonctions dans la ou les localité(s) ou partie(s) de localité(s) ; qu'elles ne contribuent pas au mitage manifeste du paysage et qu'elles ne contribuent pas à une disproportion manifeste entre les surfaces destinées principalement à l'habitation et celles destinées aux zones d'activités économiques communales.

La désignation de nouvelles zones d'activités économiques communales est également possible lorsqu'elle a pour objet de garantir la pérennité d'activités économiques existantes locales ou de réaffecter un site déjà urbanisé, le tout en respectant les dispositions de la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ainsi que de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

Dans le cadre des objectifs précités, le projet de PSZAE peut également reclasser des ECO-c en « zone verte ». Il s'agit de ECO-c qui n'ont jamais été développées par le passé malgré leur classement au niveau des PAG respectifs et ce pour des raisons de demande ou de besoins insuffisants, de difficultés au niveau de l'accessibilité ou de la topographie du site ou de contraintes environnementales diverses, et partant ces sites ne sont pas compatibles avec les préceptes d'un développement durable, de la protection de la nature, du développement économique rationnel ou de critères d'aménagement cohérent du territoire.

Dans cet esprit, le projet de PSZAE⁴ fixe un cadre réglementaire qui, tout en veillant à une utilisation rationnelle du sol et à un développement territorial aux endroits les plus appropriés du territoire national :

- confirme les zones d'activités économiques nationales, spécifiques nationales et régionales existantes ;
- définit des terrains destinés à accueillir des zones d'activités économiques nationales, des zones d'activités spécifiques nationales et des zones d'activités économiques régionales destinées prioritairement à l'implantation d'activités artisanales et industrielles ;
- restreint, en raison de considérations d'ordre urbanistique, d'accessibilité, de développement territorial ou d'intégration environnementale et paysagère la possibilité des communes de désigner ou de procéder à l'extension de zones urbanisées ou destinées à être urbanisées et affectées principalement ou accessoirement aux activités économiques, que ce soit au niveau national, régional ou communal ;
- reclasse, pour des considérations d'ordre urbanistique, d'accessibilité, de développement territorial ou d'intégration environnementale et paysagère des zones d'activités économiques communales en « zone verte ».

B. Objectifs du projet de PDS « logement » (projet de PSL)

L'objectif du projet de PSL est de définir des terrains destinés à la création de logements et de logements à coût modéré ainsi qu'à la mise en œuvre de différents types de logements par le biais de la superposition de plein droit de zones (les surfaces concernées étant ainsi « réservées » par une zone « zone prioritaire d'habitation – ZPH » pour recevoir une affectation spécifique).

⁴ Plus exactement, l'avant-projet de règlement grand-ducal rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « zones d'activités économiques »

Ainsi, le projet de PSL réserve des surfaces pour la réalisation de « projets destinés principalement à l’habitat ». Ces surfaces, pour lesquelles un droit de préemption est conféré à l’État et aux communes concernées pour l’achat de terrain foncier, ont pour finalité la création de nouveaux logements, dont un pourcentage élevé est censé être dédié à des logements à coût modéré.

Aussi, l’objectif poursuivi consiste à produire/construire des logements en grand nombre afin de contribuer, d’une part, à une réduction de la pénurie de l’offre du marché du logement en général et de promouvoir, d’autre part, la construction et le développement en des lieux appropriés de quartiers multifonctionnels de qualité, à haute valeur environnementale et ce dans une perspective résolument durable.

De plus, la détermination de ces surfaces a été effectuée de sorte à, d’une part, les intégrer au mieux dans la trame urbaine existante et d’autre part, à garantir à ce qu’elles bénéficient d’une desserte suffisante par les transports en commun.

En outre, les « projets destinés principalement à l’habitat » sont censés :

- promouvoir un urbanisme faiblement consommateur en surfaces au sol et en ressources ;
- favoriser la diversification et le rapprochement des fonctions urbaines ;
- garantir un développement urbanistique cohérent et durable pour chaque zone prioritaire d’habitation - ZPH ;
- promouvoir la création de quartiers propices à l’utilisation de modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle ;
- promouvoir le développement de logements à coût modéré dans un but d’atteindre une mixité sociale ;
- garantir un aménagement écologique des espaces publics et ouverts au public.

C. Objectifs du projet de PDS « paysages » (projet de PSP)

Au sein de la Grande Région, le Grand-Duché de Luxembourg connaît une dynamique de développement économique hors norme et joue le rôle de moteur économique. Ses liens étroits avec les régions frontalières, en particulier en termes de marché de travail, constituent un élément-clé de ce développement. Ainsi, au cours de la décennie écoulée, le développement du territoire a été marqué par une augmentation de l’offre d’emploi supérieure à la moyenne de la Grande Région ainsi que par une croissance démographique continue en raison de l’immigration et d’importants flux de frontaliers. Cette évolution a eu et continue d’avoir un impact marqué sur le développement du trafic et de la mobilité, l’extension de la surface bâtie et l’agrandissement des zones d’habitation, ainsi que sur la qualité des paysages et par conséquent, sur la qualité de vie des personnes résidant et/ou travaillant dans le pays. Aussi, les paysages luxembourgeois ont subi de profonds changements au cours des trois dernières décennies, notamment à cause des développements économique et territorial continus. Ces changements ont eu pour conséquences:

- une fragmentation et une banalisation des paysages ;
- une perte de la diversité biologique ;
- une rurbanisation et un mitage des espaces ruraux ;
- une érosion continue de facettes importantes de la qualité de vie des résidents.

C'est ainsi que le projet de PSP cherche à contrebalancer certaines de ces tendances d'un point de vue paysager. Sur base d'une analyse des paysages luxembourgeois, en fonction des orientations retenues pour le projet de plan et en considération d'une dynamique spatiale variable selon les régions, le projet de PSP distingue trois catégories de zones paysagères multifonctionnelles, de taille variable et, en partie, superposées. Elles intègrent plusieurs fonctions et valeurs paysagères (par exemple : écologie, récréation, production agricole et forestière, esthétique, etc.) dans un zonage poursuivant chacun l'un des objectifs suivants :

- zone de préservation des grands ensembles paysagers (GEP) : la sauvegarde et le développement cohérent de grandes entités territoriales peu fragmentées présentant des qualités paysagères extraordinaires et caractéristiques du Luxembourg, et ce pour des raisons écologiques, économiques et culturelles (tourisme, agriculture, sylviculture, etc.) ;
- zone verte interurbaine (ZVI) : la sauvegarde, le développement et la mise en réseau d'espaces ouverts situés entre ou aux environs des plus grandes agglomérations du pays afin de promouvoir la qualité de vie des résidents et de maintenir des espaces ouverts à vocation tant récréative qu'agricole, tout en assurant la cohérence écologique d'une zone très fragmentée à ses limites extérieures, notamment par des infrastructures de transport ;
- coupure verte (CV) : la limitation de l'urbanisation et la mise en réseau d'espaces ouverts dans des zones urbanisées et dans des zones soumises à des pressions de développement tentaculaire des localités afin d'éviter la création de bandes urbanisées non structurées à une échelle intercommunale, voire régionale.

D. Objectifs du projet de PDS « transports » (projet de PST)

Le Luxembourg se démarque au niveau européen et au niveau de la Grande Région par une croissance économique et démographique particulièrement soutenues. Le développement spatial récent, encore en cours, tend à un éloignement entre les fonctions « habiter » et « travailler » et entraîne ainsi à la fois un accroissement des besoins en mobilité et un allongement des distances à parcourir.

Pour répondre aux enjeux auxquels le pays doit faire face en matière de mobilité, le Gouvernement s'est doté en 2012 d'une première stratégie globale pour une mobilité durable (MODU) suivie en mai 2018 d'une mise à jour, Modu 2.0, axée sur les principes fondamentaux de la multi-modalité et du renforcement des transports en commun et des modes actifs.

La stratégie MODU fait référence au cadre d'orientation générale que constituent les principes du Programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT) et l'IVL (Integratives Verkehrs und Landesentwicklungskonzept) et a vocation à être la charnière conceptuelle et stratégique entre ces documents et le projet de plan directeur sectoriel « transports » (projet de PST).

Le projet de PST doit en effet faciliter et accélérer la transposition de la stratégie MODU en arrêtant des couloirs et zones destinés à accueillir des projets d'infrastructures de transport. L'élaboration du projet de PST a également donné lieu à une analyse, au préalable, des éventuelles incidences environnementales du projet de plan dans le cadre d'une étude environnementale ; ceci dans l'optique de déterminer la viabilité des projets qui pourraient être réalisés a posteriori.

Le projet de PST ⁵ permet ainsi de conférer un cadre réglementaire aux documents de planification, en ce sens que les zones et couloirs destinés aux projets de transport seront à intégrer dans les différents plans d'aménagement général (PAG) des communes.

Il a en outre été veillé à ce que la planification prévue par le projet de PST soit cohérente avec celle des autres plans directeurs sectoriels élaborés en parallèle en vue d'un développement cohérent et coordonné du territoire.

II. Déroulement des procédures de consultation publique relatives :

- aux quatre projets de PDS précités et
- aux incidences notables probables de la mise en œuvre desdits projets de plans ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographiques desdits projets de plans, décrites dans les rapports sur les incidences environnementales (RIE) relatifs aux projets de PDS⁶

La présente a pour vocation de synthétiser les différentes étapes des procédures de consultation publique dont mention sous rubrique.

A. Déroulement de la procédure de consultation publique relative à l'élaboration des projets de PDS (art. 12 de la loi précitée du 17 avril 2018)

Le Gouvernement réuni en conseil lors de la séance du 27 avril 2018 a marqué son accord quant au lancement de la procédure de consultation publique relative aux projets de PDS « zones d'activités économiques », « logement », « paysages » et « transports » et aux incidences environnementales y relatives, ainsi qu'à la transmission desdits projets de PDS, ensemble avec les rapports sur les incidences environnementales (RIE) y relatifs, aux collèges des bourgmestre et échevins de l'ensemble des communes du Grand-Duché de Luxembourg.

La décision susmentionnée du Conseil de gouvernement a été publiée sous forme abrégée au Journal officiel en date du 2 mai 2018 ainsi que dans quatre quotidiens luxembourgeois.

Les quatre dossiers ont été transmis par voie électronique aux collèges des bourgmestre et échevins des communes de l'ensemble du pays ainsi qu'au Conseil supérieur de l'aménagement du territoire (CSAT) en date du 14 mai 2018. Parallèlement, une lettre recommandée avec accusé de réception informant les collèges des bourgmestre et échevins de ladite transmission leur a été envoyée.

Par publications dans quatre quotidiens en date des 18 et 25 mai 2018, le public a été informé des enquêtes publiques portant sur les quatre projets de PDS et les RIE y relatifs.

Les dossiers précités ont été déposés le 28 mai 2018 pendant 30 jours auprès des maisons communales des communes territorialement concernées où toute personne intéressée a pu en prendre connaissance jusqu'au 27 juin 2018 inclus.

⁵ Plus exactement, l'avant-projet de règlement grand-ducal rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports ».

⁶ Articles 12 de la loi précitée du 17 avril 2018 et articles 7 et 8 de la loi précitée du 22 mai 2008.

Par ailleurs, quatre réunions d'informations ont été organisées, à savoir :

- le 31 mai 2018 à Grevenmacher ;
- le 4 juin 2018 à Marnach ;
- le 11 juin 2018 à Luxembourg ;
- le 13 juin 2018 à Esch-sur-Alzette.

Les personnes intéressées ont pu formuler leurs observations par écrit au collège des bourgmestre et échevins des communes, pendant un délai de 45 jours à compter du jour de dépôt précité, à savoir jusqu'au 12 juillet 2018 inclus (le tout, sous peine de forclusion). Les conseils communaux ont ensuite disposé d'un délai de quatre mois à compter de la réception de la lettre recommandée précitée pour établir un avis au sujet de ces observations ainsi que sur l'ensemble des projets de PDS et pour transmettre leur avis au ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions (soit jusqu'au 17 septembre 2018 inclus).

B. Déroulement de la procédure de consultation publique relative à l'évaluation environnementale stratégique (art.2 à 9 de la loi précitée du 22 mai 2008)

En parallèle, un rapport sur les incidences environnementales (RIE) par projet de PDS a été établi par un bureau d'études agréé et soumis pour avis au ministre ayant l'Environnement dans ses attributions, aux autres autorités ayant des responsabilités spécifiques en matière d'environnement ainsi qu'aux États membres susceptibles de subir des incidences notables.

Simultanément à l'enquête publique relative aux projets de PDS, une enquête publique relative aux incidences environnementales de ces derniers a été menée. Ainsi, outre les projets de PDS, les RIE y relatifs ont été mis à disposition du public pendant 30 jours dans les maisons communales des communes territorialement concernées ainsi que dans les locaux du Département de l'aménagement du territoire (DATer) ; le public ayant eu 45 jours pour transmettre ses observations écrites à l'autorité responsable du plan.

L'objet, le résumé des projets de PDS, les RIE et un résumé non technique des RIE ont été également publiés sur support informatique via le site internet du DATer.

Par ailleurs, conformément à la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, une consultation transfrontière relative à l'évaluation environnementale stratégique des PDS a également été menée.

III. Propositions des suites à réserver aux observations, avis et suggestions susmentionnés et modifications du projet des projets de PDS (articles 12 (6) de la loi précitée du 17 avril 2018 et 9 de la loi modifiée précitée du 22 mai 2008)

Dans le cadre des enquêtes publiques, ont été recueillis 101 avis des communes ainsi qu'environ 300 observations de personnes intéressées. Ceux-ci se composent de 1 742 remarques individuelles dont 258 pour le projet de PSZAE, 338 pour le projet de PSL, 508 pour le projet de PSP et 516 pour le projet de PST.

Conformément à l'article 12, paragraphe 2, alinéa 4 de la loi précitée du 17 avril 2018, le CSAT a émis un avis général au sujet des PDS qui approfondit également en 4 sous-parties par projet de plan.

L'ensemble des remarques ont fait l'objet d'une analyse détaillée et d'une évaluation concertée au sein des groupes de travail respectifs en vue de décider des suites à y réserver.

À l'issue de la prise en compte des avis, des observations et des suggestions reçus, les projets de PDS ont fait l'objet des modifications suivantes:

- redressement d'erreurs matérielles ;
- allègement et modification de servitudes et de prescriptions permettant des dérogations et des ouvertures supplémentaires ;
- réduction de certaines zones superposées délimitant des parties déterminées du territoire national, aucune zone superposée n'ayant fait l'objet d'une extension.

Indépendamment du résultat des enquêtes publiques, le fond de plan des parties graphiques a par ailleurs été mis à jour (Version juin 2019) dû au décalage entre le fond actuel et le fond utilisé lors de la mise en procédure (Version avril 2018). Certaines limites de zones ont été actualisées aux nouvelles limites cadastrales. Pour cette raison, la forme et la superficie de certaines zones ont été sujettes à de très légères modifications. Ces modifications, purement techniques, n'impactent ni la propriété privée ni aggravent les charges et servitudes.

Les détails des modifications par projet de PDS sont décrits dans les sous-chapitres qui suivent. Ces modifications ont été approuvées par les ministres ayant l'Économie, le Logement, la Mobilité, la Protection de la nature et l'Aménagement du territoire dans leurs attributions.

Dans ce contexte, il est à souligner que les modifications apportées aux quatre PDS se sont bien faites sur base des seuls avis et observations reçus dans le cadre de l'enquête publique.

De façon générale, la consultation publique a mis en évidence que les objectifs même des différents projets de plans directeurs sectoriels ont donné lieu à des malentendus sur certains points qu'il importe ainsi de clarifier et de préciser.

Un des aspects les plus récurrents et transversaux à l'ensemble des projets de plans directeurs sectoriels concerne la question du droit de préemption. Dans ce contexte, il convient de rappeler que ce dernier n'est pas à confondre avec l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'expropriation est le fait, pour une entité publique munie d'un arrêté grand-ducal ou d'une décision judiciaire l'y habilitant, de priver un propriétaire foncier de sa propriété. Le droit de préemption est le droit d'acquérir un bien par priorité à toute autre personne et ce, uniquement lorsque le propriétaire manifeste la volonté de procéder à la cession de son bien.

Une autre demande récurrente est celle du rajout de nouvelles zones ou de l'extension de zones dans les projets de PDS. Dans ce contexte, il y a lieu de préciser que de nouveaux projets ou zones ne peuvent être ajoutés à ce stade de la procédure car cela porterait atteinte aux obligations découlant de la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, de la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement et de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire. Pour cette raison, il est proposé de ne pas procéder au rajout de nouvelles zones ou à l'extension de zones initialement prévues dans les projets de PDS.

Le CSAT a vivement salué « la mise en procédure des quatre plans directeurs sectoriels qui devrait marquer un pas important, permettant à l'Etat d'enfin se doter des outils nécessaires à l'implémentation des principes fondamentaux d'aménagement du territoire tels que décrits par le programme directeur d'aménagement du territoire ». Or, le conseil a également émis certains doutes, notamment par rapport à l'efficacité des projets de PDS pour pallier aux problèmes dans les secteurs visés.

Dans ce contexte, il y a lieu de noter que les plans directeurs sectoriels (PDS) ne peuvent à eux seuls résoudre l'ensemble des enjeux auxquels fait face le pays en matière d'aménagement du territoire. D'ailleurs, en parallèle à la mise en procédure des 4 PDS, le Département de l'aménagement du territoire travaille à la refonte du programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT) qui doit définir une stratégie intégrée des programmations sectorielles ayant des répercussions sur le développement territorial et arrête les orientations, les objectifs politiques ainsi que les mesures à prendre dans le cadre des objectifs de l'aménagement du territoire tels que définis par l'article 1er de la loi concernant l'aménagement du territoire. Au-delà du PDAT et des PDS, l'aménagement du territoire dispose d'autres instruments, à savoir les plans d'occupation du sol, les conventions Etat-communes ou encore les parcs naturels en exécution de la politique d'aménagement du territoire. Au niveau des politiques sectorielles il y a également lieu de mentionner des documents qui sont en cours d'élaboration tels que notamment le plan d'action mobilité ou encore le pacte logement 2.0. Enfin, les communes disposent également de leurs propres instruments de planification (PAG, plan de mobilité, ...) permettant de répondre aux enjeux en matière d'aménagement du territoire.

A. Projet de PDS « zones d'activités économiques » (PSZAE)

En ce qui concerne les remarques relatives au projet de PSZAE, 70 proviennent de particuliers, tandis que 188 ont été formulées par les conseils communaux.

1. De la part des communes, il existe une nette opposition aux restrictions imposées à la désignation de nouvelles zones d'activités économiques communales (ECO-c) ainsi qu'à l'extension de zones communales existantes. Dans ce contexte, les communes estiment que les prescriptions de l'article 7 sont imprécises.

Or, les prescriptions dudit article permettent, contrairement aux projets de PDS de 2014 (reprise au point 2), une certaine flexibilité pour les communes au niveau de la désignation de nouvelles zones ECO-c ou de l'extension de zones ECO-c existantes. L'objectif étant une prise en considération de la réalité du terrain, la matière ne se prête guère à une réglementation rigide mais doit, au contraire, prôner une politique de bon sens en matière d'aménagement du territoire.

2. Certaines communes regrettent l'abandon du mécanisme qui permettait la désignation de 2 hectares supplémentaires par tranche de 12 ans pour la création de zones d'activités économiques communales. Cependant, en 2014, ce mécanisme fut largement critiqué par certains responsables communaux qui estimaient alors qu'il ignorait deux facteurs essentiels : celui de la répartition de la population et celui de la superficie de la commune. Maintenir cette règle reviendrait à contribuer à un éparpillement des dites zones et à générer une importante consommation du sol ; deux effets que le projet de PSZAE recherche à enrayer.

3. En ce qui concerne les zones d'activités économiques régionales (ECO-r), les communes saluent, en principe, la coopération intercommunale du fait qu'elle contribue à une utilisation rationnelle du sol. Or, les communes, mais aussi certains particuliers, regrettent que l'article 6 du projet de PSZAE ne prévoit pas d'autres formes de coopération que celle d'un syndicat intercommunal pour la viabilisation et la gestion des ECO-r.

De prime abord, les prescriptions de l'article 6 précité doivent se lire en combinaison avec celles de l'article 13, alinéa 1^{er} du RGD du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune, selon lequel « Les zones d'activités économiques régionales sont gérées, au nom des communes concernées, par des syndicats intercommunaux ».

Si la pratique a démontré que suivant les circonstances, cette obligation de devoir assurer la viabilisation et la gestion des ECO-r par le biais de syndicats intercommunaux peut constituer un obstacle à la réalisation de telles zones, voire retarder leur réalisation, vouloir permettre la viabilisation et la gestion des ECO-r par d'autres formes de « coopération » revient à soulever la question d'une coopération entre secteur public et secteur privé. Dans un tel contexte, les questions relatives à la viabilisation de telles zones (avec tous les défis qui en découlent notamment quant à leur financement) et les questions relatives à leur gestion (avec distribution des revenus, compte tenu de toutes les provisions qui doivent être constituées pour assurer l'entretien et la réfection des infrastructures) devront encore être réglées. Mais, il devra être veillé avant tout à ce qu'aucune décision ne puisse être prise à l'insu du pouvoir public ; le développement de l'économie nationale relevant en effet de la politique nationale.

S'il est donc proposé de ne pas modifier l'article 6 en question, il convient de souligner que la recherche de solutions alternatives a été engagée avec pour mission d'inventorier les atouts et les faiblesses d'autres formes de « coopération ».

4. Plusieurs communes ont remarqué que, contrairement aux projets de PDS de 2014, le projet de PSZAE ne prévoit plus de zones d'activités spécifiques nationales « réserve et approvisionnement énergétique ». Il est proposé de ne pas reprendre de telles zones dans le projet de PSZAE étant donné que, tel qu'il a été annoncé dans l'accord de coalition 2018-2023, le gouvernement veut procéder à une analyse et à une évaluation détaillée des besoins en capacité de stockage sur le territoire national pour décider ultérieurement de la suite à donner aux différents projets de dépôts pétroliers. L'objectif majeur poursuivi à propos de ces infrastructures de stockage porte sur le maintien d'une réserve suffisante sur le territoire national afin de garantir la sécurité de l'approvisionnement à court et à moyen termes. Cette approche coïncide cependant avec une prise en considération des politiques de dé-carbonisation nationales et européennes, reprises dans le plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC).

5. Bon nombre de communes mais aussi de nombreux particuliers soulèvent la question des nuisances pouvant être engendrées par la création, voire l'extension de certaines zones d'activités économiques, telles que les nuisances sonores, l'augmentation du trafic ou encore leur impact sur le paysage et notamment sur l'environnement naturel.

À ce propos, le ministre de l'Aménagement du territoire et le ministre de l'Économie se proposent d'élaborer ensemble avec les autres ministères concernés un cahier des charges définissant les principes généraux pour la planification desdites zones. L'objectif premier de ce cahier des charges est, selon les principes d'une planification durable, flexible et modulable, de veiller à une meilleure gestion des surfaces disponibles, une meilleure intégration paysagère et une réduction des nuisances environnementales (air, bruit, eau, déchets, énergies renouvelables). Cet objectif doit être accompagné d'une amélioration de l'attractivité des zones d'activités économiques et des conditions de travail des salariés à travers une mise à disposition de services et d'infrastructures communs pour les entreprises et les salariés (salles de réunion, parkings centralisés, crèches, cantines, gestion centralisée des déchets, co-voiturage, desserte par les transports publics et mobilité douce, etc.).

6. Outre une série de questions dépassant le cadre de l'instrument du PSZAE, le CSAT a salué la limitation et la réglementation de la création de nouvelles zones d'activités économiques communales et le reclassement de certaines zones d'activités économiques communales existantes. En outre, il a conseillé de favoriser le développement de zones d'activités économiques possédant un accès ferroviaire.

Suite aux enquêtes publiques un certain nombre de modifications ont été apportées aux parties écrite et graphique du projet de PSZAE. Le détail de ces modifications est décrit ci-dessous.

1. Partie écrite

En ce qui concerne la partie écrite du PSZAE, les modifications suivantes sont proposées:

- remplacer dans les articles 3(4) et 8 la notion de « zone destinée à rester libre » par « zone verte » au sens de la loi concernant la protection de la nature et des ressources naturelles :cette modification a pour but d'uniformiser la terminologie en la matière ;
- compléter l'article 12 en énumérant l'ensemble des règlements grand-ducaux déclarant obligatoires les plans d'aménagement partiels, leurs modifications et les compléments de plans d'aménagement partiels portant création des zones industrielles à caractère national ;
- dénommer la nouvelle zone ECO-r projetée à Sanem « Op den Äassen » au lieu de « Um Woeller » ;
- corriger une indication chiffrée concernant la surface de la zone d'activités économiques nationale Wolser à savoir 116,7 hectares au lieu de 127,9 hectares ;
- harmoniser les indications chiffrées dans les différents projets de PDS en arrondissant les hectares à une décimale derrière la virgule.

2. Partie graphique

La consultation publique a permis de relever certaines erreurs matérielles dont le redressement est proposé par le présent rapport pouvant consister en des adaptations ponctuelles de retrait ou d'ajout de surfaces afin de faire correspondre le PSZAE à la réalité du terrain et des PAG. Par endroits, notamment au niveau de certains plans d'aménagement partiels élaborés sur base de la loi abrogée du 20 mars 1974 concernant l'aménagement du territoire, la réalité sur le terrain a évolué de sorte que le classement en « zone d'activités économiques nationale » ne reflète plus l'utilisation réelle du sol. Dans ces cas précis, il est proposé d'exclure ces terrains des zones superposées du projet de PSZAE.

Il importe de relever que le projet de PSZAE est le seul plan dans le cadre duquel de légers agrandissements de zones peuvent être proposés. Les extensions reprises concernent des zones déjà en vigueur dans les PAG communaux ; il ne s'agit pas de nouvelles zones d'activités économiques mais d'une prise en compte dans le projet de PSZAE de la réalité factuelle existante.

Ci-après, un tableau énumérant les différentes modifications proposées :

N°	Nom de la zone	ECO-n / ECO-r / SP-n	existante/nouvelle/ extension	Ha Avant Modif.	Ha Après Modif.	Différence en ha	Raison de la modification
2	Bettembourg (Scheleck II)	ECO-n	existante	16,2	0,0	-16,2	Permettre aux communes de reclasser les terrains en zone ECO-c. Ce classement correspond aux
6	Bettembourg (Scheleck I)	ECO-n	existante	13,5	0,0	-13,5	

							types d'activités/d'entrprises qui y sont implantées.
12	Differdange/Sanem (Hahnebësch)	ECO-n	existante	52,5	52,5	0,0	Erreur matérielle : inclusion d'une parcelle déjà classée en zone ECO-n dans le PAG en vigueur de la commune. Cette modification étant tellement faible, le nombre d'hectares reste inchangé.
14	Dudelange (Riedchen)	ECO-n	existante	43,6	41,0	-2,6	Permettre l'implantation du projet CGDIS au nord du lieu-dit « Husky »
18	Ehlerange (Crassier)	ECO-n	existante	34,6	34,7	0,1	Erreur matérielle : inclusion d'une infime partie de parcelle située sur le territoire de la commune de Sanem.
19	Ehlerange (ZARE-est)	ECO-r	existante	23,4	24,0	0,6	Erreur matérielle : inclusion d'une parcelle déjà classée en zone ECO-r dans le PAG en vigueur de la commune.
20	Ehlerange (ZARE-ouest)	ECO-r	existante	18,9	19,7	0,8	
25	Eselborn/Lentzweiler	ECO-r	existante	48,6	45,1	-3,5	Erreurs matérielles : inclusion d'une parcelle déjà classée en zone ECO-r dans le PAG en vigueur

							de la commune. La parcelle viabilisée est occupée par une entreprise exerçant des activités éligibles au sein d'une telle zone. ET exclusion d'une zone classée zone verte dans le PAG en vigueur de la commune.
26	Eselborn/Lentzweiler	ECO-r	extension	49,2	34,0	-15,2	Adaptation de la délimitation de la zone en raisons de considérations paysagères (visibilité et intégration paysagère).
28	Foetz	ECO-n	existante	25,2	26,8	1,6	Erreur matérielle : inclusion d'une parcelle déjà classée en zone ECO-n dans le PAG en vigueur de la commune.
32	Grevenmacher (Potaschbiérg)	ECO-r	existante	47,9	47,3	-0,6	Erreur matérielle : retrait d'une parcelle qui n'est pas classée en zone ECO-r dans le PAG de la commune de Biver.
35	Heiderscheid	ECO-r	nouvelle	8,5	6,0	-2,5	Exclusion de la partie sud entre la rue « Am Clemontsbongert » et le chemin rural en vue de permettre son classement en ECO-c. Modification

							réalisée suite à l'accord inscrit dans la convention de fusion des communes signée le 16 avril 2010.
39	Luxembourg/Strassen	ECO-r	nouvelle	23,4	22,0	-1,4	Erreur matérielle : Adaptation de la limite est de la zone dans le respect de l'éloignement des constructions par rapport aux voies de communication défini dans la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds de route.
40	Mersch (Mierscherbiérg)	ECO-r	nouvelle	20,2	20,3	0,1	Adaptation légère de la limite entre la zone ECO-c1 et la zone ECO-r1 déjà désignées pour augmenter la cohérence de la nouvelle zone ECO-r et pour la réalisation de divers projets en cours de planification.
41	Mertert	ECO-r	existante	7,4	7,3	-0,1	Reprise de la délimitation telle que définie dans le PAG de la commune qui reflète la réalité sur le terrain. Cette modification étant tellement
42	Mertert (port) / Grevenmacher – „Zone portuaire“	SP-n	existante	48,2	48,2	0,0	

							faible, le nombre d'hectares reste inchangé.
55	Sanem (Op den Äassen) ⁷	ECO-r	nouvelle	18,5	16,0	-2,5	Réduction légère de la zone ECO-r projetée afin de permettre le classement de la surface concernée en tant que zone « BEP » pour des besoins hospitaliers.
58	Troisvierges (Gare)	ECO-r	existante	4,2	0,0	-4,2	Suppression de la zone ECO-r pour y permettre la construction d'un centre de remisage rapide et d'un atelier de maintenance pour les trains des CFL.
59	Wiltz	ECO-n	existante	39,3	21,5	-17,8	Adaptation de la limite entre les zones ECO-n et ECO-r en conformité avec les activités réellement présentes et projetées ainsi que retrait d'une surface non viabilisable.
60	Wiltz (Salzbaach)	ECO-r	existante	7,6	24,2	16,6	

L'annexe 1 illustre les modifications graphiques telles que décrites dans le tableau ci-dessus.

B. Projet de PDS « logement » (PSL)

Parmi les 338 remarques portant sur le projet de PSL, 206 proviennent de particuliers tandis que 132 ont été formulées par les conseils communaux.

Un certain nombre de particulier et d'acteurs économiques s'opposent à l'obligation de dédier au moins 30% de la surface construite brute destinée au logement à coût modéré pour les projets de PAP « nouveau quartier » prévoyant un nombre de logements supérieur à 25 unités. Pour cette raison, la majorité des

⁷ Ancienne dénomination: Um Woeller.

intéressés ayant remis une observation revendiquent l'exclusion de leurs terrains des zones prioritaires d'habitation (ZPH) désignées par le projet de PSL.

Or, les objectifs majeurs du projet PSL concernent la définition de terrains destinés à la création de logements par la réservation de surfaces pour la réalisation de projets destinés prioritairement à l'habitat, la promotion de la création de logements à coût modéré et la mise en œuvre d'une mixité de types de logements ; le tout s'inscrivant selon les principes d'un développement et d'un aménagement du territoire durables. De cette façon, le projet de PSL contribue à une certaine mixité sociale dans les zones prioritaire d'habitation.

La part du logement à coût modéré dans les ZPH constitue un des objectifs prioritaires du projet de PSL. Par ailleurs, l'accord de coalition du gouvernement 2018-2023 souligne la pénurie en logements sociaux et en logements à coût modéré et prévoit expressément des actions pour y répondre. Afin de garantir au mieux la création de logements à prix abordables pour tous les citoyens du pays, le gouvernement a décidé de faire prévaloir l'intérêt général. Ainsi, il est proposé de maintenir, dans ces cas précis, la délimitation des ZPH projetées dans la mesure où il s'agit d'un ensemble de terrains constructibles et propices pour un développement de logement d'une certaine envergure.

Le CSAT s'est largement exprimé en faveur du projet de PSL étant donné « que la pénurie de logements doit être réduite et la production de logements à coûts et loyers abordables doit s'accroître sensiblement afin de faire face à la forte croissance démographique luxembourgeoise ». Le conseil a particulièrement salué l'introduction du seuil de 30% de logements à coût modéré pour chaque PAP « nouveau quartier » supérieur à 25 unités de logement. Toutefois, il a exprimé ses doutes par rapport à la mise en œuvre concrète de cette prescription et a critiqué certaines zones projetées.

Suite aux enquêtes publiques, un certain nombre de modifications ont été apportées aux parties écrite et graphique du projet de PSL. Le détail de ces modifications est décrit ci-dessous.

1. Partie écrite

En ce qui concerne la partie écrite du projet de PSL, il est proposé de :

- remplacer aux articles 2, 4 et 6 le terme « prioritairement » par « principalement » afin de reprendre la notion de « projet destiné principalement à l'habitat » en analogie avec l'article 8 du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune ;
- renvoyer, en ce qui concerne le logement à coût modéré, à l'article 11, paragraphe 2, point 9 de la loi précitée du 17 avril 2018 et de préciser que les prescriptions de l'article 7 ne s'appliquent qu'à la surface construite brute destinée au logement ;
- dénommer la ZPH projetée à Steinfort « Sauerträich ».

2. Partie graphique

Certaines surfaces désignées par le projet de PSL en tant que ZPH accueillent d'ores et déjà d'autres activités non compatibles avec les prescriptions du projet de plan. Il en va de même à propos de certaines planifications locales qui sont en cours de finalisation. En vue d'adapter le projet de PSL aux utilisations réelles du sol et à l'évolution sur le terrain, il est proposé de modifier les ZPH suivantes :

N°	Nom de la zone	Ha Avant Modif.	Ha Après Modif.	Différence en ha	Raison de la modification
2	Biwer	9,7	9,1	-0,6	Réduction de la surface en vue de permettre la construction d'un P&R des CFL.
4.	Contern	15,8	15,2	-0,6	Erreur matérielle : réduction légère de la surface sur les terrains déjà construits.
5.	Zentrale Achse Nordstad (ZAN)	34,5	32,8	-1,7	Erreur matérielle : exclusion du cimetière ainsi que d'un terrain classé en tant que zone mixte rurale déjà construit.
6.	Erpeldange-sur-Sûre	28,8	23,9	-4,9	Exclusion d'une parcelle en vue de permettre la construction d'un parking pour Bus dans le cadre du "Nordstad Lycée" en cours de planification. Exclusion des parcelles du complexe scolaire et sportif communal et de la parcelle du poste électrique Creos. En effet, ces terrains ne sont pas susceptibles d'accueillir des logements ou d'être réaménagés dans un futur proche.
11.	Nei Schmelz	28,0	21,9	-6,1	Exclusion du site "Laminoir" classé dans le projet de PAG communal en zone spéciale permettant l'accueil d'activités qui ne sont pas en relation directe avec les besoins de la ZPH
13.	Porte de Hollerich	48,3	41,7	-6,6	Exclusion de l'ancien abattoir et du parking, ainsi que de l'îlot compris entre les rues Antoine Meyer, Emile Lavandier et la rue de l'Abattoir comprenant l'école, le centre sociétair, le centre sportif et le terrain de football ainsi que le cimetière de la localité de Hollerich.
15.	Kennedy Sud - Kirchberg	10,5	9,9	-0,6	Exclusion de certaines parcelles pour mettre en conformité la délimitation de la ZPH avec le plan directeur « Kennedy Sud »
17.	Toussaintsmillen	28,7	28,2	-0,5	Exclusion de la zone Eco-c

19	Cepal/Verband	23,8	23,0	-0,8	Exclusion de la surface couverte par le PAP n°18363/45C approuvé.
20.	Wunne mat der Wooltz	40,2	33,0	-7,2	Mise en conformité de la ZPH avec les projets « Wunne mat der Wooltz » et « Haargarten »

L'annexe 2 illustre les modifications graphiques telles que décrites dans le tableau ci-dessus.

C. Projet de PDS « paysages » (PSP)

Des 508 remarques propres au PSP, 305 proviennent des communes tandis que 203 ont été remises par les particuliers.

Les éléments évoqués concernaient principalement :

1. des craintes que le développement d'une localité couverte par une zone superposée du PSP soit bloquée ;
2. l'emploi de termes jugés trop flous (entre autres « vue lointaine » ; pente supérieure à 36%);
3. la question de la plus-value des zones superposées par rapport à la législation existante en matière de protection de l'environnement et des ressources naturelles ;
4. les infrastructures d'utilité publique autorisables en zone verte ;
5. des craintes issues du monde agricole (viabilité des exploitations agricoles existantes, impact sur l'activité agricole) ;
6. des oppositions de particuliers du fait que leurs terrains sont superposés d'une des zones du PSP.

La large majorité de ces observations confirment un grand besoin d'explication et révèlent clairement que les prescriptions du projet de PSP sont souvent sujettes à des malentendus voire à des amalgames avec la législation en matière de protection de la nature. Liées à la compréhension en soi du texte réglementaire, ces observations ne nécessitent cependant pas d'adaptations directes des parties écrites ou graphiques. En outre, une précision de la terminologie utilisée, usuelle en la matière, conduirait à une limitation de la marge de manœuvre des communes et ferait du PSP un plan bien plus rigide.

D'autres avis et observations se heurtent directement aux intentions du gouvernement dans le cadre du projet de PSP et, de ce fait, ne peuvent donner lieu à des adaptations du projet de plan.

Le CSAT a approuvé le projet de PSP et s'est exprimé favorablement au fait « que le projet de PSP se focalise davantage sur des considérations urbanistiques et d'aménagement du territoire ». Il s'est même interrogé « si les [prescriptions du PSP] ne devraient pas de manière générale s'appliquer à tous les PAG, indépendamment du fait qu'ils soient touchés ou non par le PSP, tant ces règles lui semblent importantes pour un développement concentrique et durable des localités ainsi que pour la lutte contre un développement désordonné et non rationnel ».

Toutefois, les remarques et observations reçues ont également révélé certaines lacunes et des erreurs matérielles du projet de PSP. La majorité des adaptations proposées concerne des précisions et des dérogations supplémentaires à ajouter à la partie écrite ; celles-ci évitent ainsi des remaniements trop importants de la partie graphique du projet de PSP. Les adaptations proposées ne se heurtent aucunement aux objectifs des zones en question et servent la mise en œuvre de nécessités et de besoins réels sur le terrain.

1. Partie écrite

Outre des adaptations légistiques, plusieurs modifications du texte réglementaire sont proposées :

Article 2:

- les définitions du « corridor écologique » (2.2) et de la « connectivité écologique » (2.3) ont été adaptées conformément aux définitions inscrites dans la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;
- pour la définition de la « zone verte » (2.7), il est proposé de se référer à la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles au lieu du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune ;
- une définition des « installations linéaires » (2.12) a été ajoutée. En effet, l'absence d'une définition claire a suscité de nombreux questionnements quant aux types d'infrastructures qualifiables de « linéaires ». Cette définition limitative devrait ainsi limiter toute confusion.

Article 6 et 10 : GEP et ZVI : Étant donné que les prescriptions dans la zone de préservation des grands ensembles paysagers et la zone verte interurbaine sont identiques sur une partie des articles, les propositions d'adaptations suivantes sont à chaque fois valables pour les deux types de zones superposées :

- Art. 6(2), 1^{er} et 2^e tiret : l'ajout de la définition concernant les « installations linéaires » (Art. 2.12) permet de supprimer l'énumération non limitative de différentes installations linéaires.
- Art. 6(2), 3^e tiret : suite à plusieurs observations témoignant d'une incertitude par rapport à l'autorisation possible d'infrastructures comme des forages, des stations de pompage ou encore des éoliennes reliées entre elles par des infrastructures linéaires souterraines, il est proposé d'autoriser explicitement « de nouvelles infrastructures hors sol connexes à des installations linéaires souterraines ».
- Art. 6(2), 4^e tiret : il a été soulevé à juste titre qu'un GEP ou une ZVI interdirait la construction d'une nouvelle route en remplacement d'un passage à niveau de la voie ferrée. Étant donné que les auteurs du PSP n'ont jamais eu l'intention de rendre impossible la suppression d'un passage à niveau, il est proposé de clarifier cet aspect en inscrivant une dérogation supplémentaire dans l'article 6(2). Sont visées des infrastructures de moindre envergure, mais en aucun cas des contournements de localités. En outre, il a également été précisé que des accès temporaires à des chantiers sont autorisables dans les ZVI et les GEP.
- Art. 6(2), 5^e tiret : dans certaines communes, de nouvelles infrastructures de transport temporaires se sont avérées nécessaires pour accéder à des décharges pour déchets inertes ou pour exploiter des carrières. Il est proposé d'inscrire une dérogation y afférente à l'article 6(2).
- Art. 6(3) : ce paragraphe a été adapté à l'évolution légale, la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires ayant entretemps été abrogée par la loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement.

Article 7 et 11 : GEP et ZVI : Étant donné que les prescriptions dans la zone de préservation des grands ensembles paysagers et la zone verte interurbaine sont identiques sur une partie des articles, les propositions d'adaptations suivantes sont à chaque fois valables pour les deux types de zones :

- Art.7(2) : Étant donné que l'article 7 aborde d'éventuelles extensions des zones destinées à être urbanisées, il importe de corriger que celles-ci ne sont pas « autorisées » par le ministre ayant l'Environnement dans ses compétences mais susceptibles d'être « approuvées ».
- Art.7(2), 1^{er} tiret : étant donné que les infrastructures d'approvisionnement ou d'assainissement n'incluent pas forcément les infrastructures techniques liées à la gestion des eaux pluviales, il est proposé d'adapter le paragraphe y afférent en conséquence.
- Art.7(2) 3^e tiret : il est proposé d'introduire une dérogation supplémentaire permettant de désigner de nouvelles zones urbanisées ou destinées à être urbanisées en remplacement d'autres zones urbanisées ou destinées à être urbanisées, d'un même mode d'utilisation, reclassées ou à reclasser en zone verte à l'intérieur du même grand ensemble paysager. En effet, cette dérogation ajoute un élément de flexibilité supplémentaire étant donné que de nombreux avis et observations ont reproché une rigidité trop importante dans les GEP et la ZVI.
- Art.7(2) 4^e tiret : il est proposé de permettre la désignation de « zones de jardins familiaux », donc d'un type de zone urbanisée destinée à être urbanisée selon l'article 23 du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général. En effet, plusieurs communes, notamment de la région du sud, ont soulevé la présence de jardins familiaux à l'écart des localités. Cette dérogation en permet donc la pérennisation, étant donné que celle-ci ne peut être autorisée en zone verte.

Article 8 et 12 : GEP et ZVI : Étant donné que les prescriptions dans la zone de préservation des grands ensembles paysagers et la zone verte interurbaine sont identiques sur une partie des articles, les propositions d'adaptations suivantes sont à chaque fois valables pour les deux types de zones :

- Il est proposé de préciser que l'article vise les autorisations de constructions d'exploitations agricoles ou de bâtiments agricoles. L'ajout de l'adjectif « agricole » au terme d'« exploitation » est destiné à sa précision.

Article 15 : Les coupures vertes constituent le type de zone le plus restrictif du projet de PSP. De nombreux avis et observations ont mené à la proposition de l'introduction de plusieurs dérogations supplémentaires. Un léger remaniement des différents paragraphes a également été effectué (l'énumération ci-dessous respecte le nouvel ordre des différents paragraphes) :

- Art. 15(1) : parmi les types de constructions autorisables dans une coupure verte par le ministre ayant l'Environnement dans ses compétences, il est proposé d'ajouter les « forages » et des « constructions liées à la protection contre les inondations aménagées de manière à s'intégrer dans le paysage environnant ». Certaines communes ont en effet relevé le fait que les coupures vertes interdiraient la construction de forages d'eau potable voire de mesures de protection contre les crues/inondations. Cette dérogation est censée pallier à ce problème.
- Art. 15(2) : la nécessité de l'approvisionnement énergétique a suscité l'introduction d'une nouvelle dérogation permettant le « remplacement de lignes à haute tension aériennes préexistantes à l'intérieur de la même coupure verte (...) » sous condition toutefois que le site [de l'ancienne ligne] soit remis dans son pristin état naturel ». De même, une dérogation a été prévue pour une « nouvelle ligne à haute tension aérienne de 400 kV (...) en l'absence de tracés alternatifs respectant les obligations légales en matière de santé publique ». En effet, cette dérogation peut localement s'avérer nécessaire étant donné que ce genre de ligne à haute tension ne peut être construite trop proche des maisons d'habitation et ne peut être que difficilement mis sous terre.
- Art. 15(3) : l'observation de certaines communes mais également d'organismes privés a mené à la proposition d'introduire une dérogation supplémentaire permettant « l'agrandissement d'une décharge pour déchets inertes existante (...) dans une coupure verte sous condition que

l'exploitation de la décharge soit limitée dans le temps et que le terrain soit remis dans un état naturel à la fin de l'exploitation ». En effet, tant que le site sera remis dans son état naturel, le caractère temporaire de ce type de décharge n'est pas incompatible avec les objectifs de la zone.

- Art. 15(4) : il est proposé de préciser que dans les coupures vertes, un agrandissement d'une construction existante est autorisable, qu'il s'agisse d'une construction agricole ou pas.

2. Partie graphique

En ce qui concerne les zones de préservation des grands ensembles paysagers (GEP) et la zone verte interurbaine (ZVI) plusieurs observations ont été recueillies concernant la délimitation.

Certaines communes ont reproché l'intégration de localités entières dans les zones en question. Dans ce contexte, une explication s'impose. Les GEP et la ZVI ont été définis au 50 000e sur base d'analyses détaillées réalisées par des bureaux d'étude spécialisés et réalisées dans le cadre de l'élaboration de l'avant-projet de plan sectoriel « Paysage » présenté en 2008. Ces délimitations ont été mises en procédure en 2014 à l'échelle 1:50 000. La nouvelle mouture du projet de PSP comprend, par rapport au projet de PSP de 2014, une échelle précisée au 2 500e étant donné qu'il s'agissait d'une des principales requêtes des communes d'une part et que la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire prévoit que la partie graphique des PDS doit être définie au 2 500e. Cette précision a été réalisée en transposant les limites tracées au 50 000e sur des cartes au 2 500e. La délimitation des GEP et de la ZVI n'a donc pas été précisée, mais leur échelle simplement augmentée. Une précision de la délimitation au parcellaire aurait créé des limites irrégulières et guère fondées dans le cadre de l'analyse paysagère à la base du projet de PSP. En effet, une analyse paysagère s'effectue à une échelle bien plus large que le niveau parcellaire.

La finesse de la délimitation importe peu étant donné que la partie graphique est à lire ensemble avec la partie écrite du projet de PSP. Il en découle que le projet de PSP ne produit d'effets que dans les cas de modifications de la délimitation de la zone verte par rapport au PAG en vigueur. Il n'introduit donc pas de restrictions supplémentaires pour les constructions dans une zone urbanisée ou destinée à être urbanisée classée dans un PAG en vigueur.

Étant donné que les particuliers dont le terrain classé en « zone urbanisée ou destinée à être urbanisée » ne se voient pas imposés des servitudes supplémentaires par la superposition partielle ou entière par un GEP ou une ZVI, il est proposé de ne pas modifier la délimitation de ces zones.

En ce qui concerne les coupures vertes (CV), l'enquête publique a révélé plusieurs erreurs matérielles. En effet, étant donné que les CV ne reclassent pas en zone verte des parcelles « urbanisées ou destinées à être urbanisées », elles étaient définies par rapport au « périmètre d'agglomération » en vigueur. Pour les cas où les CV se superposent aux parcelles « urbanisées ou destinées à être urbanisées », il est proposé d'adapter la délimitation pour exclure ces parcelles.

Certaines observations recueillies ont demandé l'exclusion de fermes agricoles et d'autres infrastructures existantes des CV. Étant donné qu'une dérogation est spécifiquement prévue pour l'agrandissement d'une exploitation agricole ou d'une construction existante, il est proposé de ne pas donner de suite favorable à ces observations. Toutefois, dans certains cas précis, des particuliers ont demandé une adaptation mineure de la délimitation d'une CV leur permettant d'agrandir leurs exploitations agricoles existantes par l'ajout de nouvelles infrastructures directement adjacentes qui seraient interdites au cas où elles se situeraient dans une CV. Il est ainsi proposé d'adapter les CV dans ces cas précis.

N°	Nom de la zone	Ha Avant Modif.	Ha Après Modif.	Différence en ha	Raison de la modification
CV04	Wincrange - Hamiville	66,0	64,1	- 1,9	Adaptation permettant d'agrandir les exploitations agricoles adjacentes par l'ajout de nouvelles infrastructures
CV08	Mertzig - Oberfeulen	144,7	144,5	-0,2	Erreur matérielle : Exclusion des silos existants d'une ferme agricole
CV09	Bettendorf - Gilsdorf/Bleesbreck	212,5	211,7	- 0,8	Erreur matérielle : Exclusion d'une zone soumise à un PAP existant et autorisé. Adaptation du périmètre pour permettre une extension de la station d'épuration.
CV16	Steinsel - Bereldange	150,9	150,7	-0,2	Erreur matérielle : Adaptation de la CV à un projet de construction agricole déjà autorisé en zone verte.
CV17	Bertrange - Mamer	45,6	44,1	-1,5	Adaptation pour permettre le développement de l'habitat dans une zone présentant une bonne centralité et une excellente accessibilité.
CV21	Steinfort - Koerich - Hobscheid	215,8	215,7	-0,1	Erreur matérielle : Exclusion de parcelles classées en zone HAB du PAG actuellement en vigueur.
CV25	Sanem - Groussebësch	31,3	31,3	0,0	Erreur matérielle : Exclusion de parcelles classées en zone HAB du PAG actuellement en vigueur. Cette modification étant tellement faible, le nombre d'hectares reste inchangé.
CV26	Schifflange - Kayl	46,3	46,2	-0,1	Erreur matérielle : Exclusion de parcelles classées en zone HAB du PAG actuellement en vigueur.
CV27	Kayl – Budersberg	117,5	117,4	-0,1	Erreur matérielle : Exclusion de parcelles classées en zone HAB du PAG actuellement en vigueur.
CV37	Weiler-la-Tour - Schlammesté	56,7	56,7	0,0	Erreur matérielle : Exclusion de parcelles classées en zone HAB du PAG actuellement en vigueur. Cette modification étant tellement faible, le nombre

					d'hectares reste inchangé.
--	--	--	--	--	----------------------------

L'annexe 3 illustre les modifications graphiques telles que décrites dans le tableau ci-dessus.

D. Projet de PDS « transports » (PST)

Le projet de PST a fait l'objet de 516 remarques, dont 357 provenant des communes et 259 de particuliers.

L'enquête publique a démontré qu'une certaine confusion persiste en ce qui concerne les objectifs mêmes du projet de PST en tant qu'instrument propre à l'aménagement du territoire. En effet, les particuliers et les communes estiment notamment que le projet de PST ne permet pas de répondre aux enjeux en matière de mobilité auxquels fait face le pays. Dans ce contexte, il est à noter que le projet de PST ne constitue pas un document stratégique et conceptuel de planification de la mobilité, mais est le pendant réglementaire des documents existants en matière de planification de la mobilité, telle que la stratégie de mobilité « MODU 2.0 ».

Pour autant, le projet de PST ne constitue pas une liste exhaustive de tous les projets de transports prévus et en cours de planification puisqu'il peut notamment rester muet sur des projets dont les terrains fonciers nécessaires à leur réalisation ne courent pas le risque d'être classés de façon contraire aux objectifs du projet de PST dans le PAG d'une commune.

L'objectif premier du projet de PST réside donc bien dans la définition de couloirs et de zones en vue de garantir la réservation de terrains destinés à la réalisation de projets d'infrastructures de transport.

Finalement, la stratégie nationale « MODU 2.0 » rappelle à juste titre que l'amélioration de la mobilité ne pourra être réalisée que si tous les acteurs privés et publics - dont les communes - mettent en œuvre une série d'actions concrètes (cf. p. 20 du "MODU 2.0"). En effet, en matière d'urbanisme et d'aménagement communal, les communes peuvent élaborer, avec la participation des citoyens et avec l'appui du Département de la mobilité et des transports (Direction de la Planification de la Mobilité) du ministère de la Mobilité et des Travaux publics, un plan de mobilité multimodal assorti d'un plan d'action.

Au moment de la réfection de voiries existantes et de la planification de nouveaux quartiers, de nouveaux concepts de mobilité pourront ainsi être élaborés. Pour rappel, le Pacte Climat (www.pacteclimat.lu) récompense les mesures communales en faveur d'une mobilité durable.

De nombreuses remarques soumises dans la cadre de l'enquête publique font référence à des propositions de modifications des horaires de bus et/ou de train ou des lignes de bus, de rajouts de nouveaux arrêts, ou encore de mesures anti-bruit. Pour rappel, le projet de PST n'a pas vocation à s'exprimer sur ces points. Toutefois, le ministre de l'Aménagement du territoire a pris le soin de transmettre ce type d'observations, de commentaires et de suggestions à qui de droit, à savoir les autorités en charge de la planification des transports.

Les tracés schématiques illustrés à l'annexe 2 b du projet de PST ont suscité une certaine confusion. En effet, de nombreux particuliers, dont les parcelles privées sont touchées par les tracés schématiques, craignent une restriction de leur droit de propriété. Dans ce contexte, il faut préciser que les tracés schématiques sont des représentations graphiques d'un projet ou d'une partie de projet d'infrastructure

de transport qui, en raison de leur état de planification, n'ont qu'une valeur indicative et, de ce fait, ne peuvent pas être indiqués dans les PAG des communes. En vue de clarifier ce malentendu, une modification est proposée dans la partie écrite du projet de PST.

Dans son avis relatif au projet de PST, le CSAT déplore que l'accent n'ait pas davantage été mis sur la mobilité durable et aurait préféré plus de précisions quant à l'ordre de priorités des projets d'infrastructures de transport. En outre, il exprime son plus grand regret par rapport à l'abandon, voire l'absence d'un système de gestion des emplacements de parking sur le domaine privé. Dans ce contexte, il y a lieu de noter que le Conseil d'Etat s'est formellement opposé en 2014 au principe de la gestion de stationnement en raison notamment de l'incompatibilité avec le principe de l'autonomie communale. L'accord de coalition du Gouvernement 2018 – 2023 prévoit l'élaboration d'une stratégie nationale de stationnement visant la mise à disposition des décideurs politiques et privés des outils pour optimiser l'agencement et la gestion des surfaces destinées au stationnement des différents modes de transport routiers.

Le droit de préemption a fait l'objet de nombreuses observations et tout particulièrement pour le projet de PST dans lequel il a été sujet à de fortes contestations. En effet dans le projet de PST, les couloirs et zones superposés constituent des bandes linéaires qui, la plupart du temps, touchent seulement une petite partie des parcelles nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructures de transport. Or, la législation en vigueur ne permet la jouissance du droit de préemption que sur des parcelles entières. Cette particularité a théoriquement imposé dans le projet de PST la soumission d'importantes surfaces au droit de préemption. Cependant, dans la pratique, la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport ne requiert de la part du maître d'ouvrage qu'une acquisition partielle de la parcelle absolument nécessaire.

Au vu de ce qui précède et sachant qu'au-delà du droit de préemption, d'autres moyens et instruments en vue de permettre la réalisation desdits projets peuvent être appliqués dans le domaine des transports, il est proposé de ne pas retenir le droit de préemption pour le projet de PST. En effet, l'objectif principal des couloirs et zones superposées étant de réserver des terrains nécessaires à la réalisation des projets de transport et de garder ces derniers libres de toute construction, le maintien du droit de préemption est dispensable.

Suite aux enquêtes publiques, un certain nombre de modifications ont été apportées aux parties écrite et graphique du projet de PST. Le détail de ces modifications est décrit ci-dessous.

1. Partie écrite

Modifications proposées à la partie écrite du projet de PST :

- En réponse aux malentendus relevés lors des enquêtes publiques concernant les tracés schématiques, il est proposé d'introduire la notion de « projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés » telle que définie à l'article 2 : contrairement aux couloirs et zones superposés, ces tracés ne se superposent pas de plein droit aux PAG au sens de l'article 20, paragraphe 2 de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire ;
- Pour faciliter la lecture, il est proposé d'énumérer à l'article 3 les catégories de projets énumérés à l'annexe 1 ;
- En réponse aux malentendus relevés lors des enquêtes publiques concernant les tracés schématiques et les zones et couloirs superposés, il est proposé de préciser à l'article 5 les différents modes de représentation graphique des projets d'infrastructure de transport en fonction de l'état d'avancement de leur planification ;

- En réponse aux interrogations soulevées par les communes, il est proposé de préciser à l'article 6, paragraphe 3, pour quelle catégorie de projets d'infrastructure de transport une « zone de gares ferroviaires et routières » (GARE) du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune peut être désignée ;
- En réponse aux interrogations soulevées par les communes, il est proposé de préciser à l'article 6, paragraphe 4, que la désignation de zones superposées définies à l'article 30 du règlement précité à l'intérieur d'un couloir ou zone superposés est autorisée ;
- En réponse aux malentendus relevés lors des enquêtes publiques concernant les tracés schématiques et les zones et couloirs superposés, il est proposé de compléter l'annexe 1 par une colonne propre aux « projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés » ;
- Tel qu'expliqué dans la partie introductive du point III.D. du présent rapport, il est proposé de supprimer l'article 7 concernant le droit de préemption ;
- Compte tenu de la suppression du droit de préemption, il est proposé d'également retirer l'annexe 3 relative aux terrains auxquels s'applique le droit de préemption ;
- En réponse aux observations émises, il est proposé d'adapter les ordres de priorités, en soulignant toutefois que les ordres de priorité n'ont qu'un caractère purement indicatif ;
- Au vu de l'adaptation du tracé schématique du projet 2.9 Ligne de tram entre l'Avenue J.F. Kennedy et Kuebebiert la dénomination du projet est modifiée comme suit : Ligne de tram entre le Boulevard Konrad Adenauer et Kuebebiert.

2. Partie graphique

L'enquête publique a également permis de constater que, outre la suppression de l'annexe 3 du projet de PST, certaines adaptations à la partie graphique s'avèrent opportunes. À cet effet, les modifications suivantes sont proposées :

Projet	Modifier le couloir ou la zone superposés	Remplacer le couloirs ou la zone superposés par une illustration graphique sans couloir ni zone superposés	Modifier l'illustration graphique sans couloir ni zone superposés	Raison de la modification
2.4 Ligne de tram entre la Gare Centrale et la porte de Hollerich			X	Vu les nombreuses observations reçues, adaptation du tracé aux dernières études.
2.9 Ligne de tram entre le Boulevard Konrad Adenauer et Kuebebiert ⁸			X	Vu les nombreuses observations reçues, adaptation du tracé aux dernières études.
4.4. Liaison Micheville		X		Vu les nombreuses observations reçues, l'état d'avancement du projet et que le projet est réalisable sans un couloir ni zone superposés

⁸ Ancienne dénomination: Ligne de tram entre l'Avenue J.F. Kennedy et Kuebebiert.

4.5. Optimisation de la Collectrice du Sud avec site propre bidirectionnel pour bus (A13-A4-A13)	X			Exclusion d'un terrain déjà construit.
6.2. Voies de délestage de Strassen	X			Mise en cohérence avec le schéma directeur du PAG de la commune de Strassen y relatif.
8.11 PC17 Rambrouch – Koetschette	X			Adaptation du couloir au PAP approuvé par la commune de Rambrouch.
8.13 PC22 Groesteen - Fohren	X			Vu les nombreuses observations reçues, adaptation du tracé aux dernières études.

L'annexe 4 illustre les modifications graphiques telles que décrites dans le tableau ci-dessus.

E. Les rapports sur les incidences environnementales

Au total, une quarantaine d'avis, d'observations et de suggestions portant sur les RIE ont été remis au ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions.

Concernant les rapports d'incidences environnementales (RIE), 31 avis et réclamations ont été transmis, dont 12 issus de conseils communaux, 11 de particuliers, 6 d'autres autorités ayant des responsabilités spécifiques en matière d'environnement, 2 d'associations ou de sociétés civiles et 2 reçus dans le cadre de la consultation transfrontière.

Outre les avis des autorités ayant des responsabilités spécifiques en matière d'environnement, les avis recueillis ont essentiellement concerné l'évaluation environnementale en tant que telle. D'autres avis ont eu trait à un certain malentendu concernant l'objectif d'une évaluation environnementale stratégique (EES) : pour rappel, celle-ci a pour but d'identifier, de décrire et d'évaluer les incidences négatives notables d'un projet de plan et elle ne décide donc pas du maintien ou de l'abandon d'un projet.

Les avis des autorités ont surtout avancé des mesures de compensation et d'atténuation de l'impact environnemental des projets de PDS. Lors de la transposition des projets de plans dans les PAG communaux, les communes pourront, dans le cadre de l'EES exigée par la modification du PAG, se baser sur le rapport sur les incidences environnementales élaboré dans le cadre des projets de PDS.

Les avis reçus n'ont donc pas engendré de modification d'un projet de plan, mais, au contraire, ont donné lieu à certaines adaptations des RIE. Concrètement, il s'agit de 14 adaptations ponctuelles, dont 12 erreurs matérielles comme par exemple une incohérence entre la couleur et le symbole de l'évaluation au niveau d'un projet.

Le Ministre de
l'Aménagement du territoire

A handwritten signature in black ink, consisting of a horizontal line at the top, followed by a vertical line that curves to the right, and a final horizontal stroke at the bottom right.

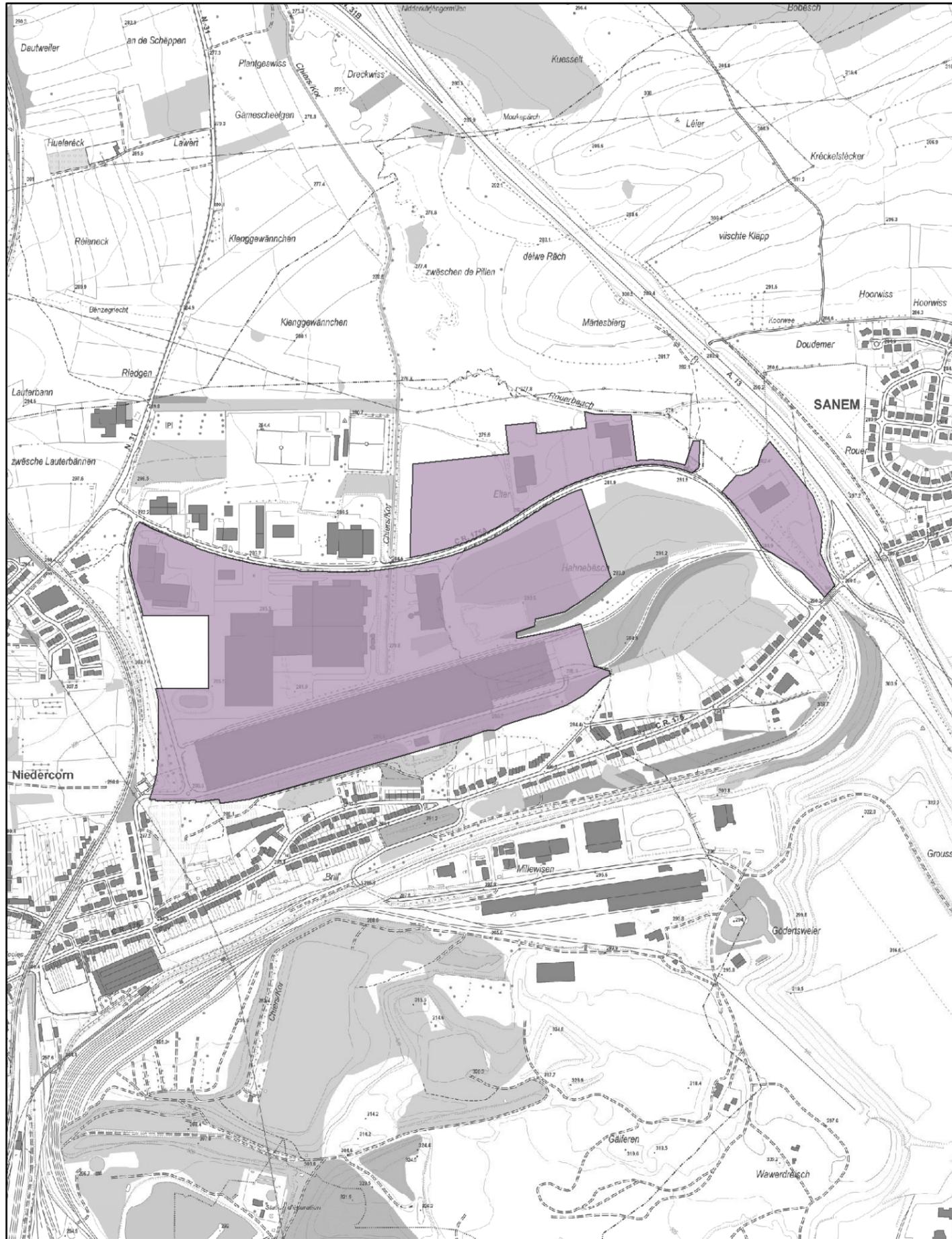
Claude Turmes

Projet de PDS « zones d'activités économiques » (PSZAE)

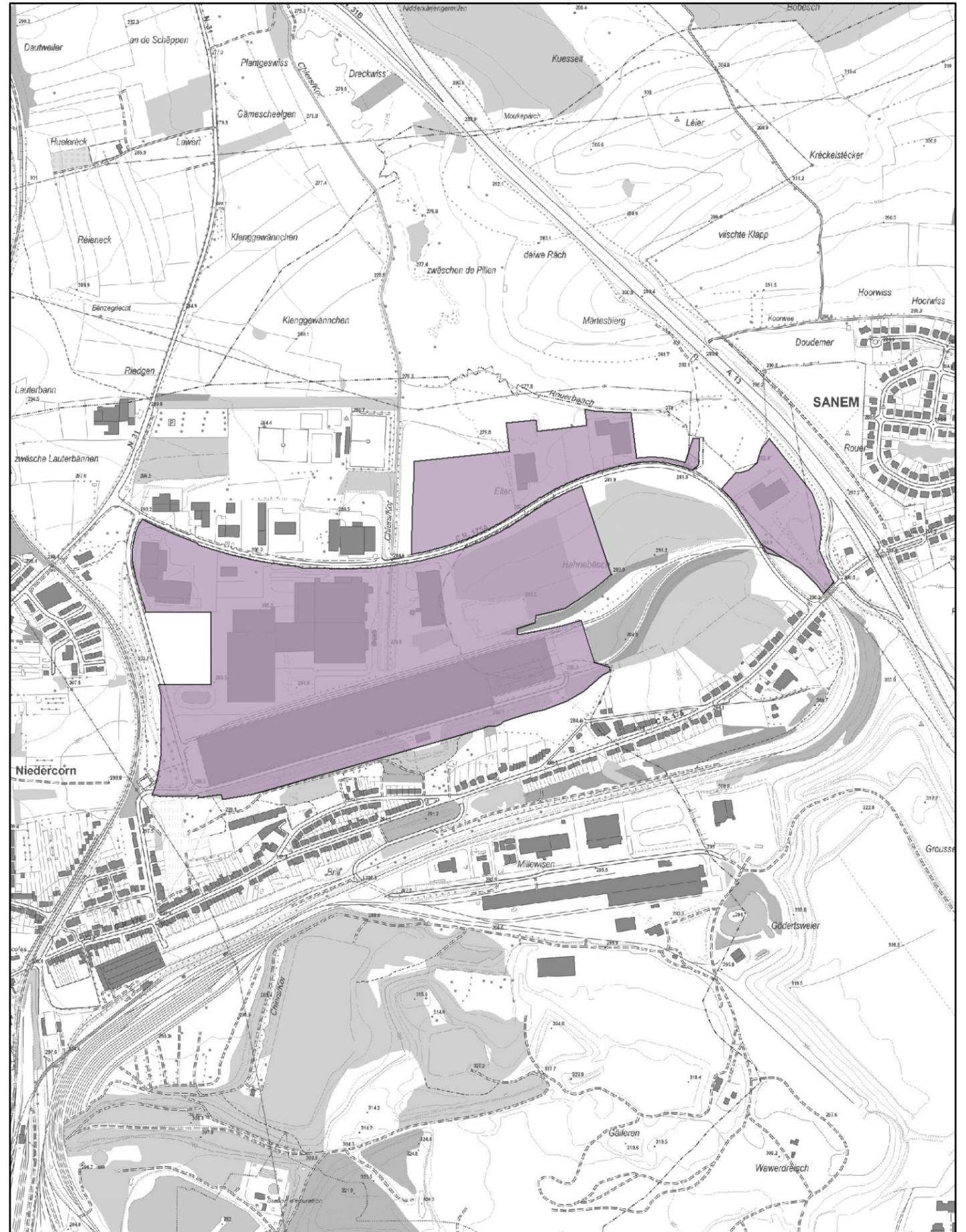
Modifications de la partie graphique

Annexe 1

12 Differdange/Sanem (Hahnebäsch)

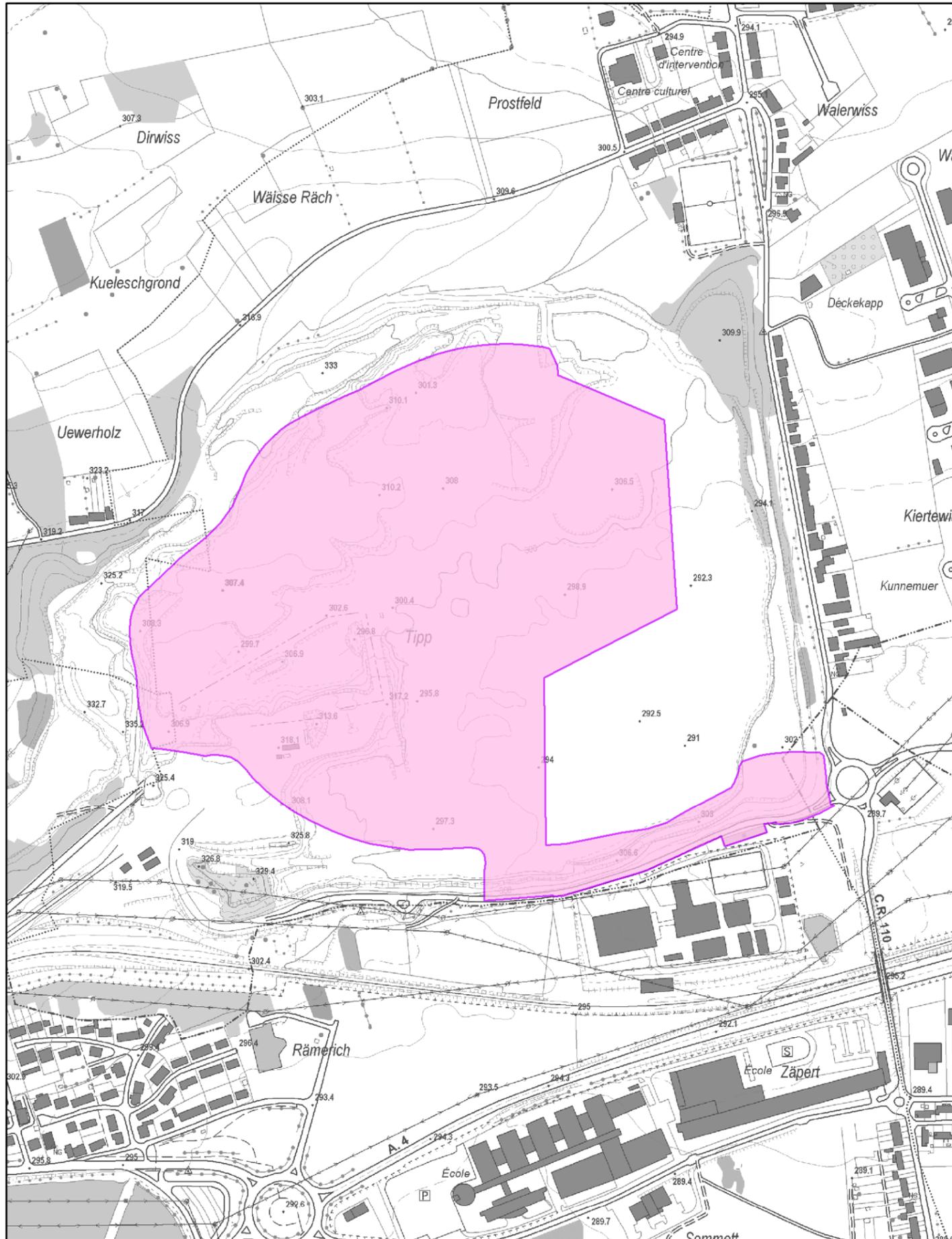


avant modification

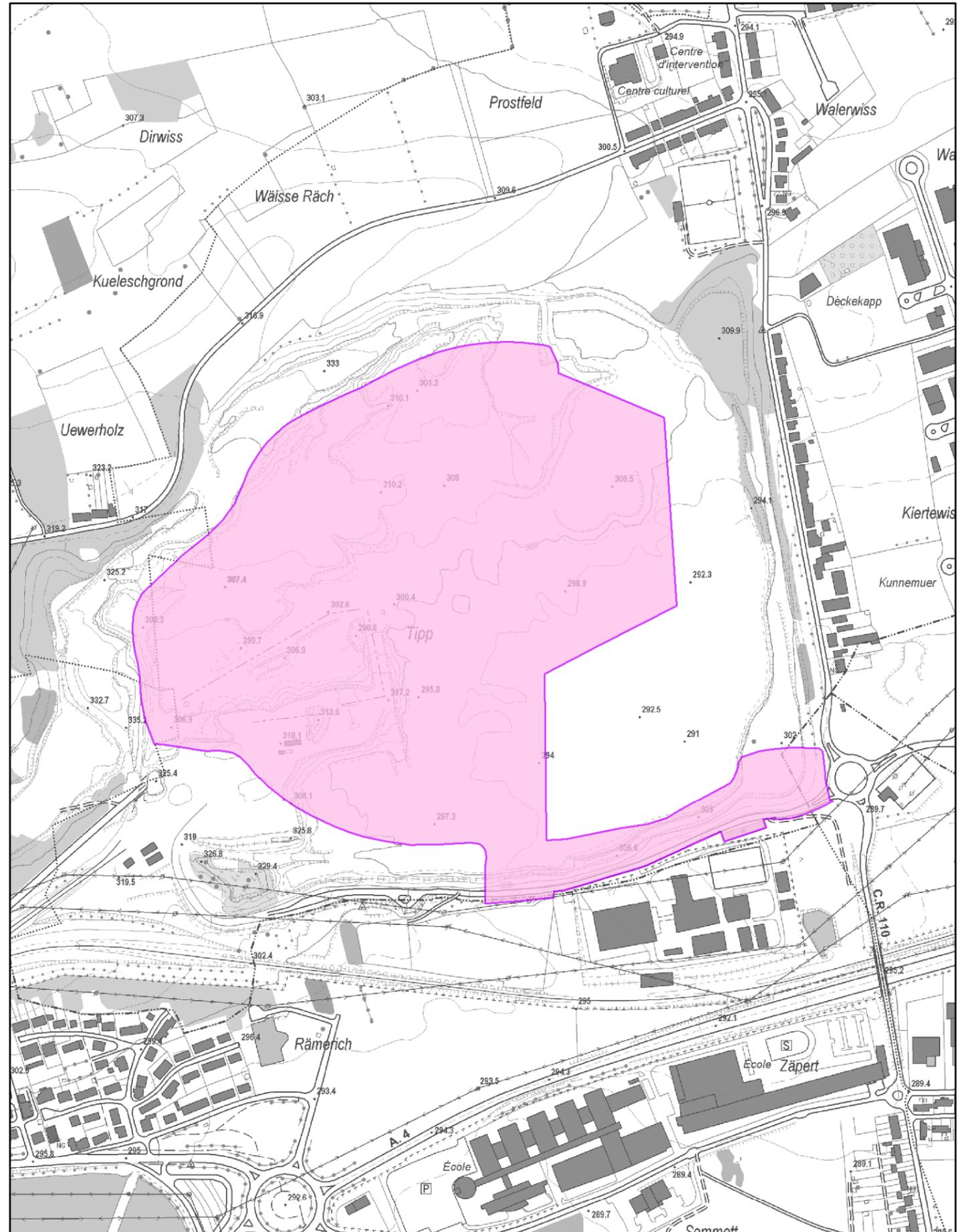


après modification

18 Ehlerange (Crassier)

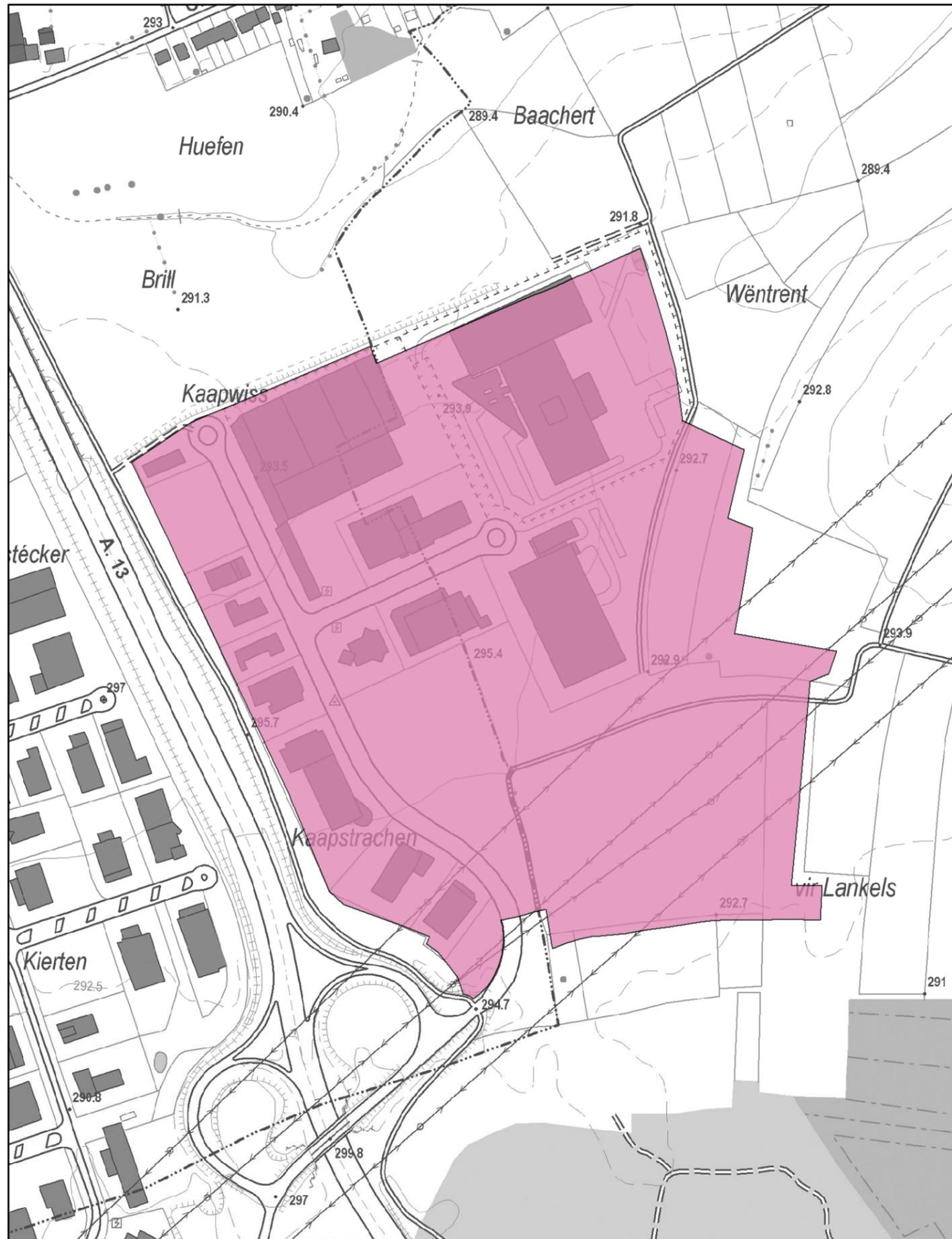


avant modification

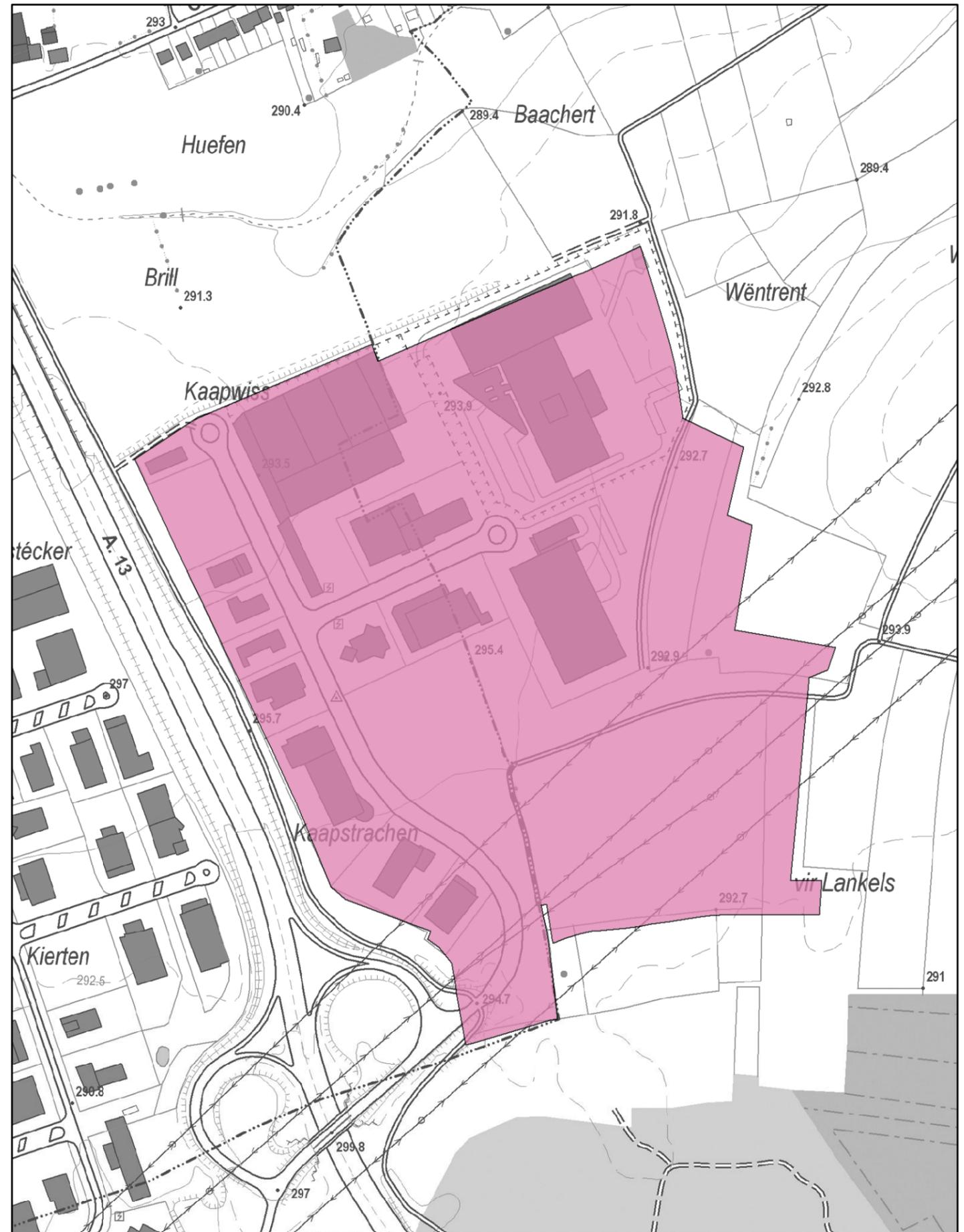


après modification

19 Ehlerange (ZARE-est)

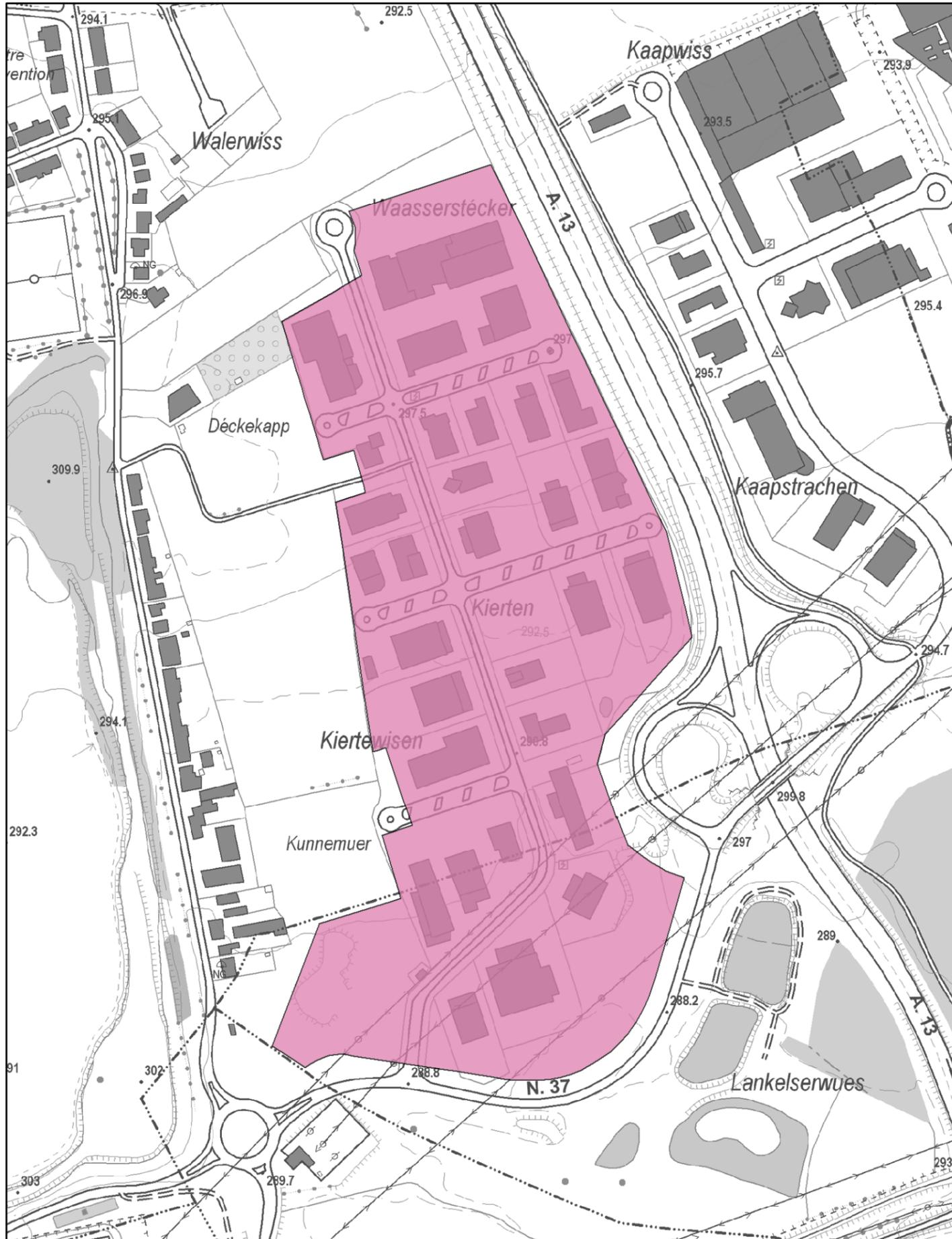


avant modification

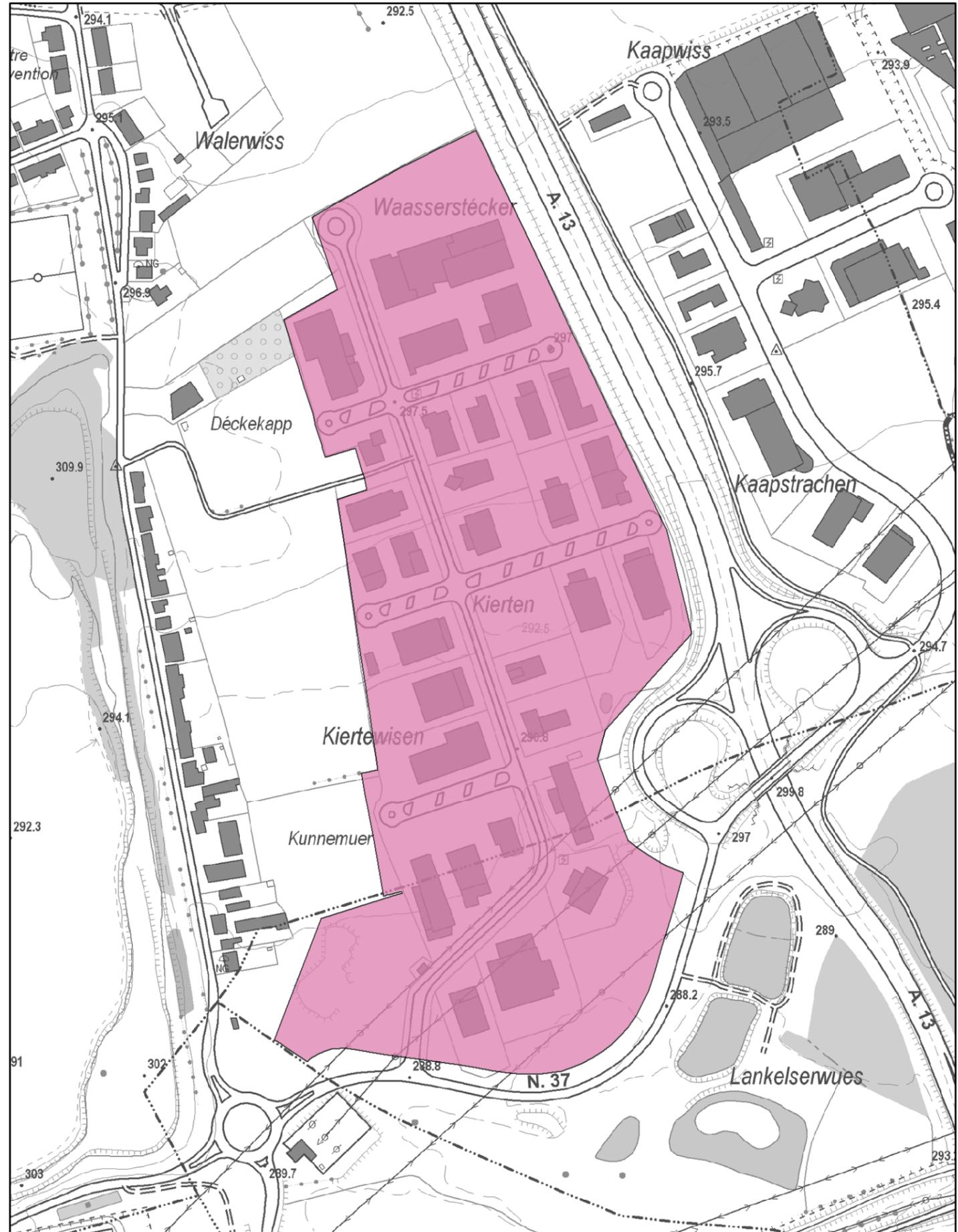


après modification

20 Ehlerange (ZARE-ouest)

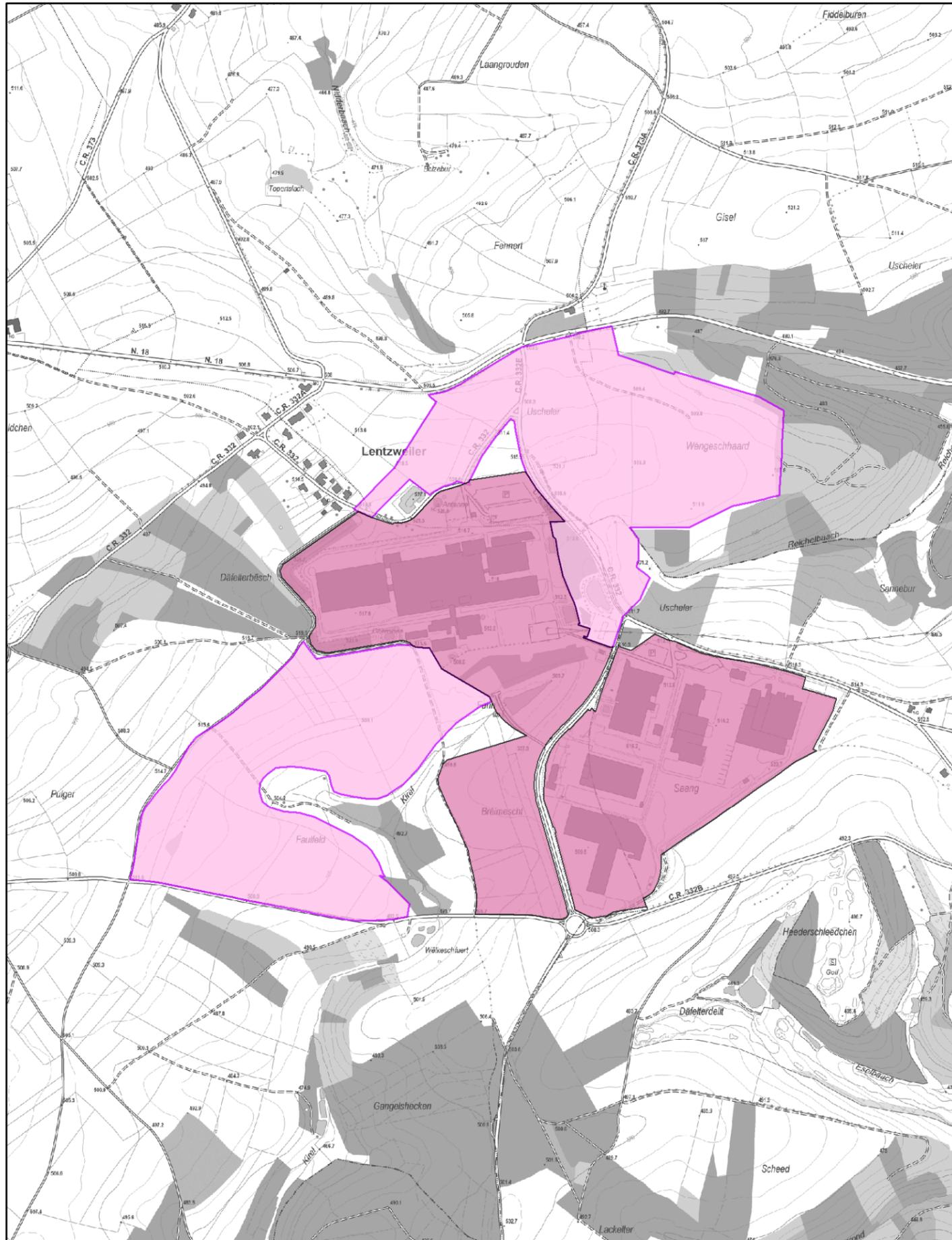


avant modification

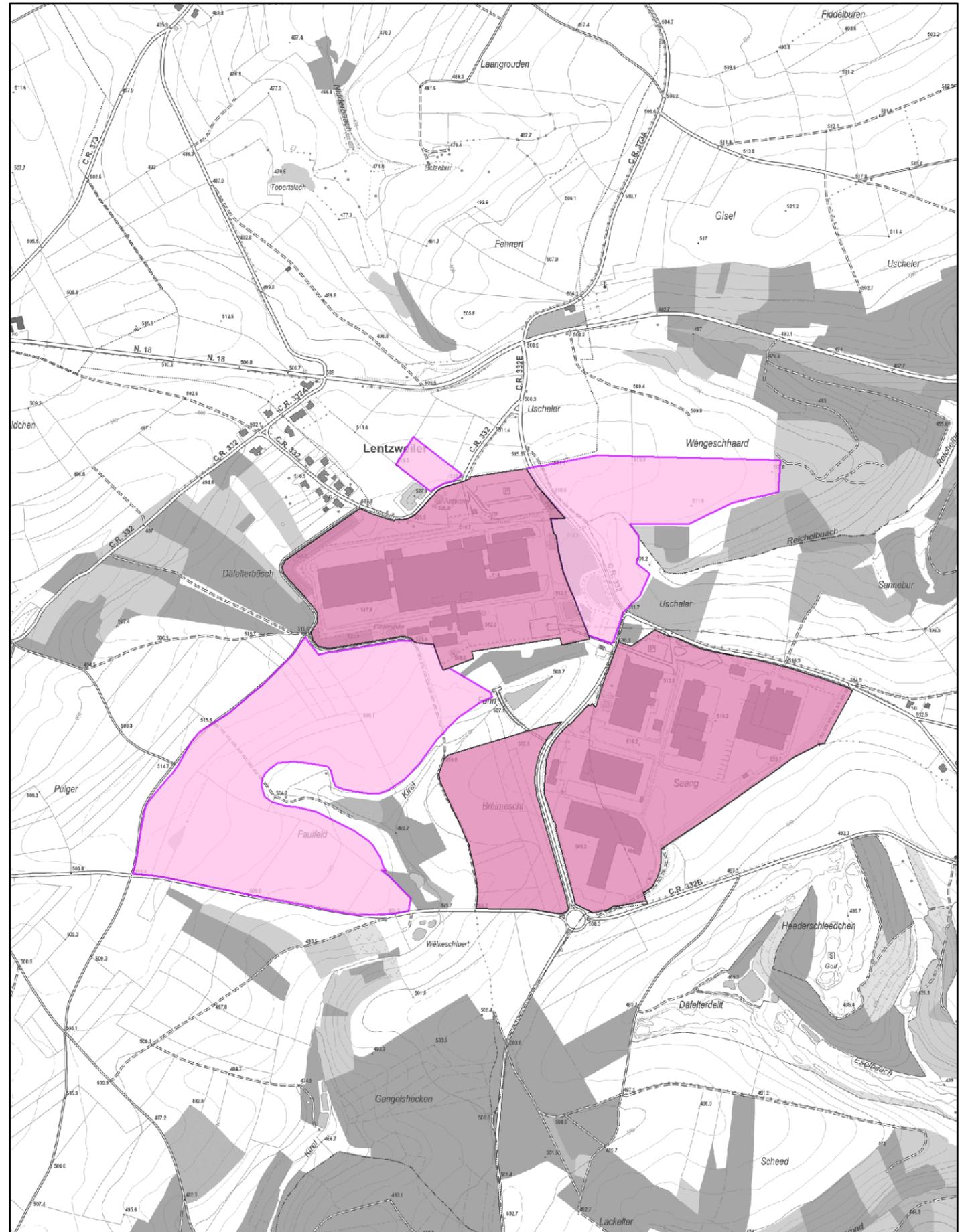


après modification

25 Eselborn/Lentzweiler (existant) & 26 Eselborn/Lentzweiler (extension)



avant modification



après modification

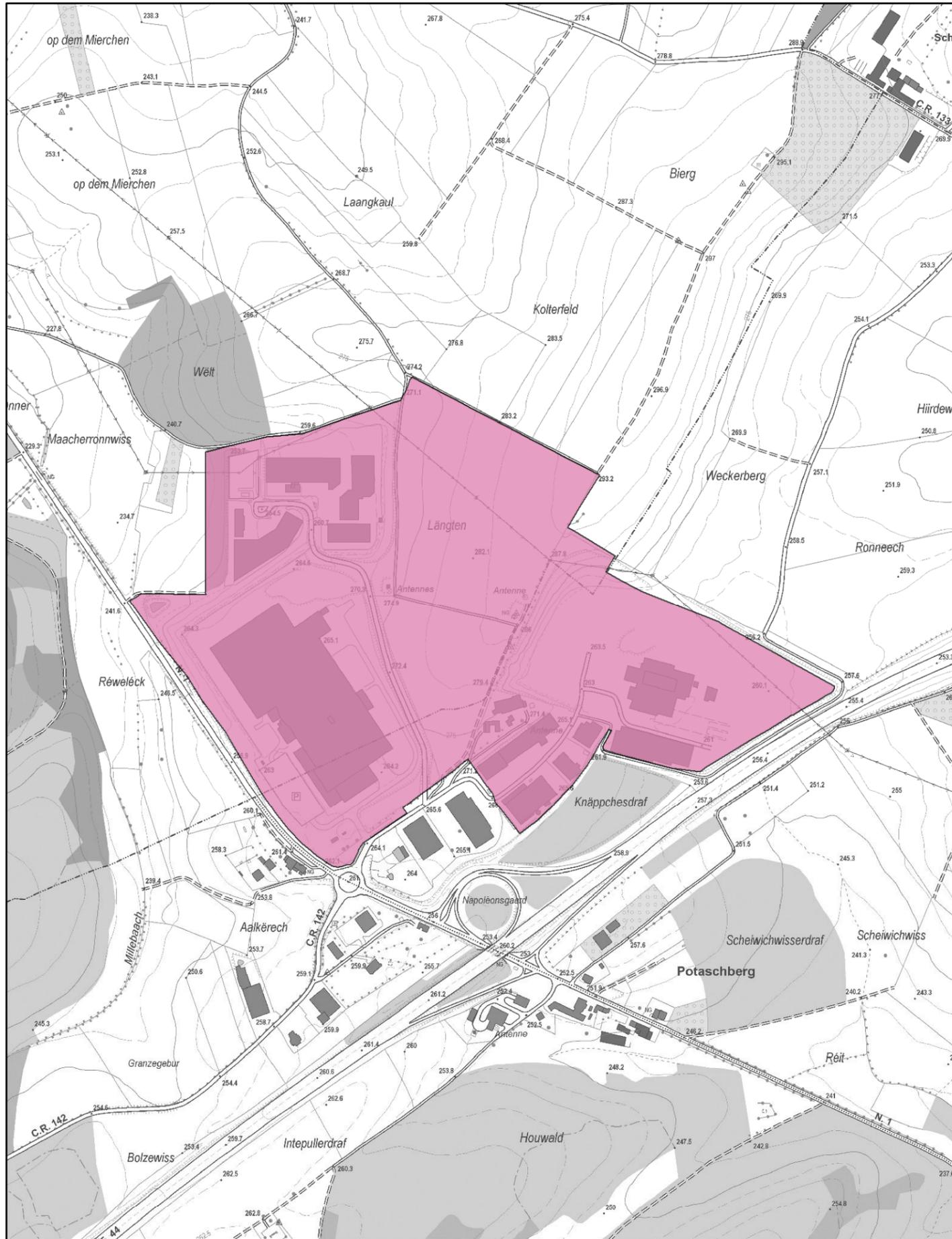


avant modification

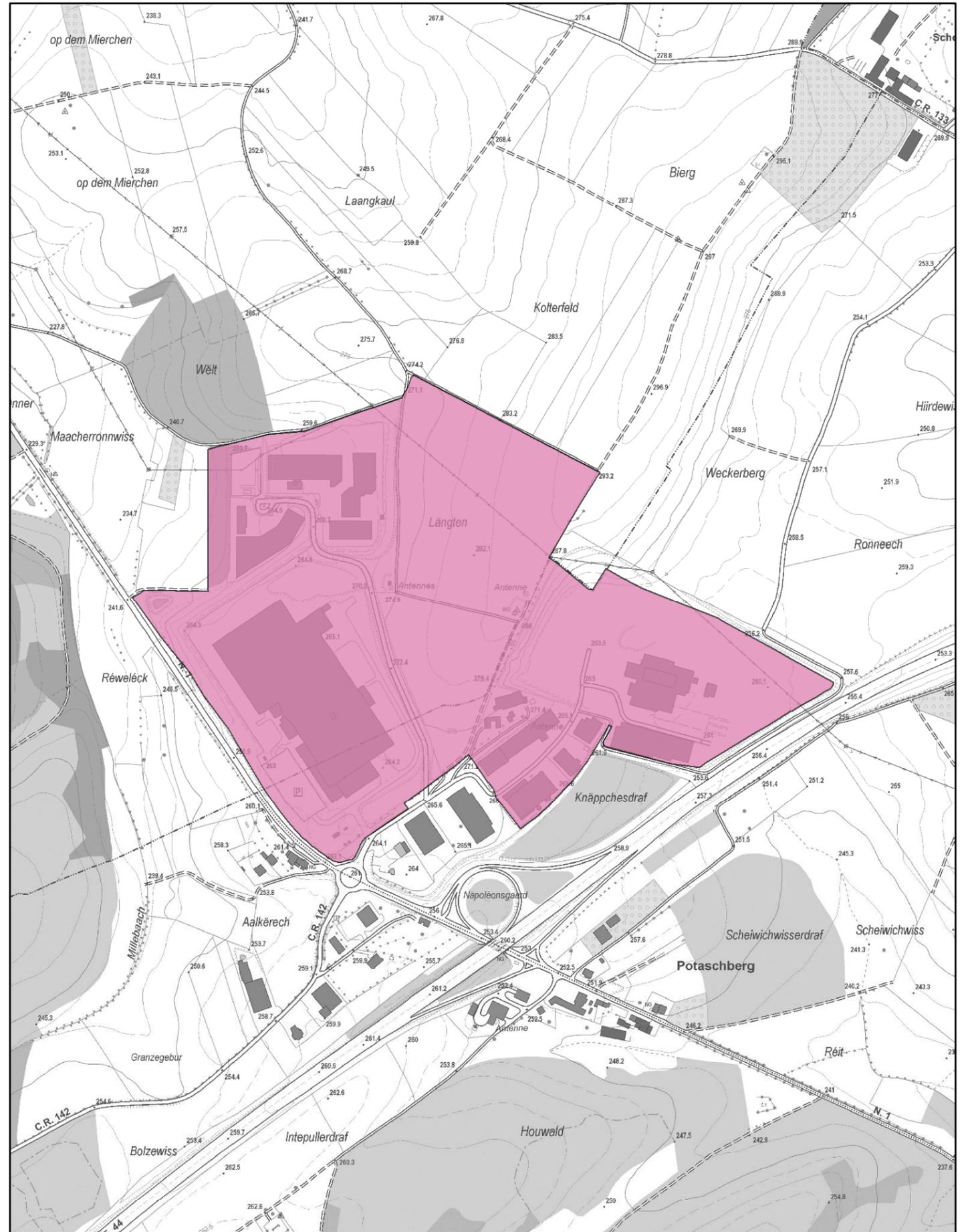


après modification

32 Grevenmacher (Potaschbiereg)

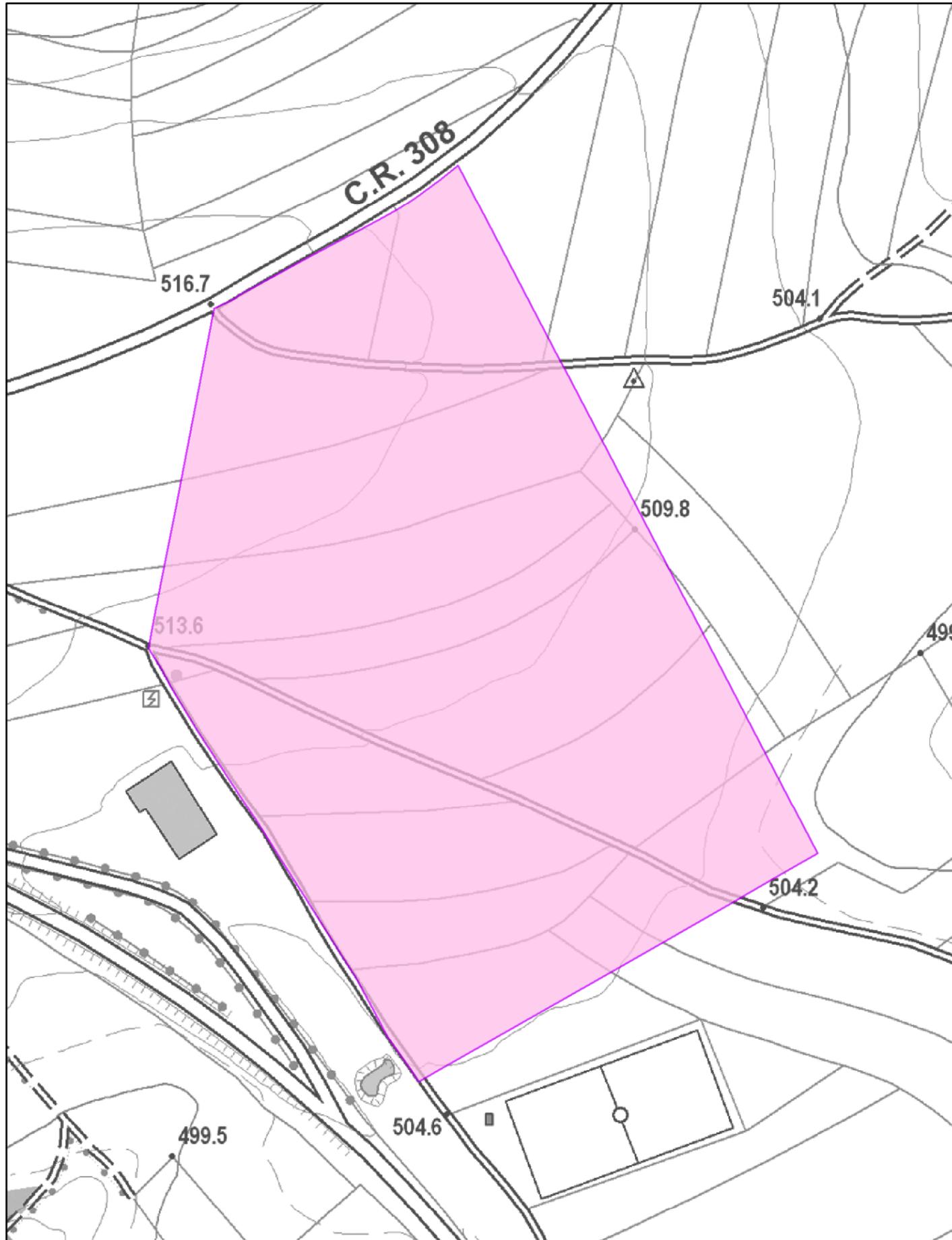


avant modification

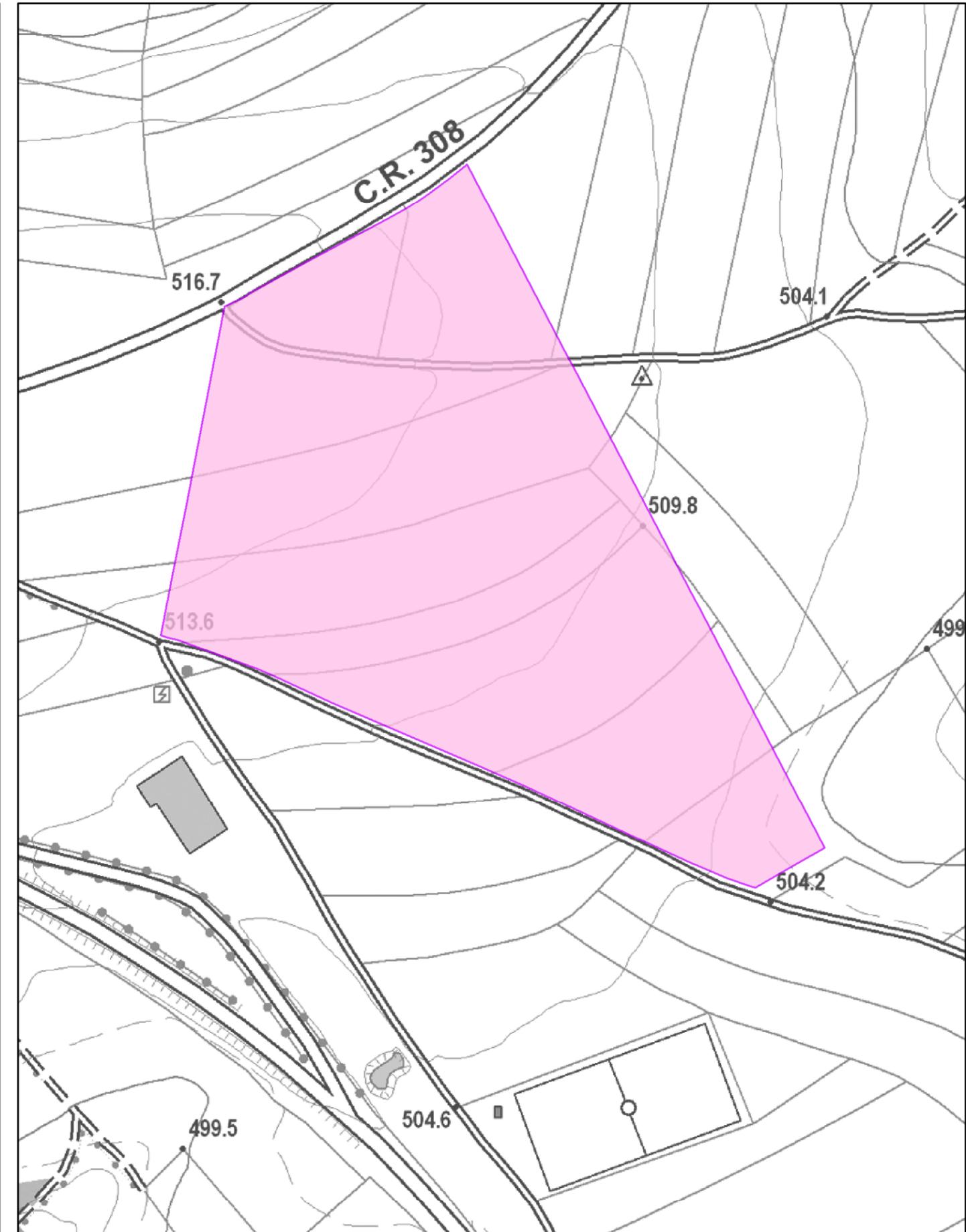


après modification

35 Heiderscheid

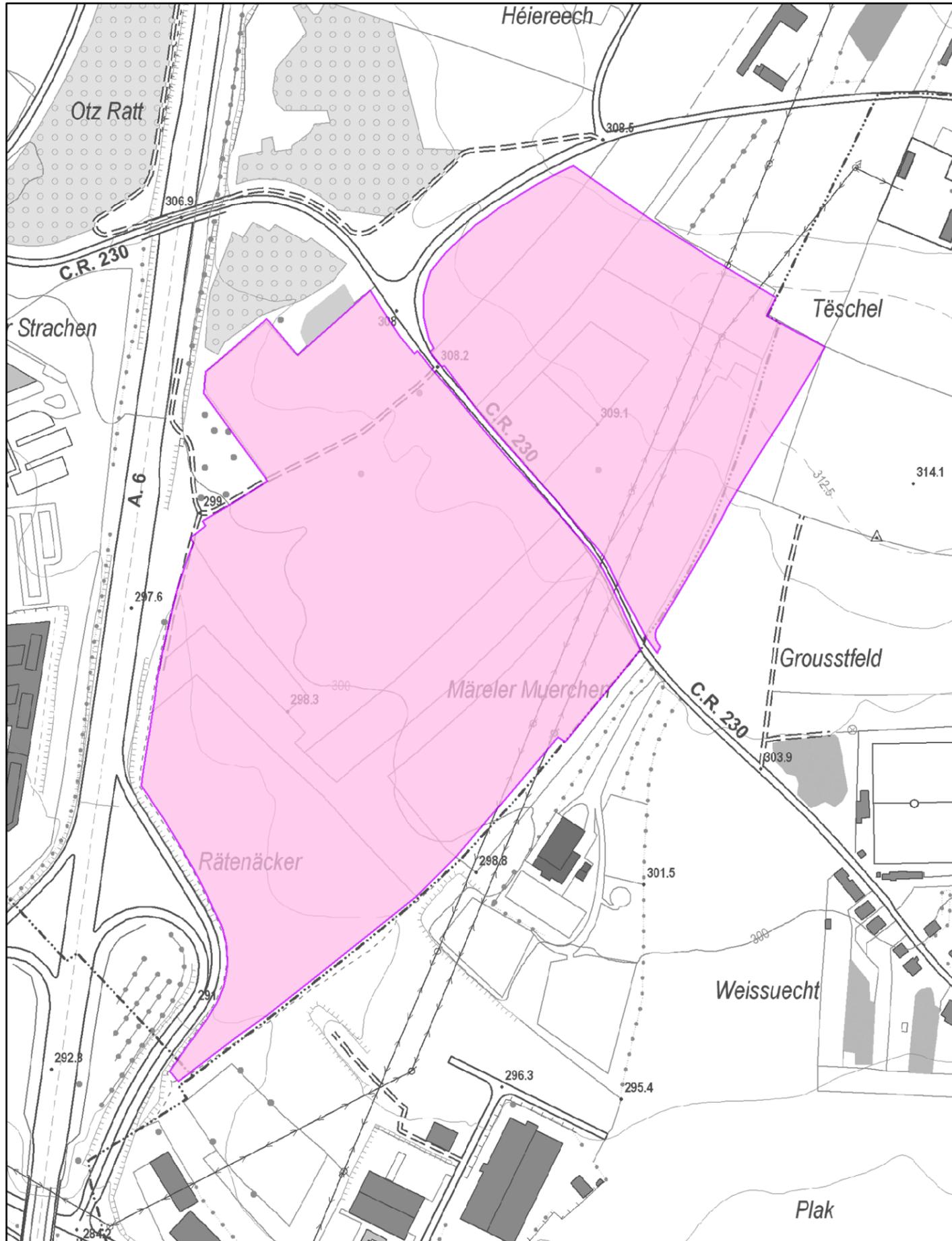


avant modification

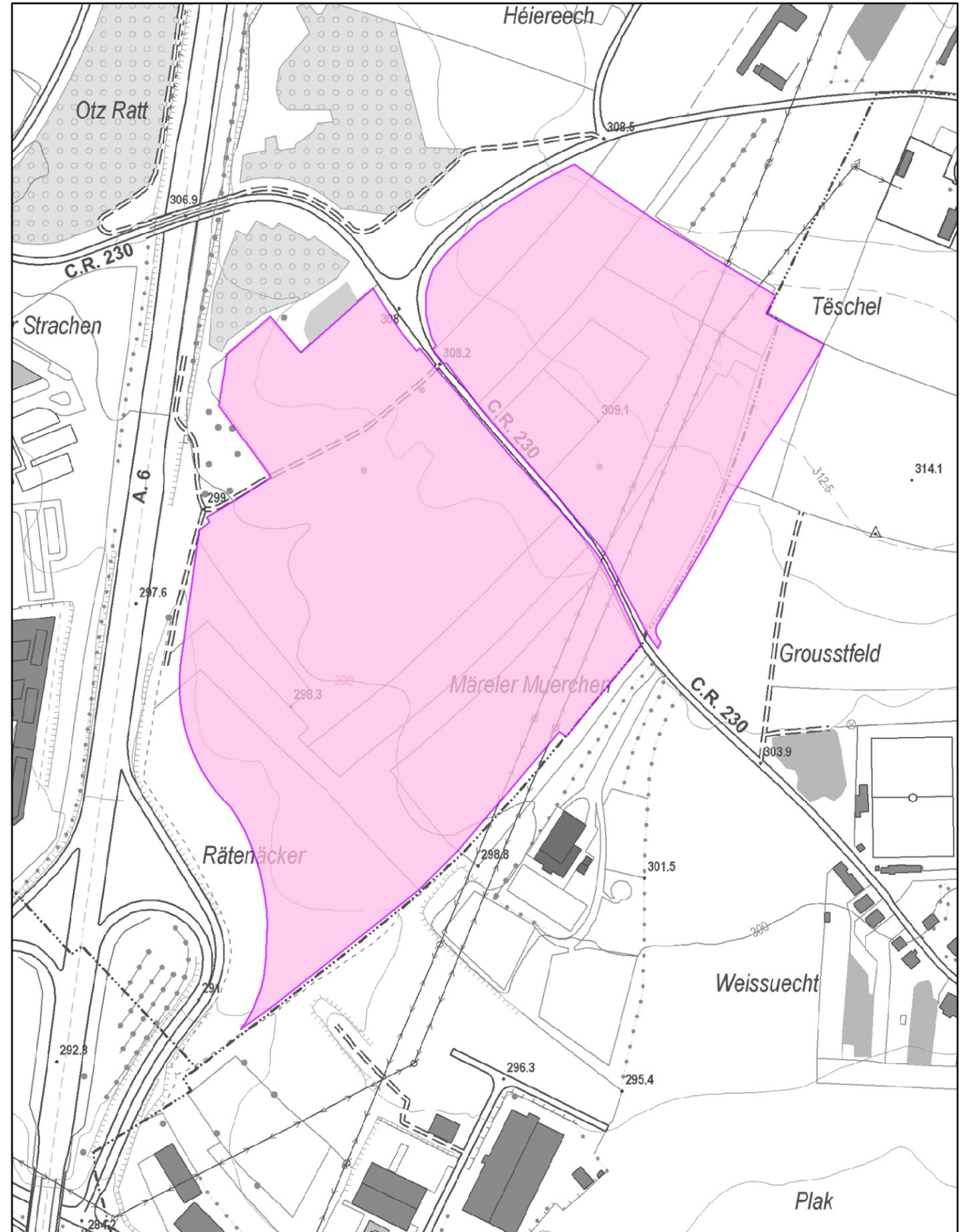


après modification

39 Luxembourg/Strassen



avant modification

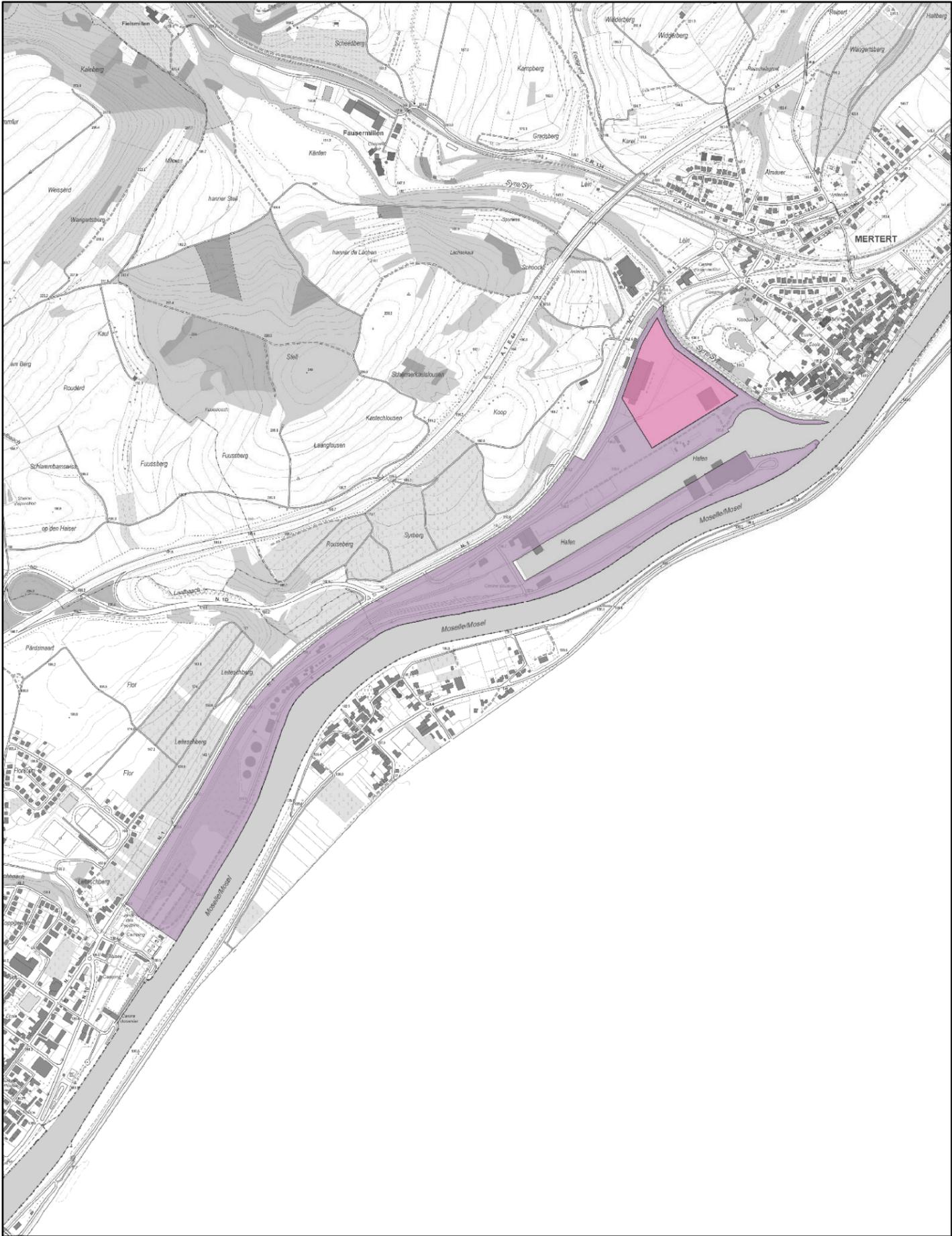


après modification

41 Mertert & 42 Mertert (port) / Grevenmacher– „Zone portuaire“

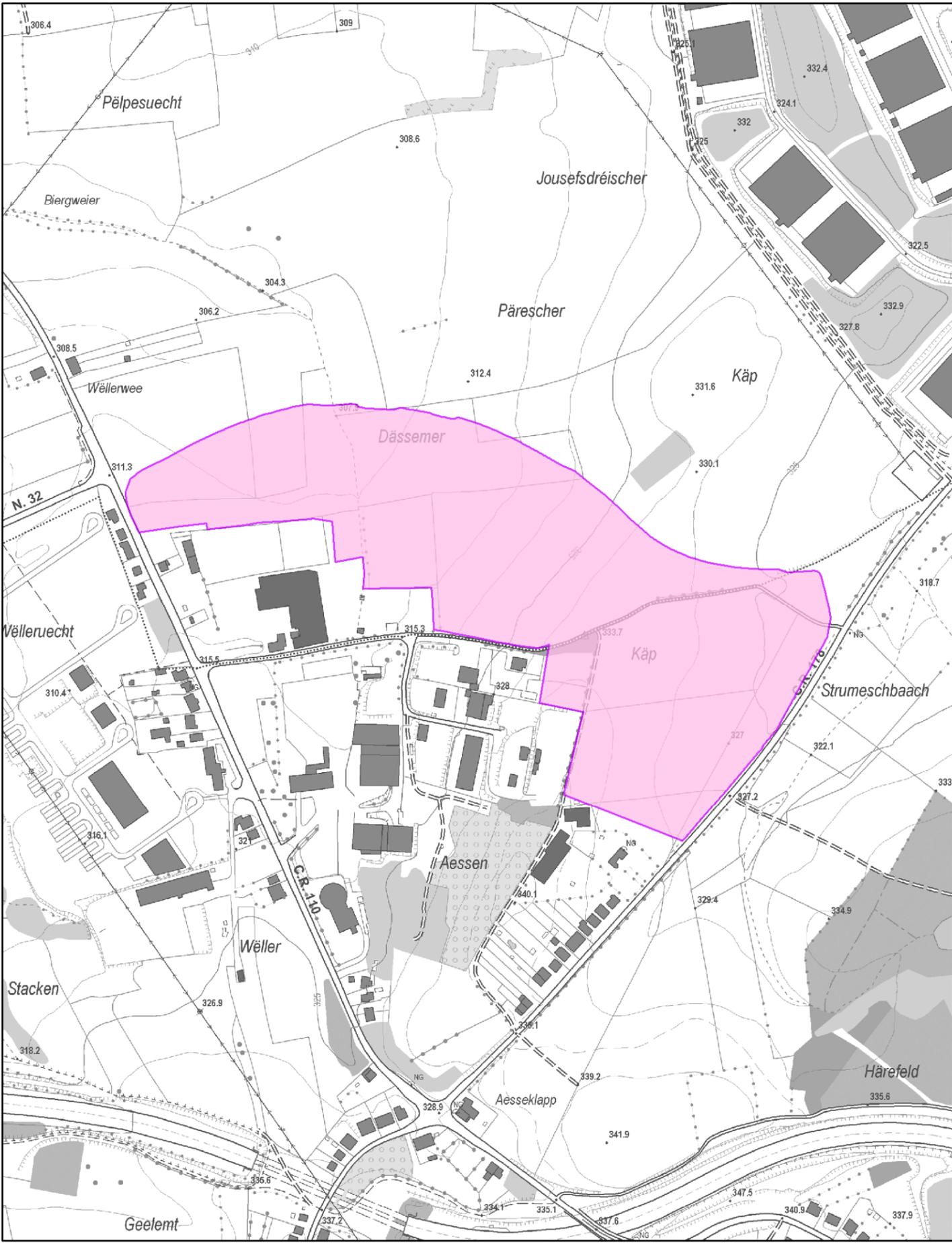


avant modification

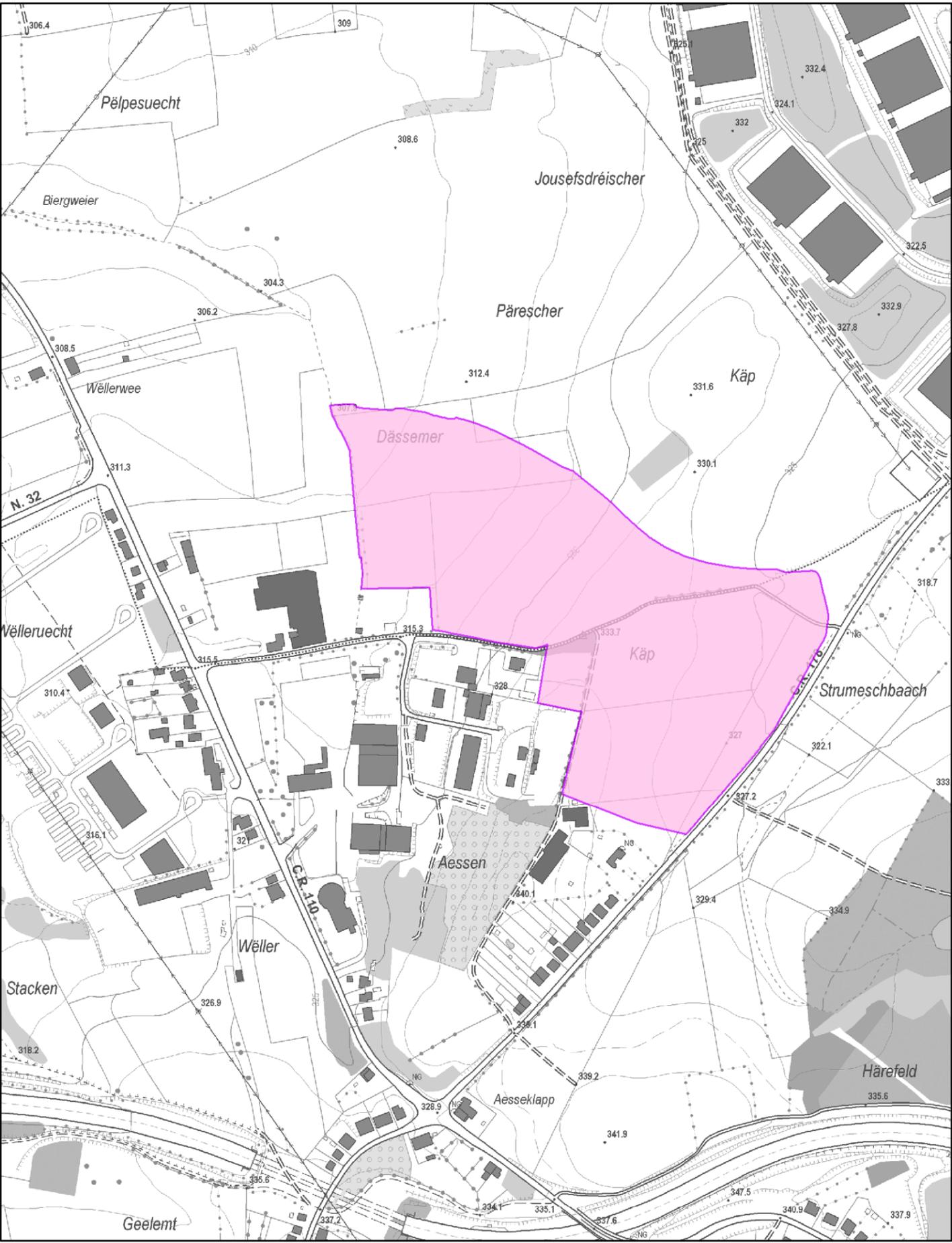


après modification

55 Sanem (Um Woeller) renommé en 55 Sanem (Op den Äassen)



avant modification

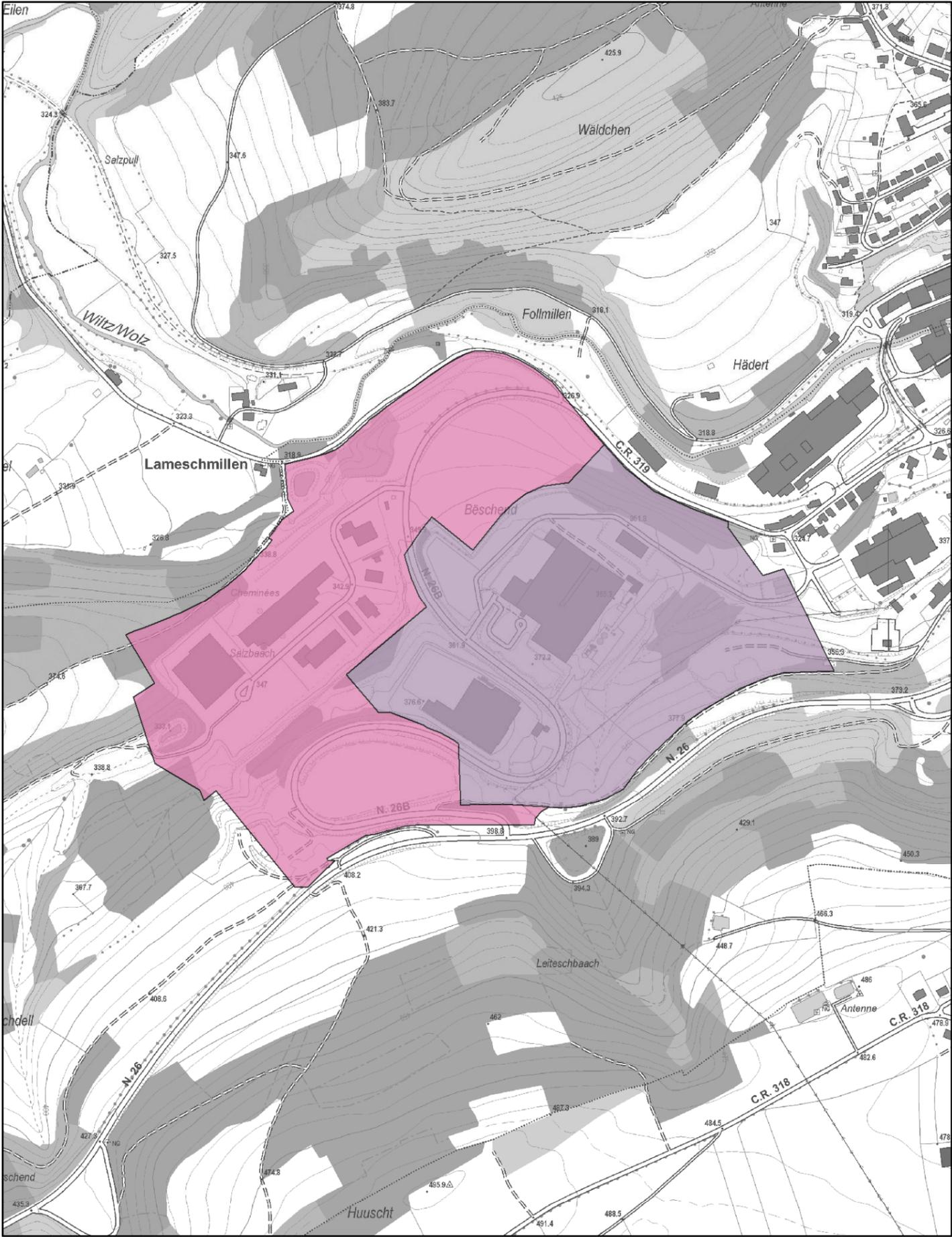


après modification

59 Wiltz & 60 Wiltz (Salzbaach)



avant modification



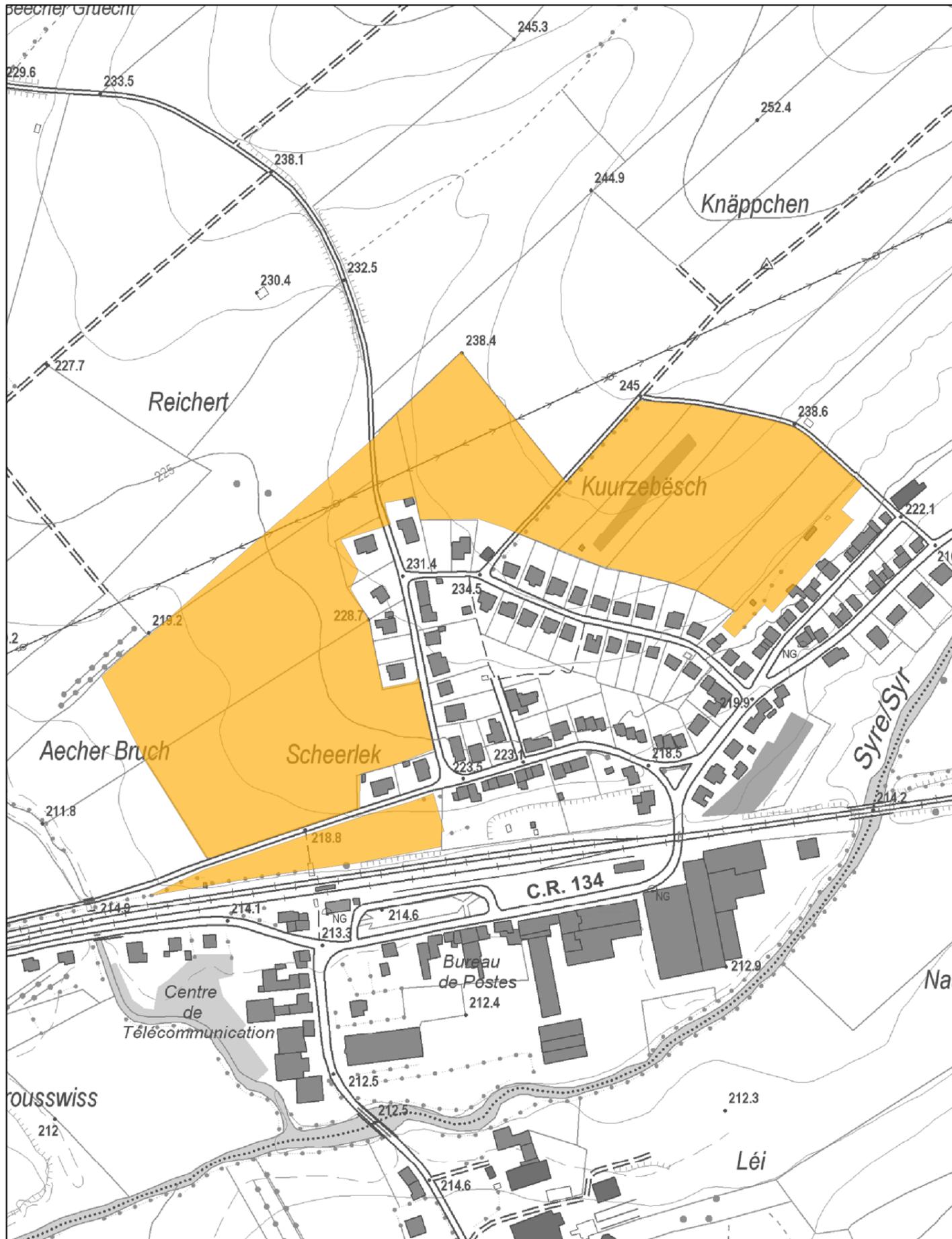
après modification

Projet de PDS « logement » (PSL)

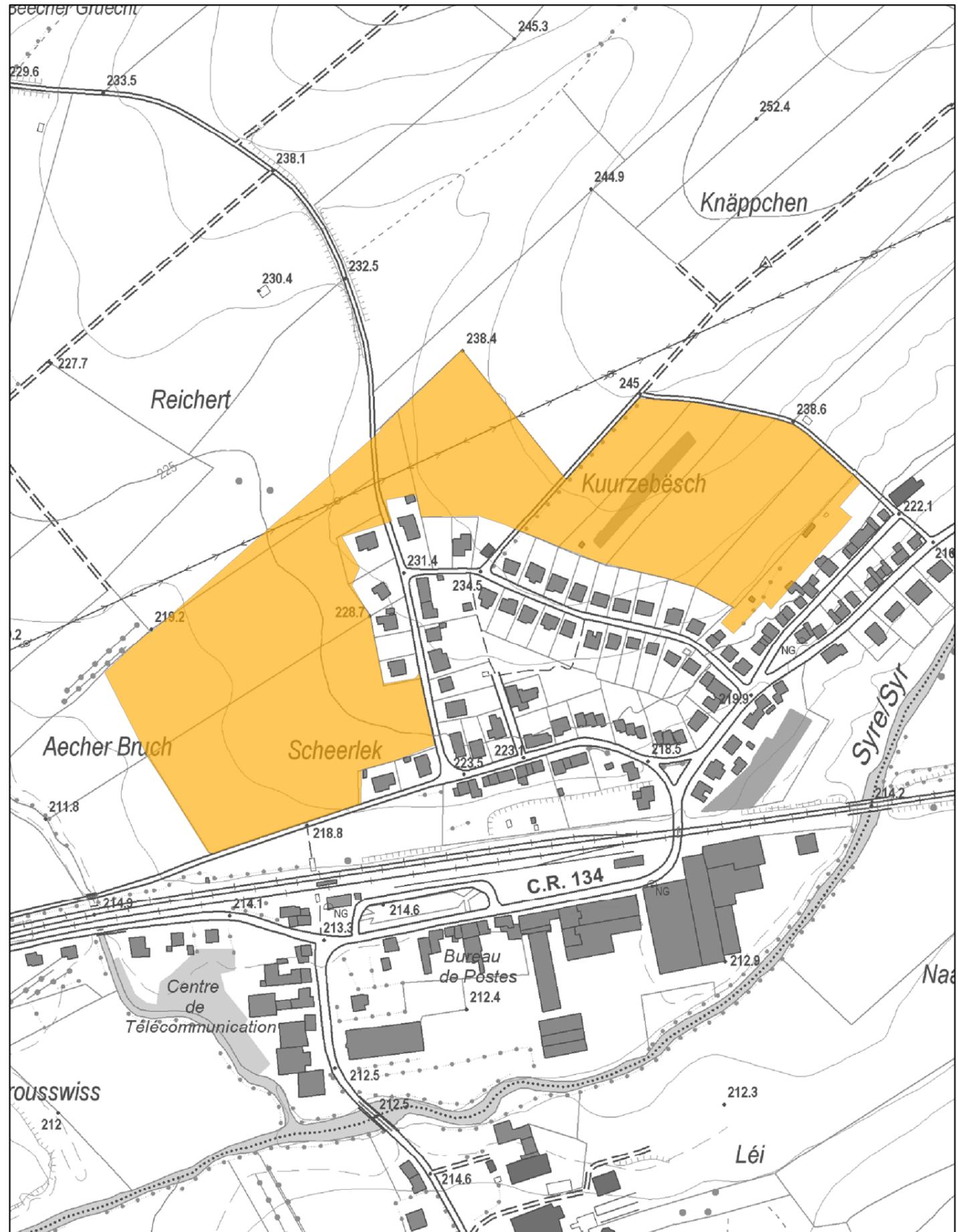
Modifications de la partie graphique

Annexe 2

2 Biwer

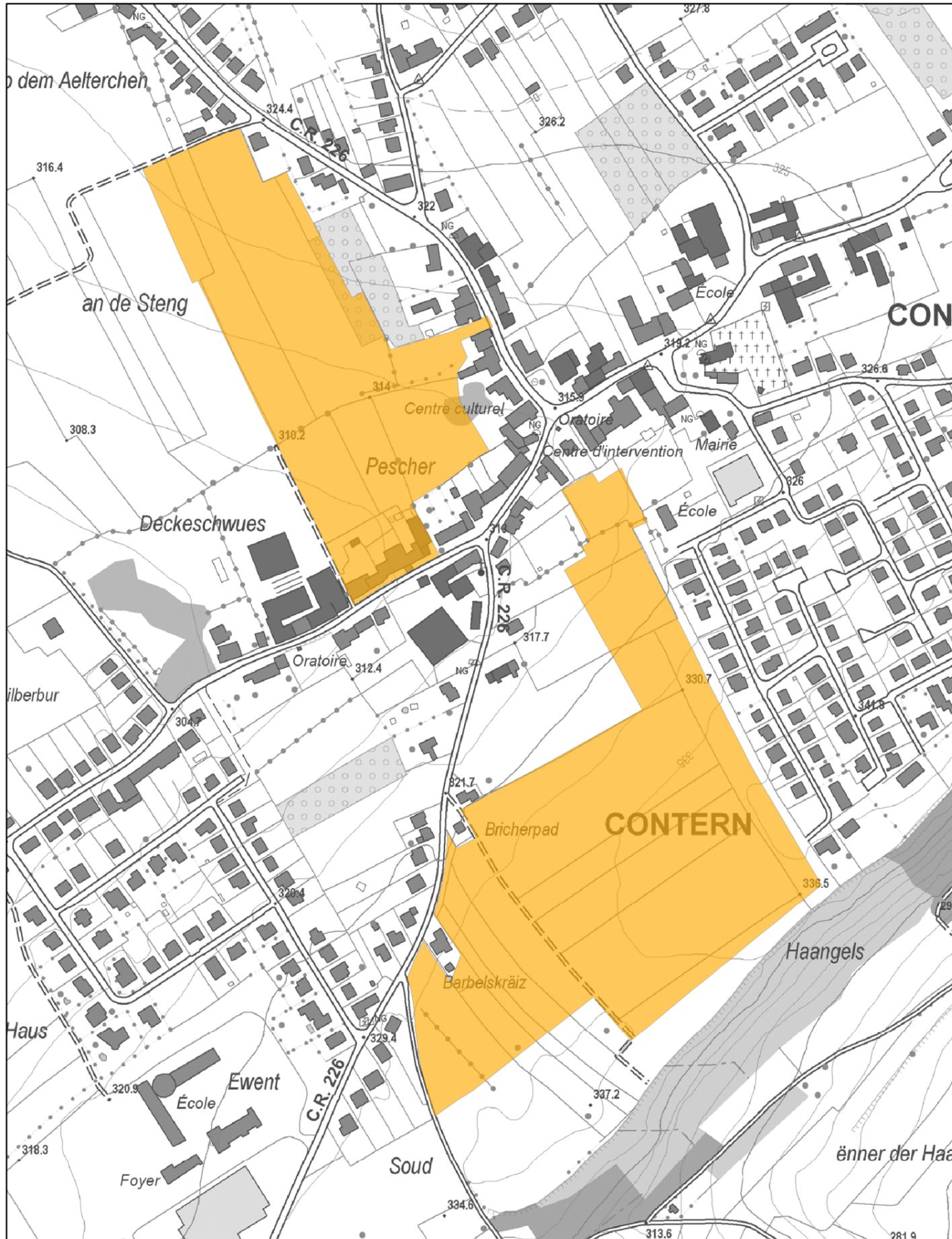


avant modification

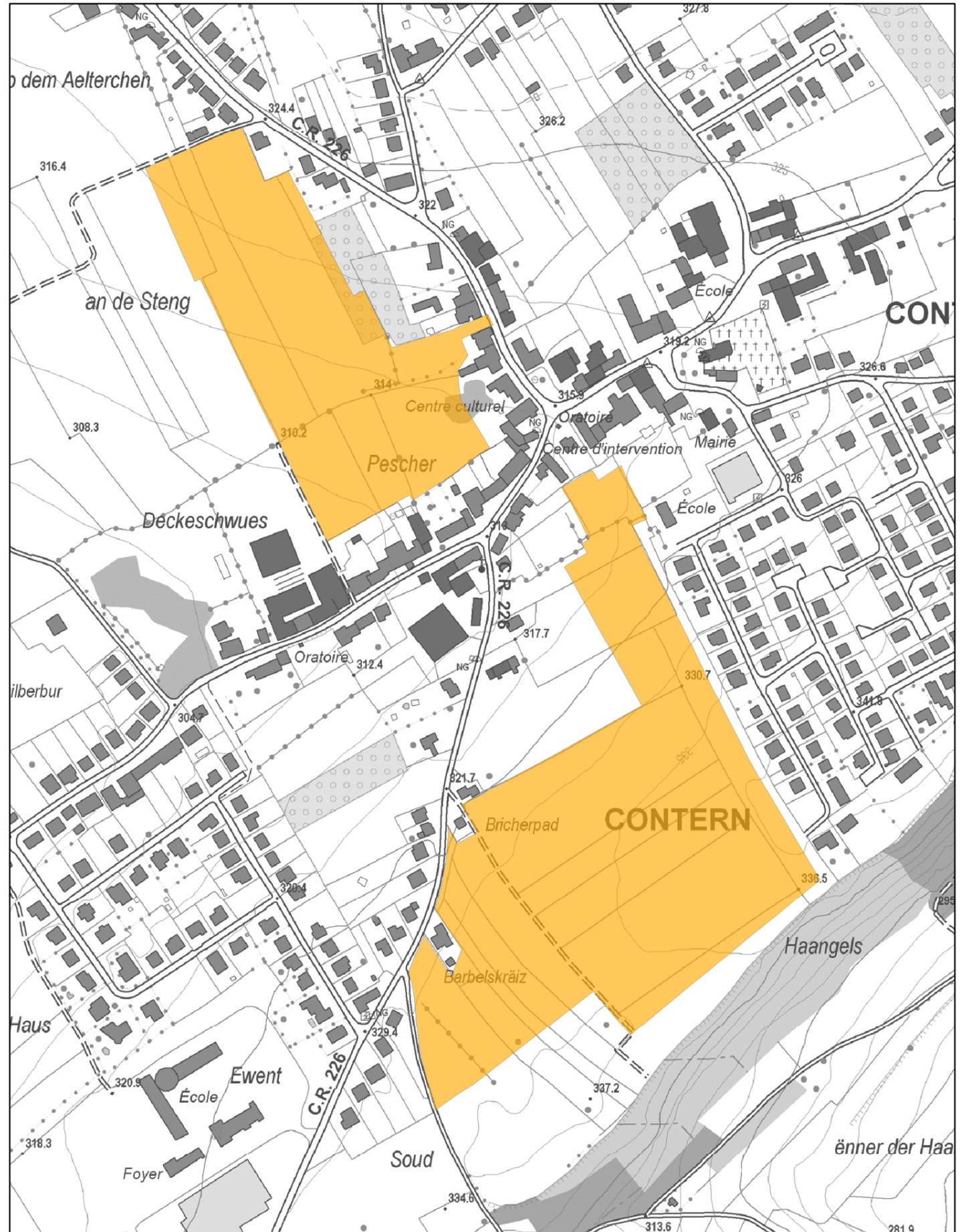


après modification

4 Contern

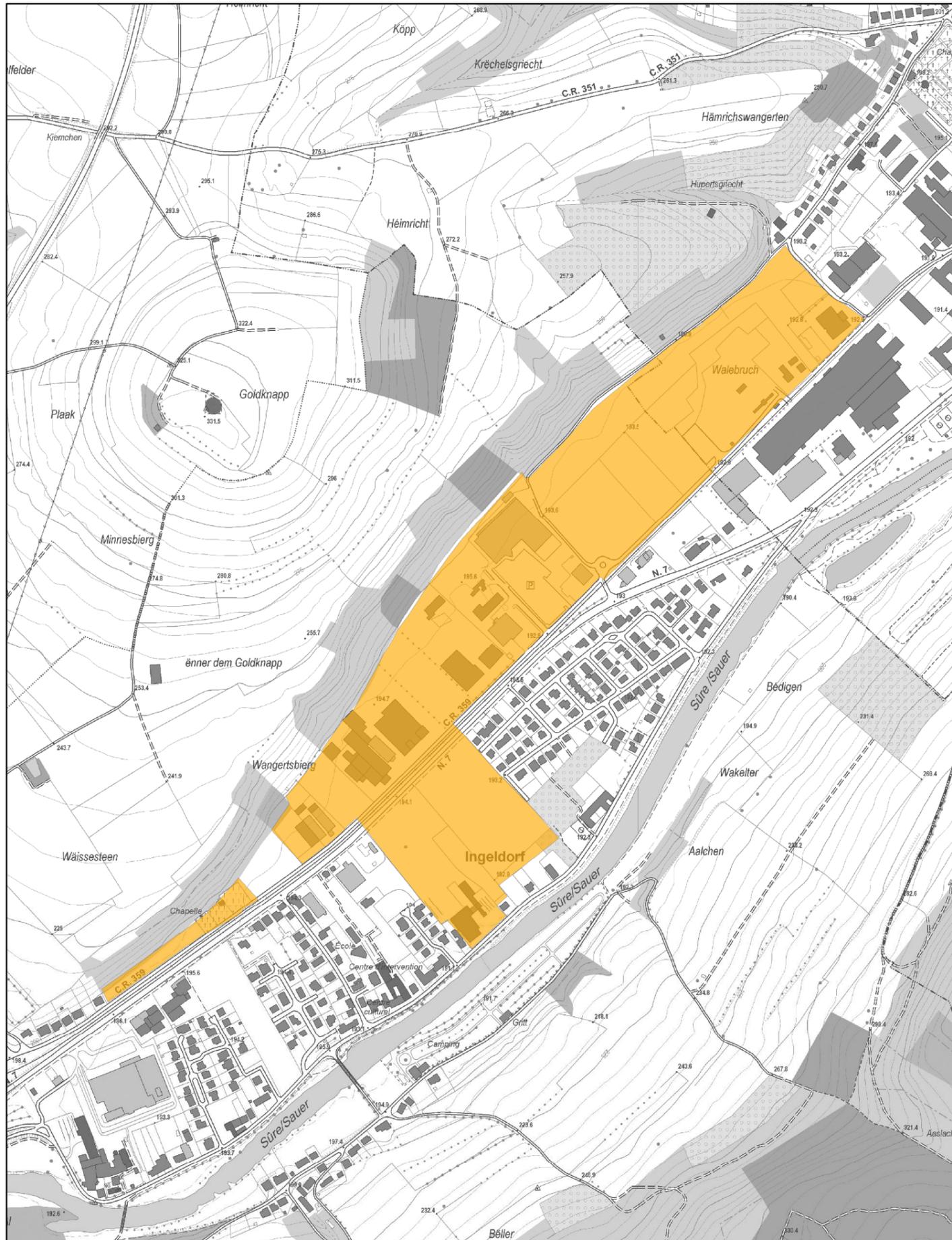


avant modification

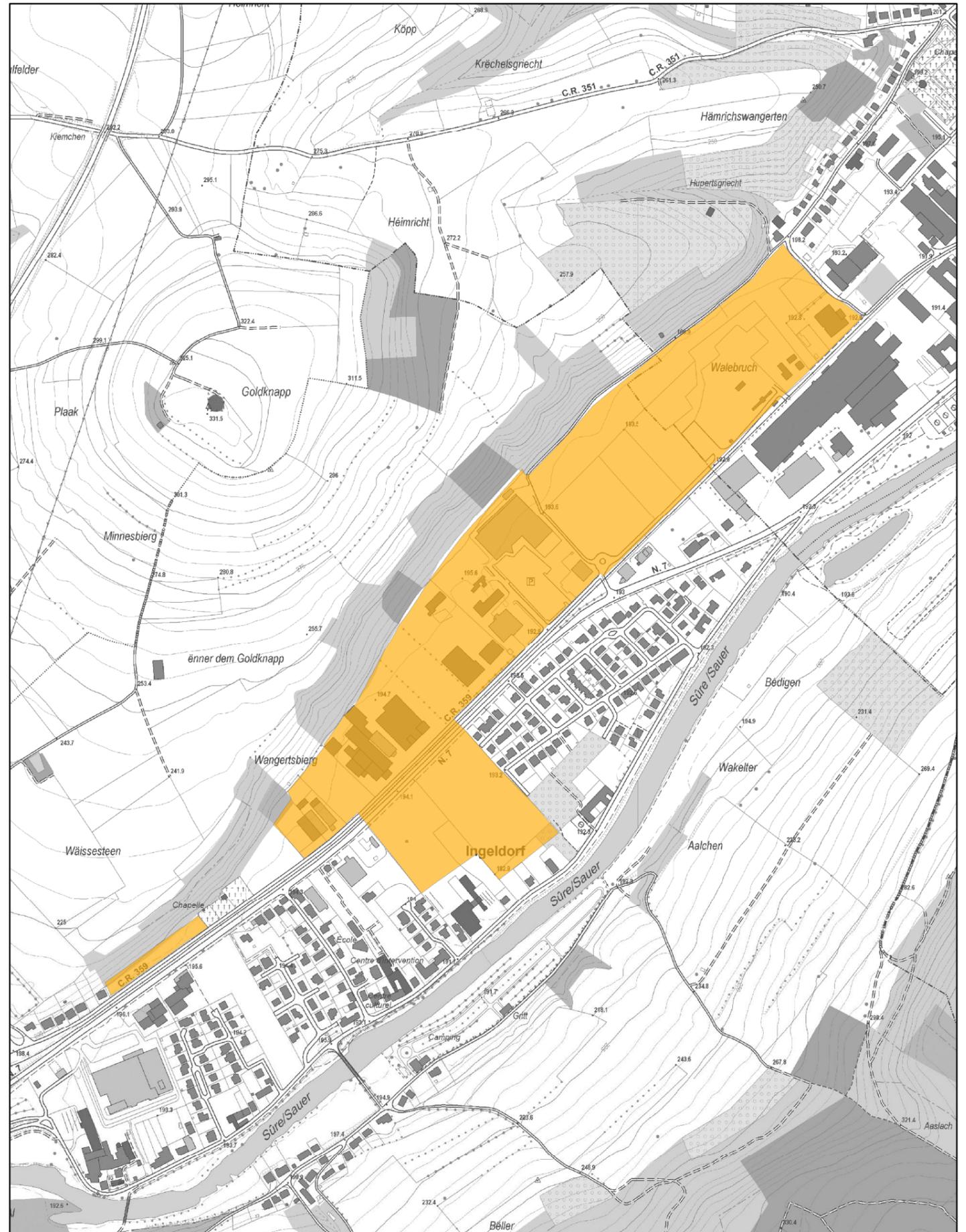


après modification

5 Zentrale Achse Nordstad (ZAN)

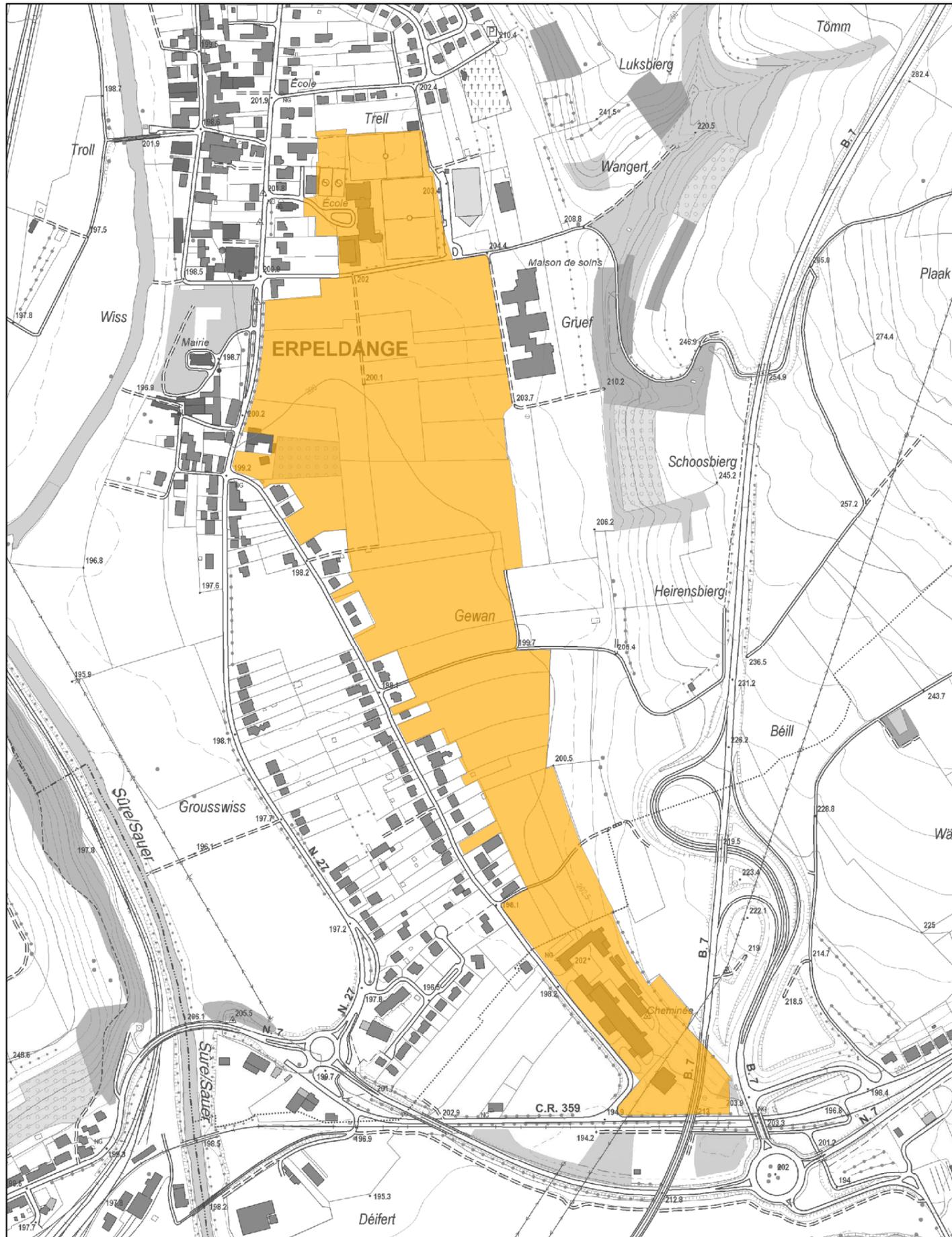


avant modification

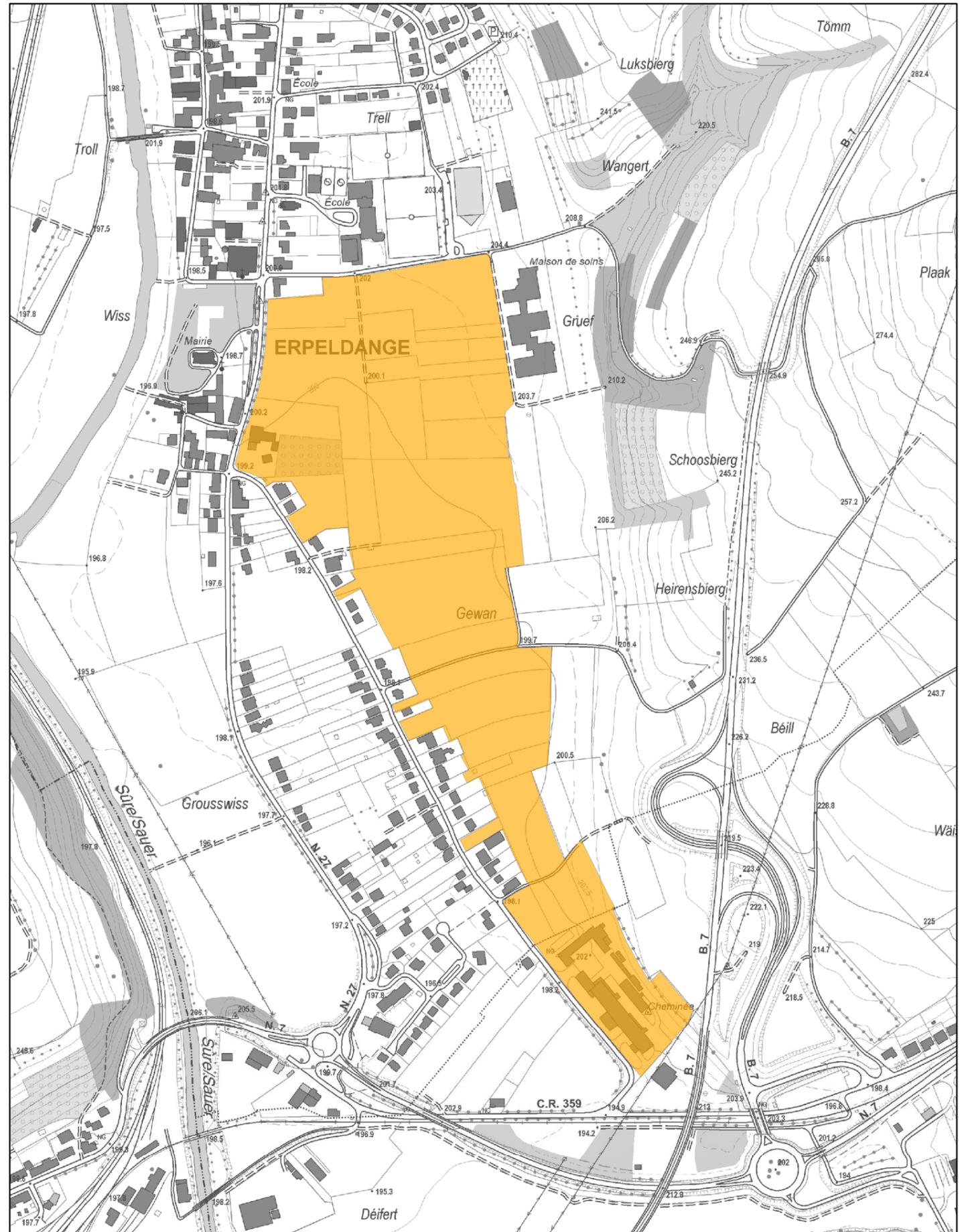


après modification

6 Erpeldange-sur-Sûre

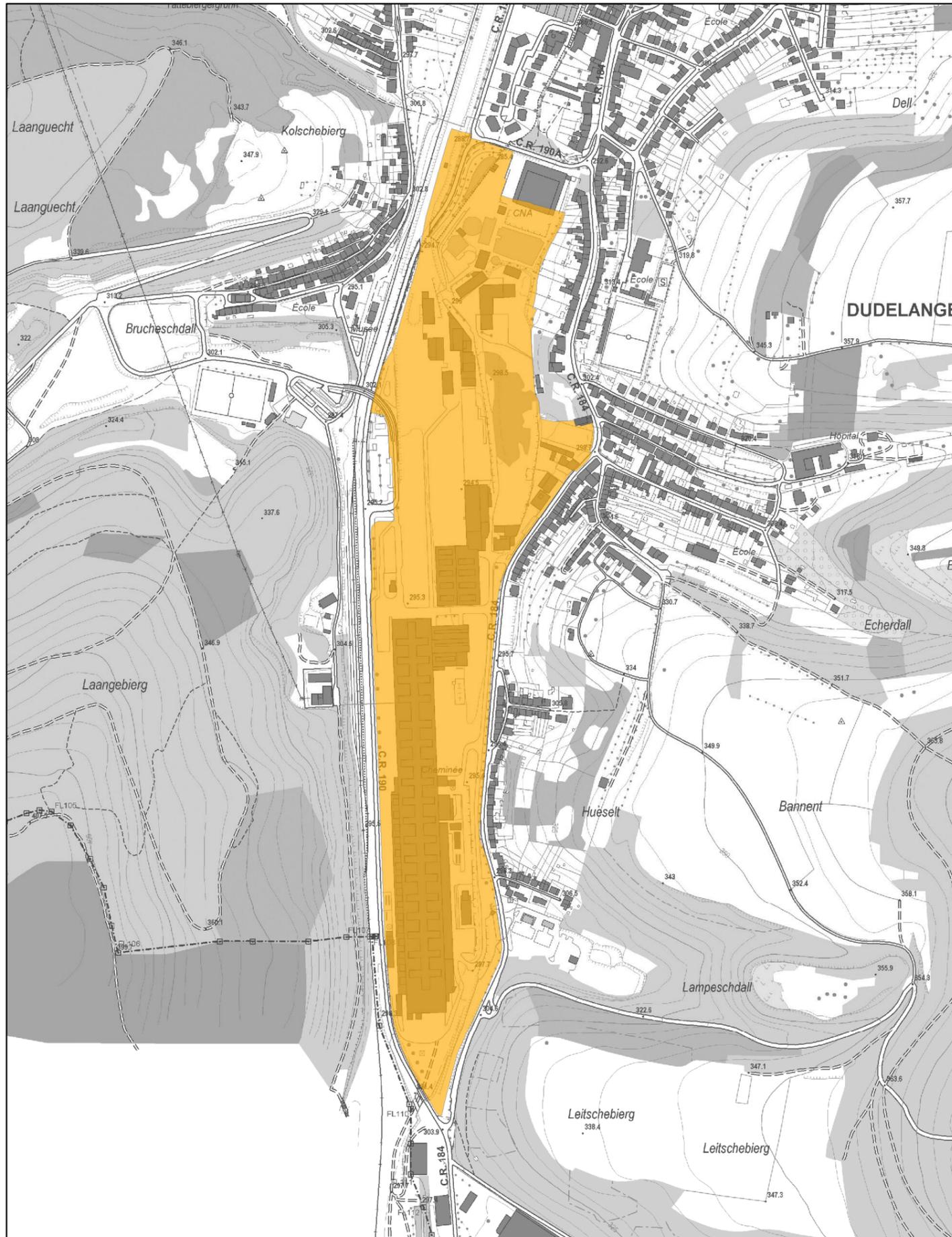


avant modification

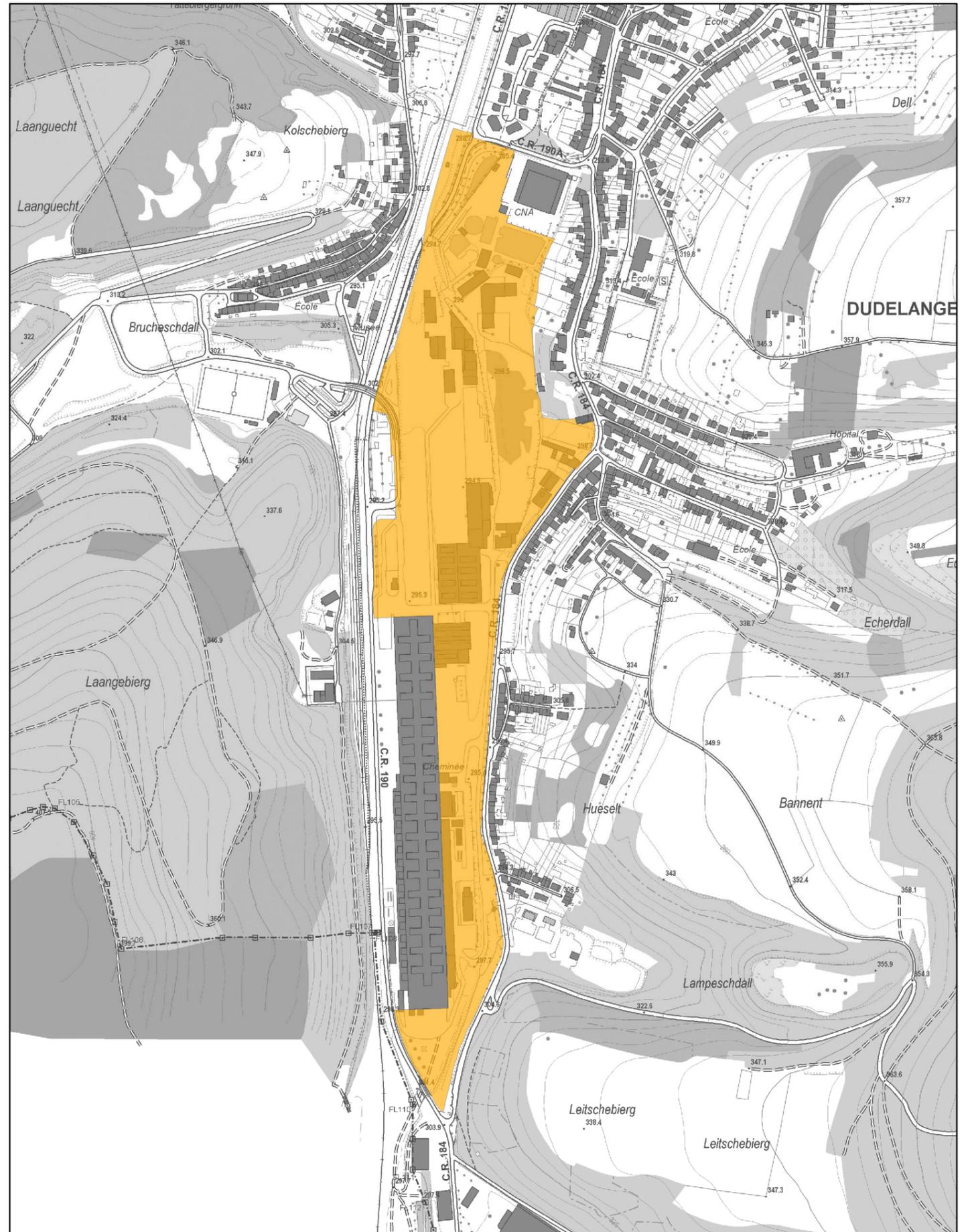


après modification

11 Nei Schmelz



avant modification



après modification

13 Porte de Hollerich

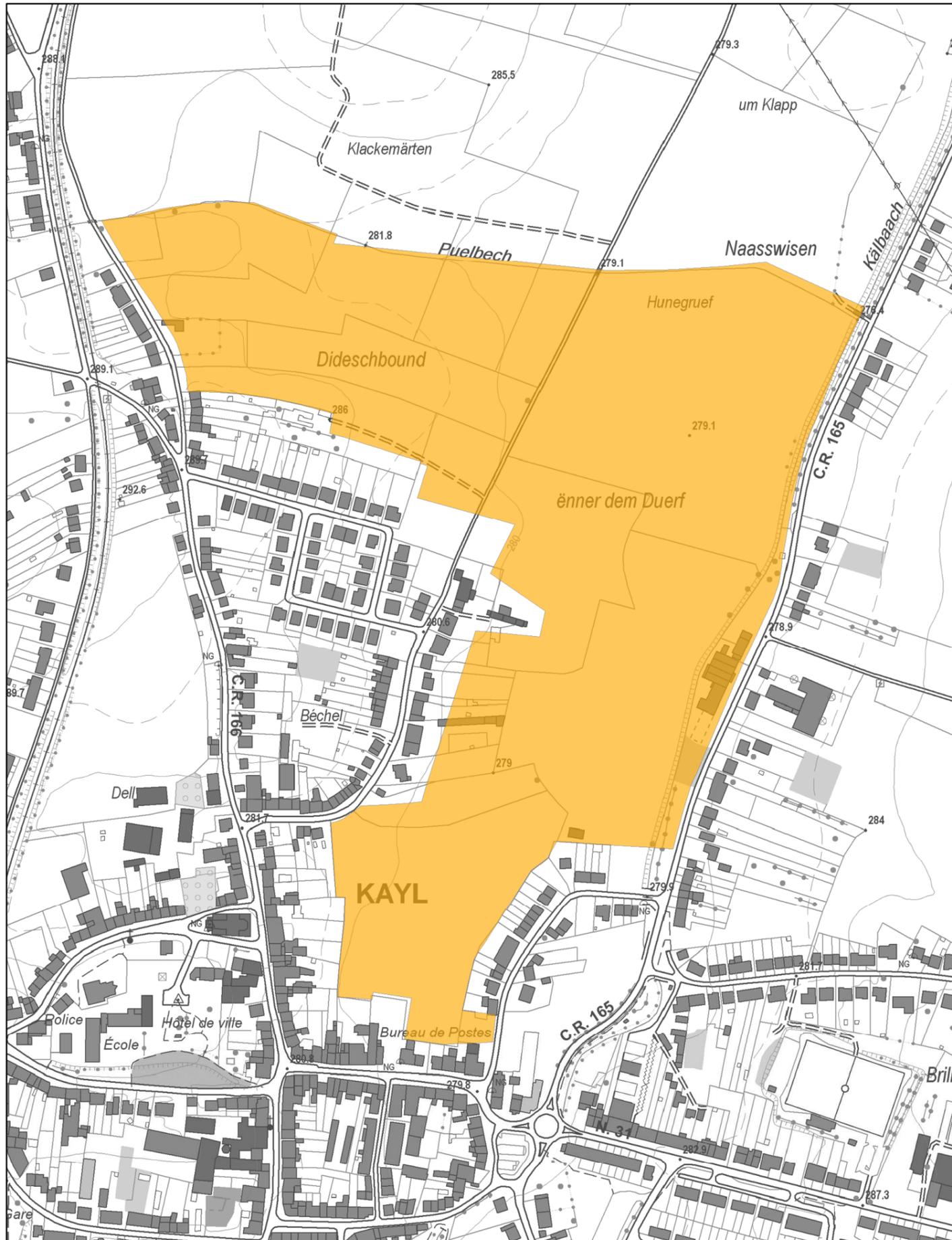


avant modification

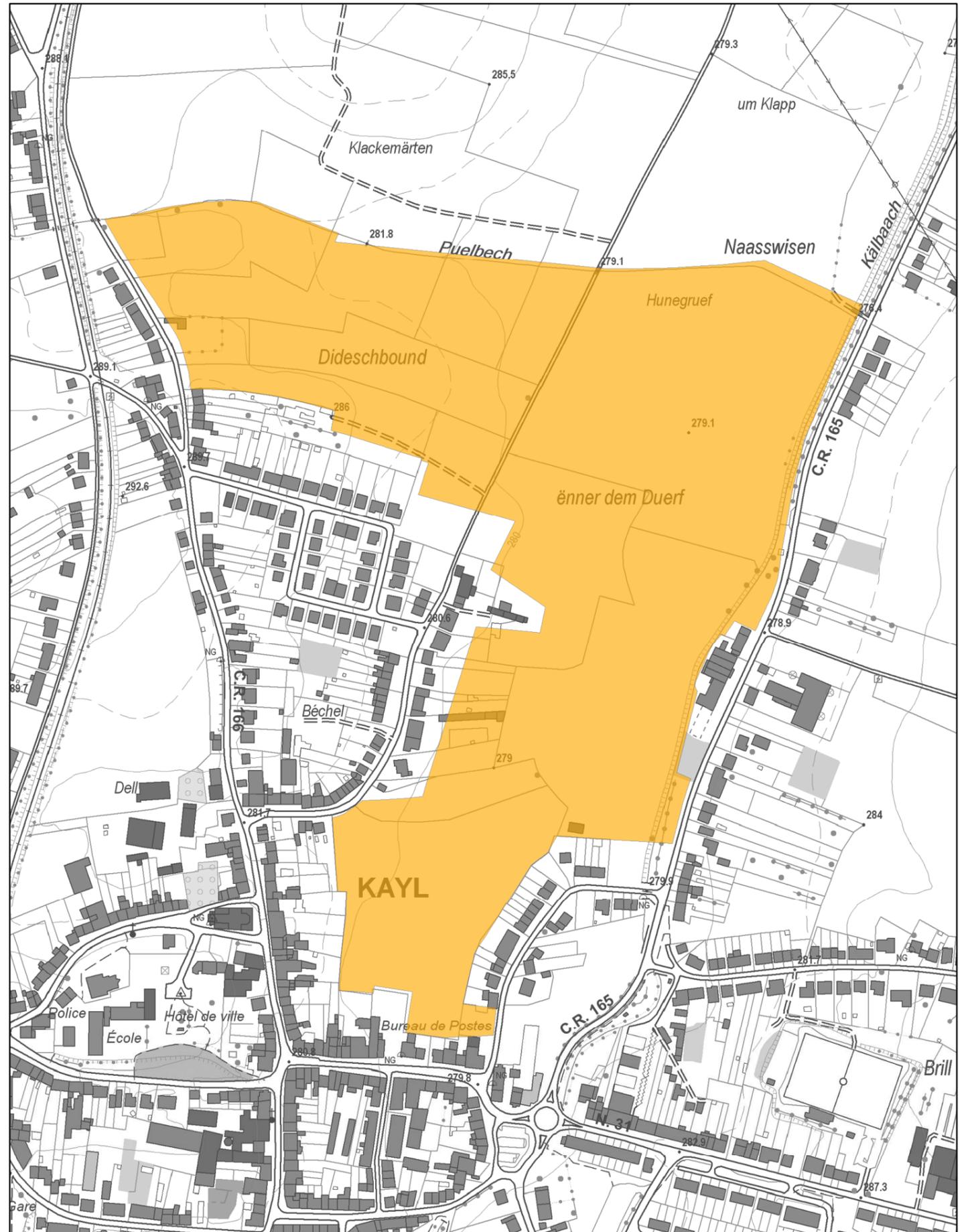


après modification

17 Toussaintsmillen

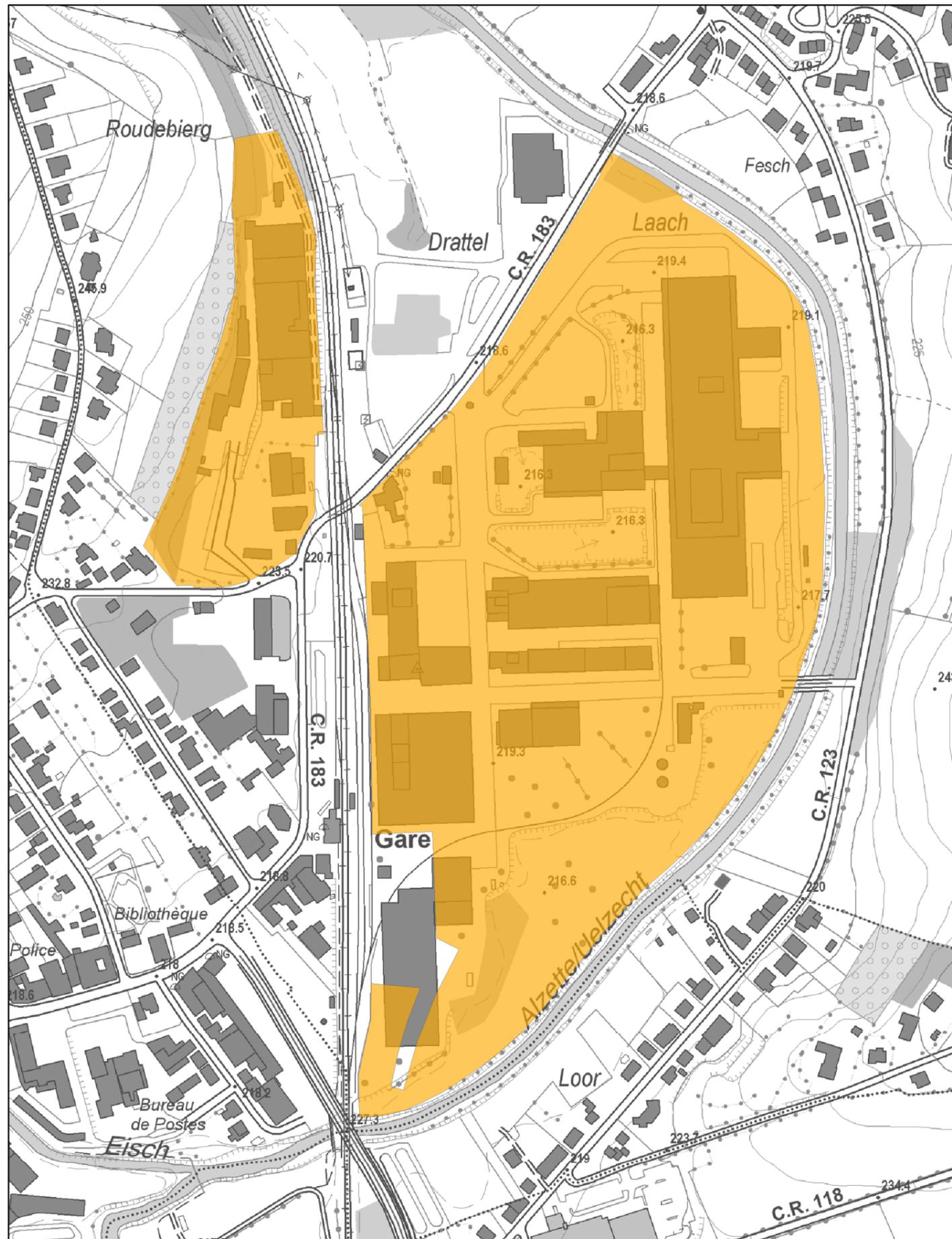


avant modification

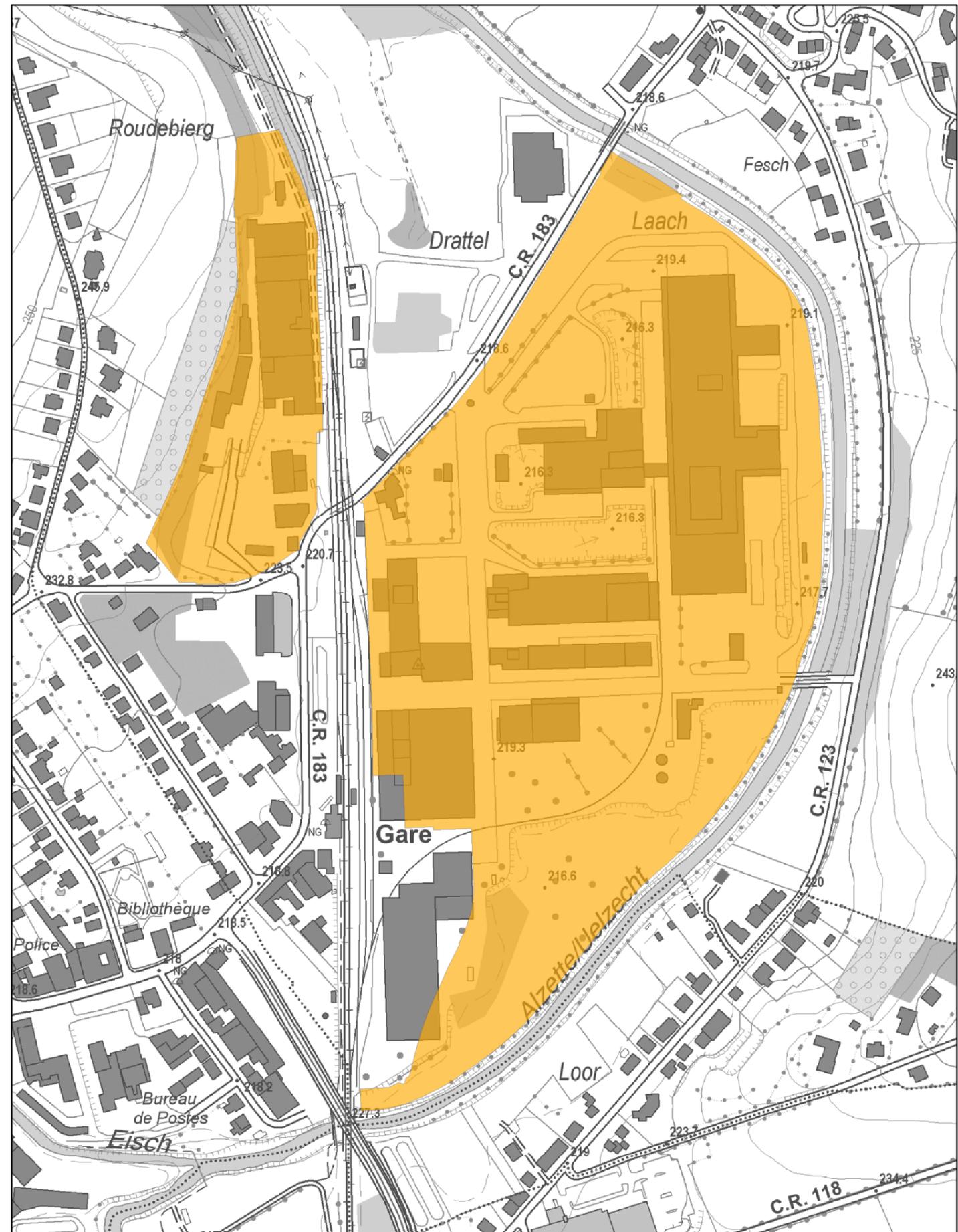


après modification

19 Cepal/Verband

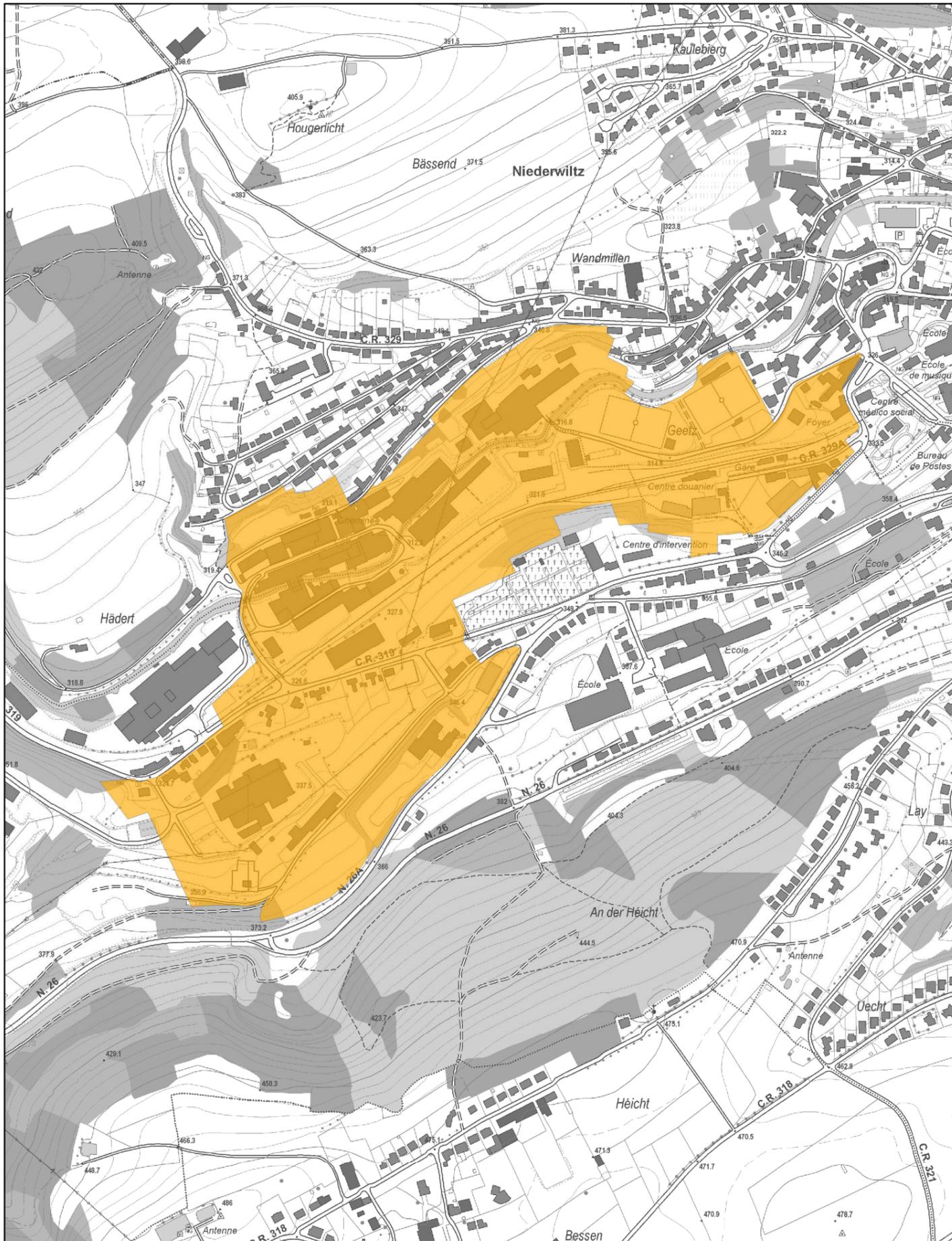


avant modification

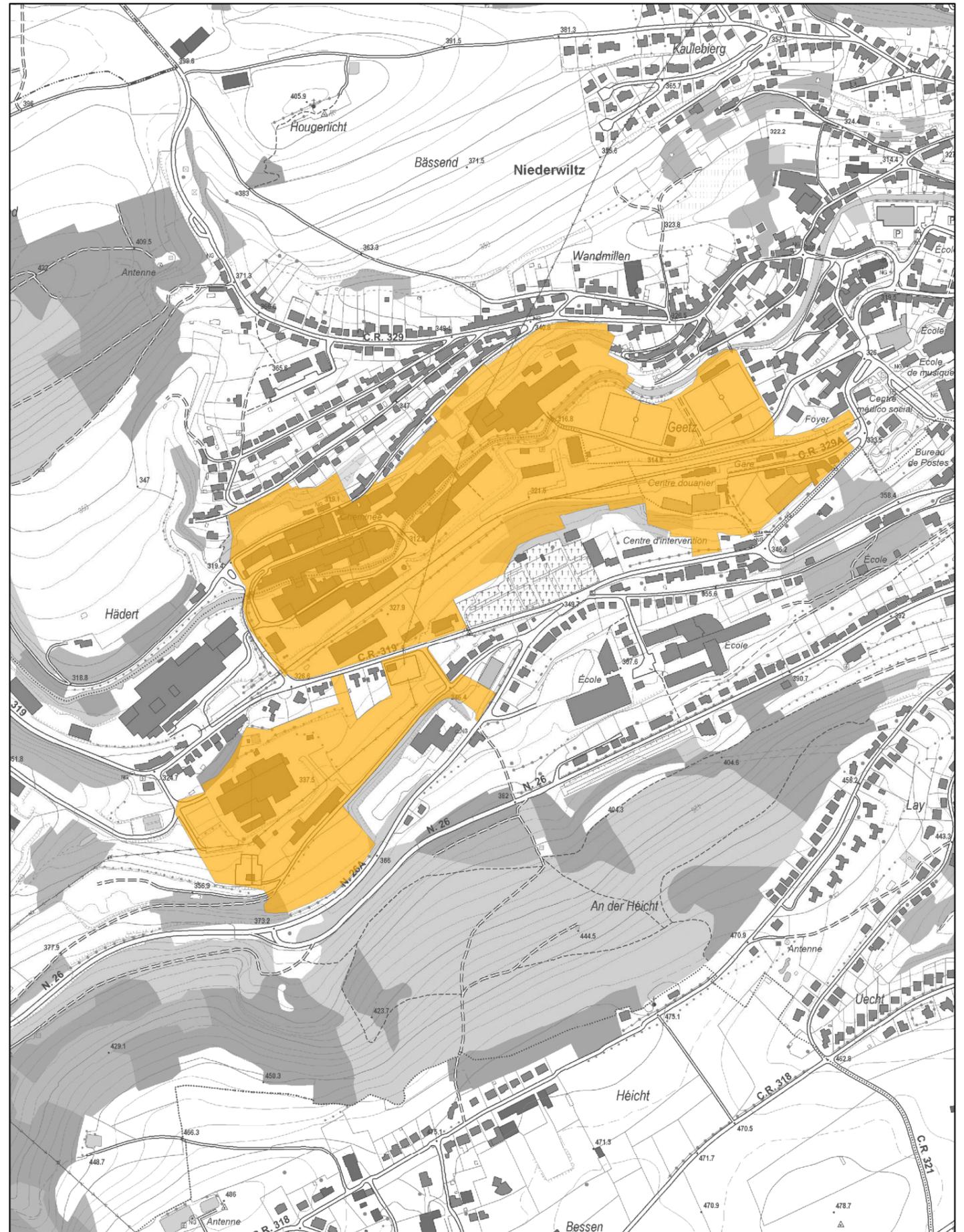


après modification

20 Wunne mat der Wooltz



avant modification



après modification

Projet de PDS « paysages » (PSP)

Modifications de la partie graphique

Annexe 3

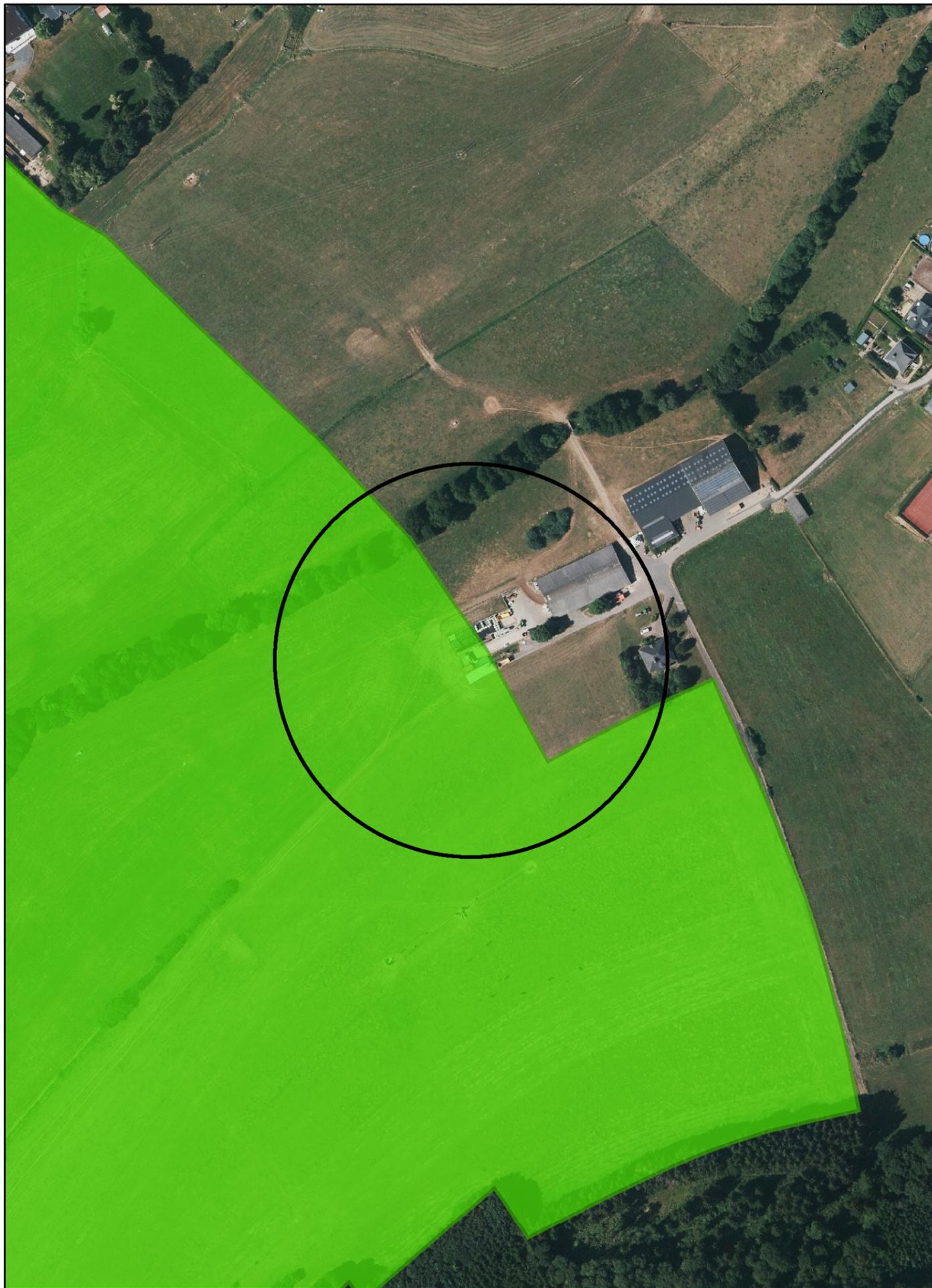


Avant modifications (CV)

WINCRANGE



Après modifications (CV)



Avant modifications (CV)



Après modifications (CV)

FEULEN



Avant modifications (CV)

BETTENDORF



Après modifications (CV)

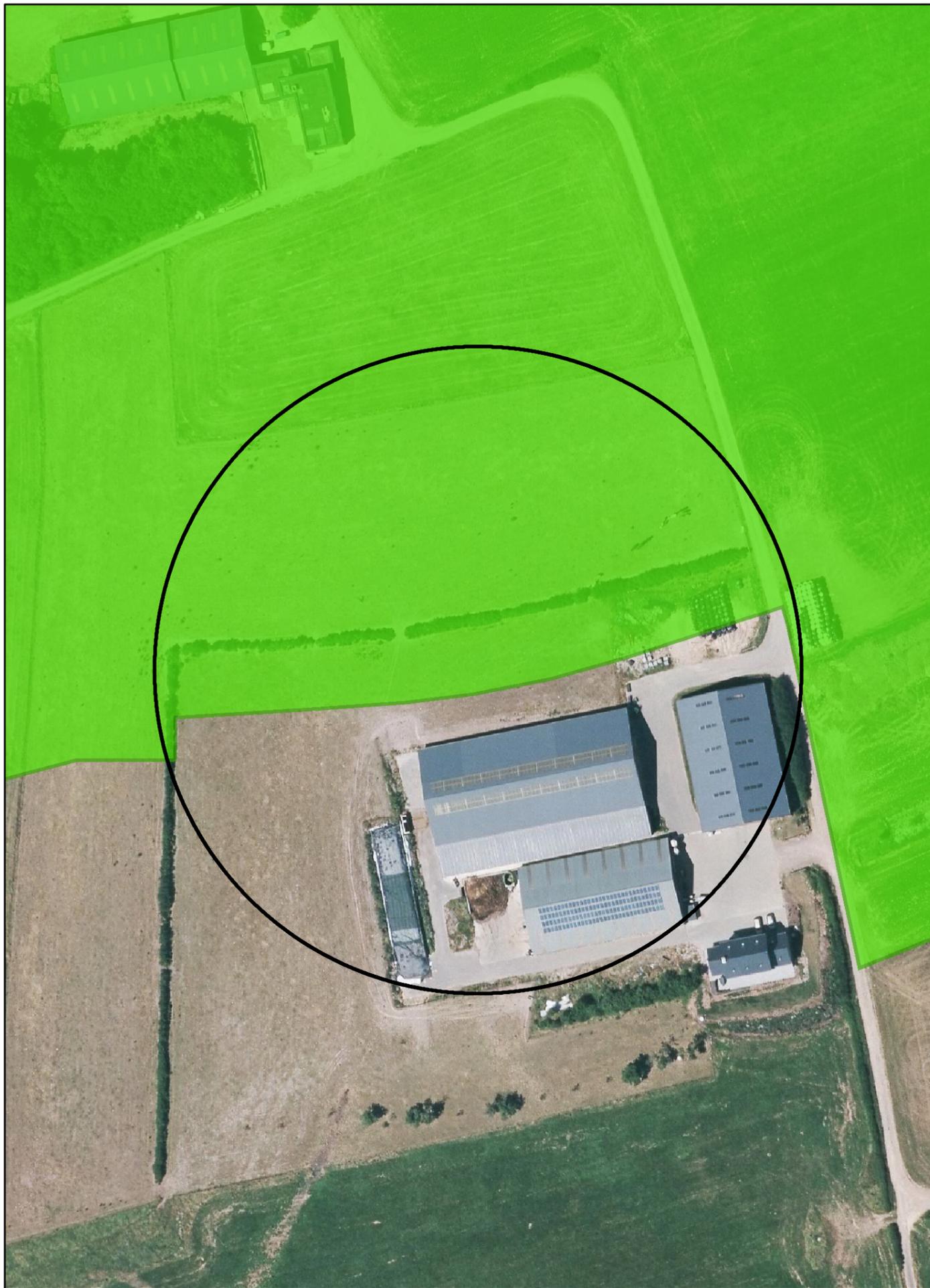


Avant modifications (CV)



Après modifications (CV)

BETTENDORF



Avant modifications (CV)

STEINSEL



Après modifications (CV)

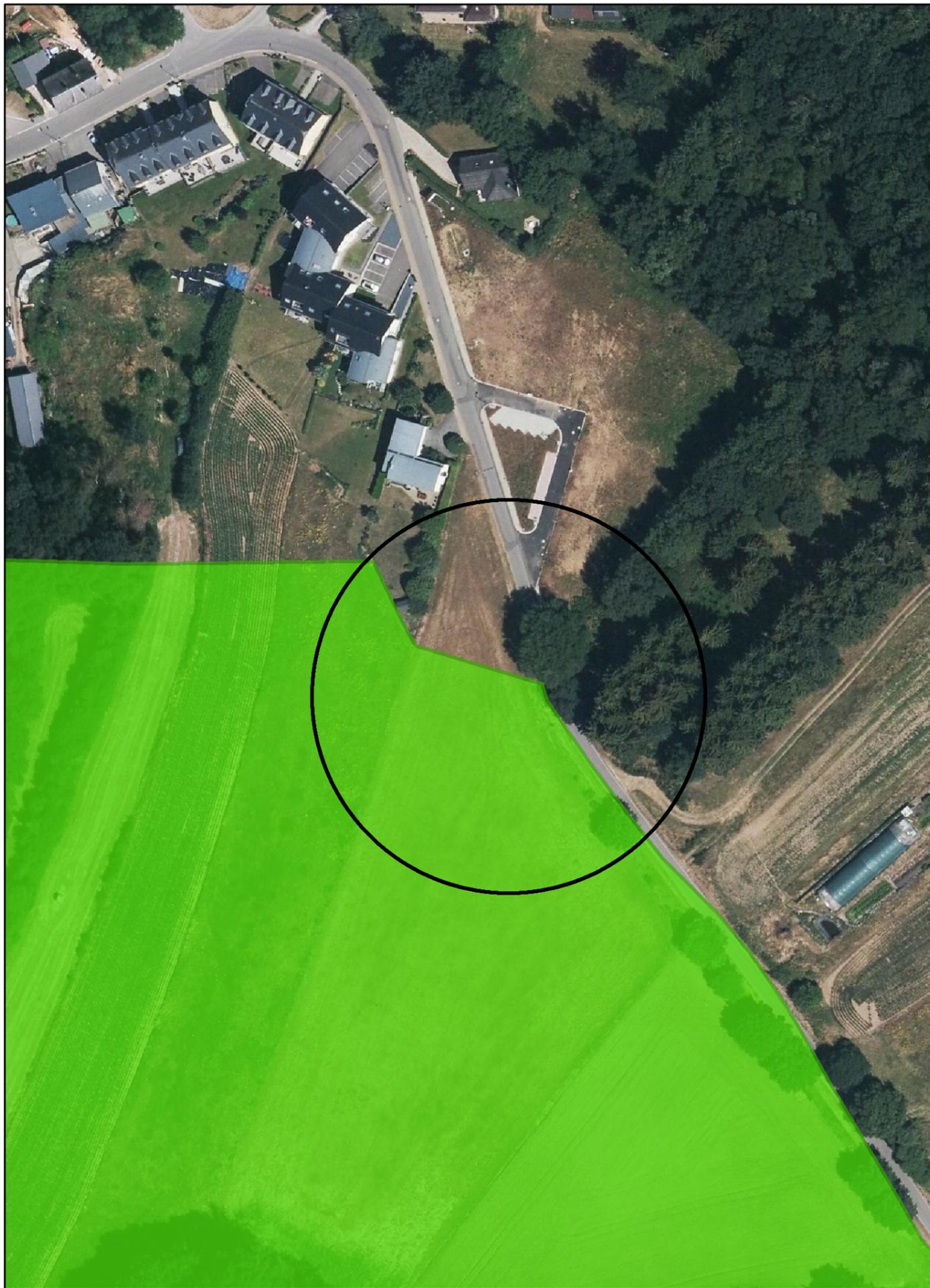


Avant modifications (CV)

BERTRANGE

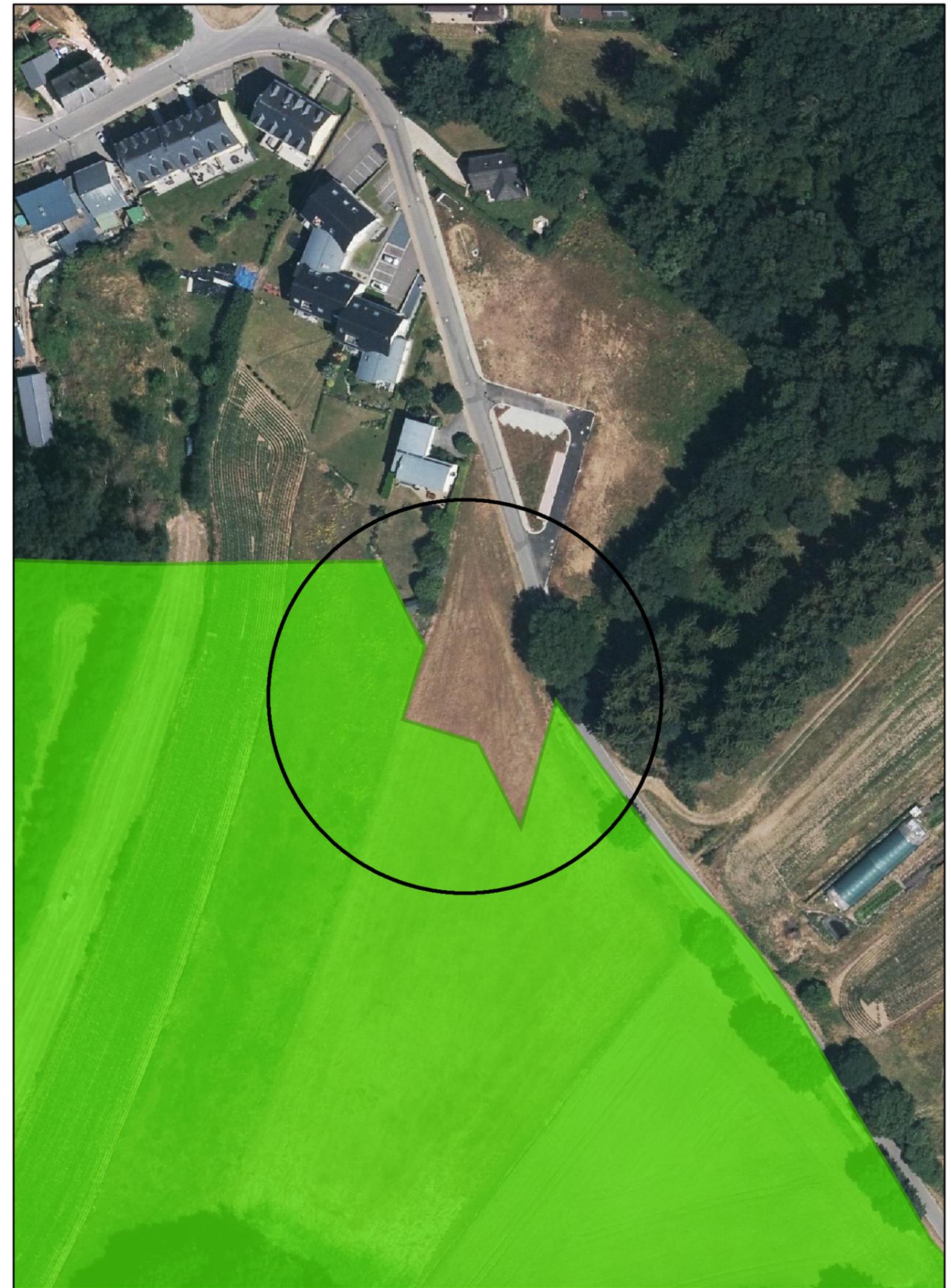


Après modifications (CV)



Avant modifications (CV)

HABSCHT

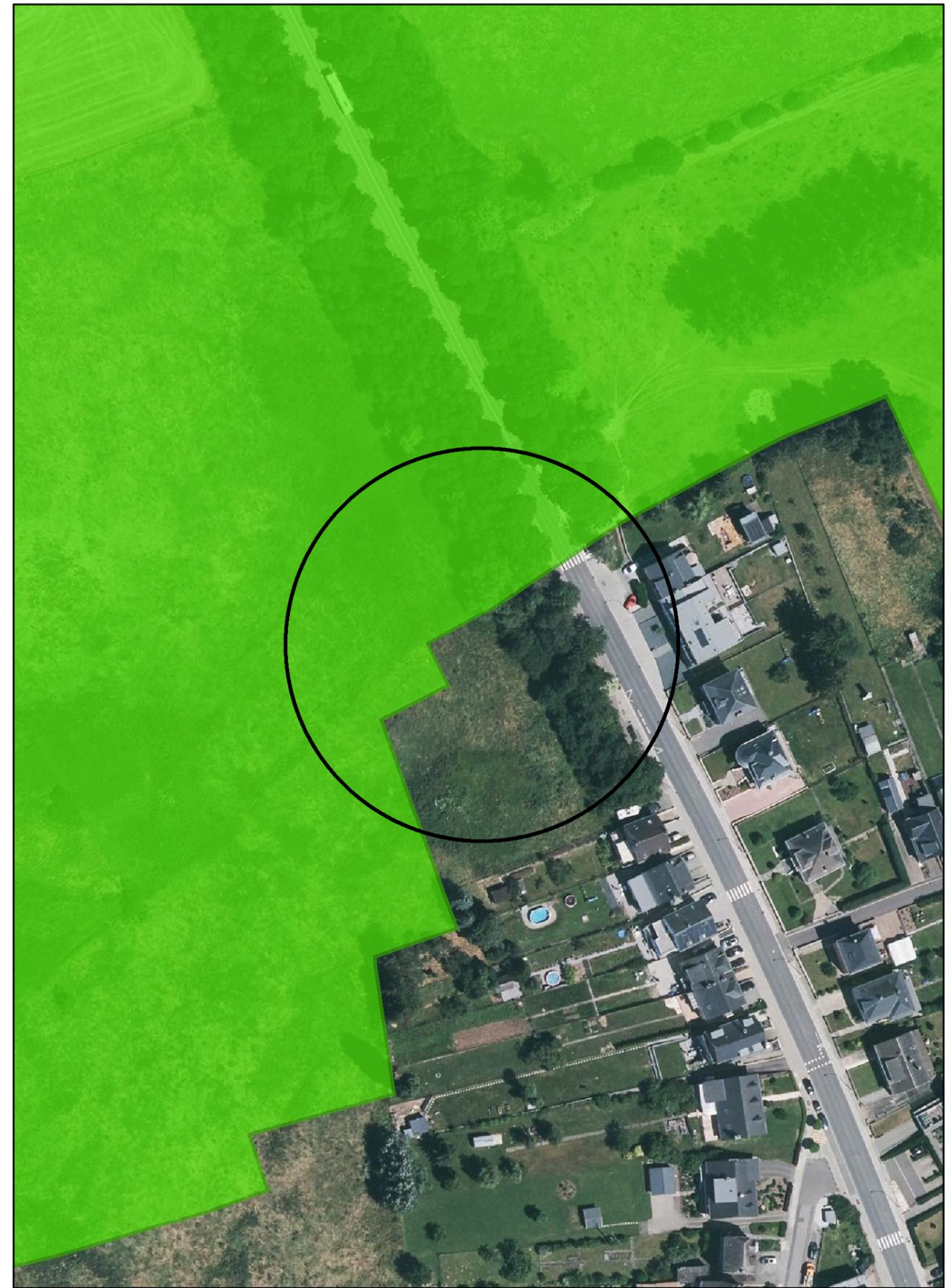


Après modifications (CV)



Avant modifications (CV)

SANEM



Après modifications (CV)



Avant modifications (CV)

KAYL



Après modifications (CV)



Avant modifications (CV)

KAYL



Après modifications (CV)



Avant modifications (CV)

Weiler-la-Tour



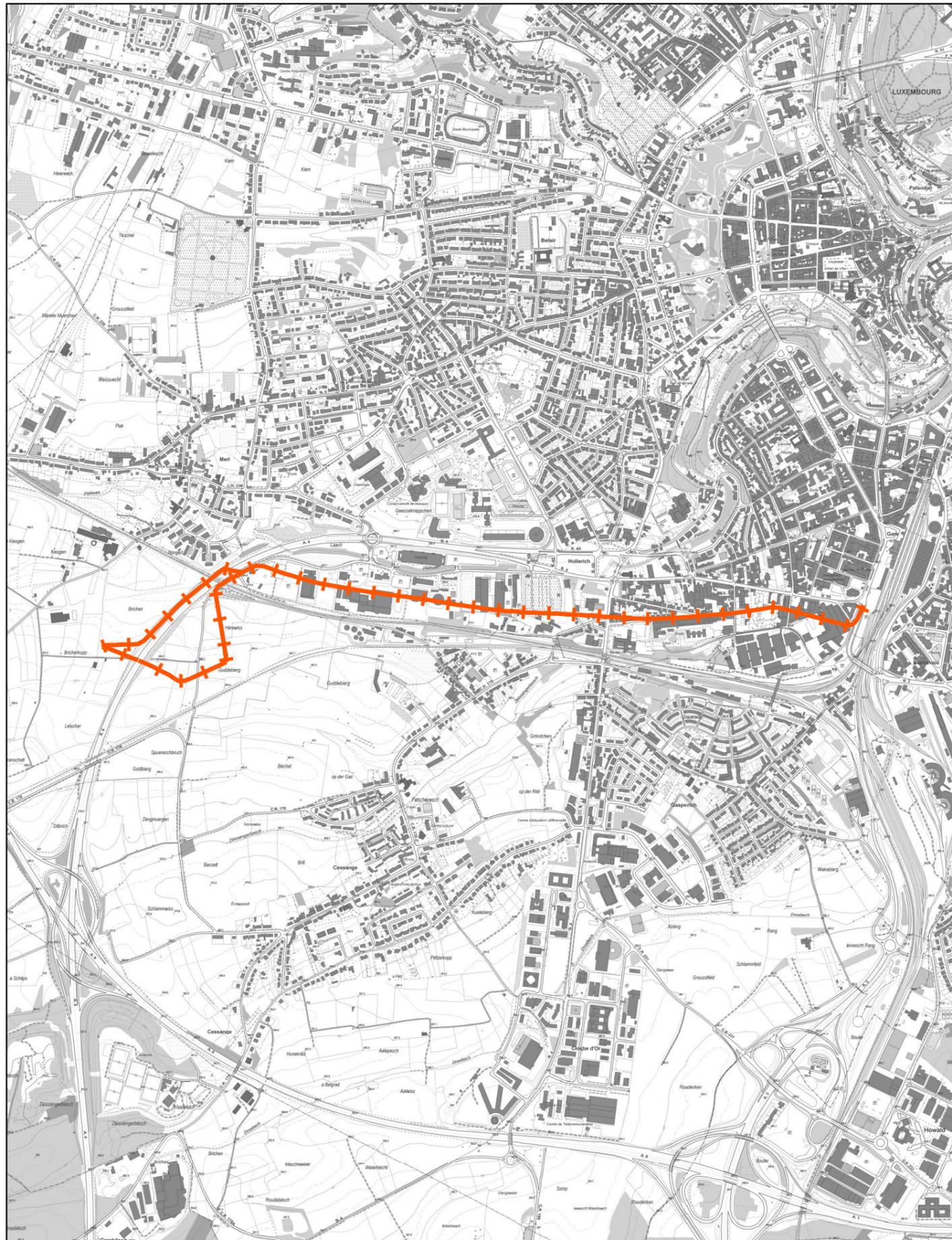
Après modifications (CV)

Projet de PDS « transports » (PST)

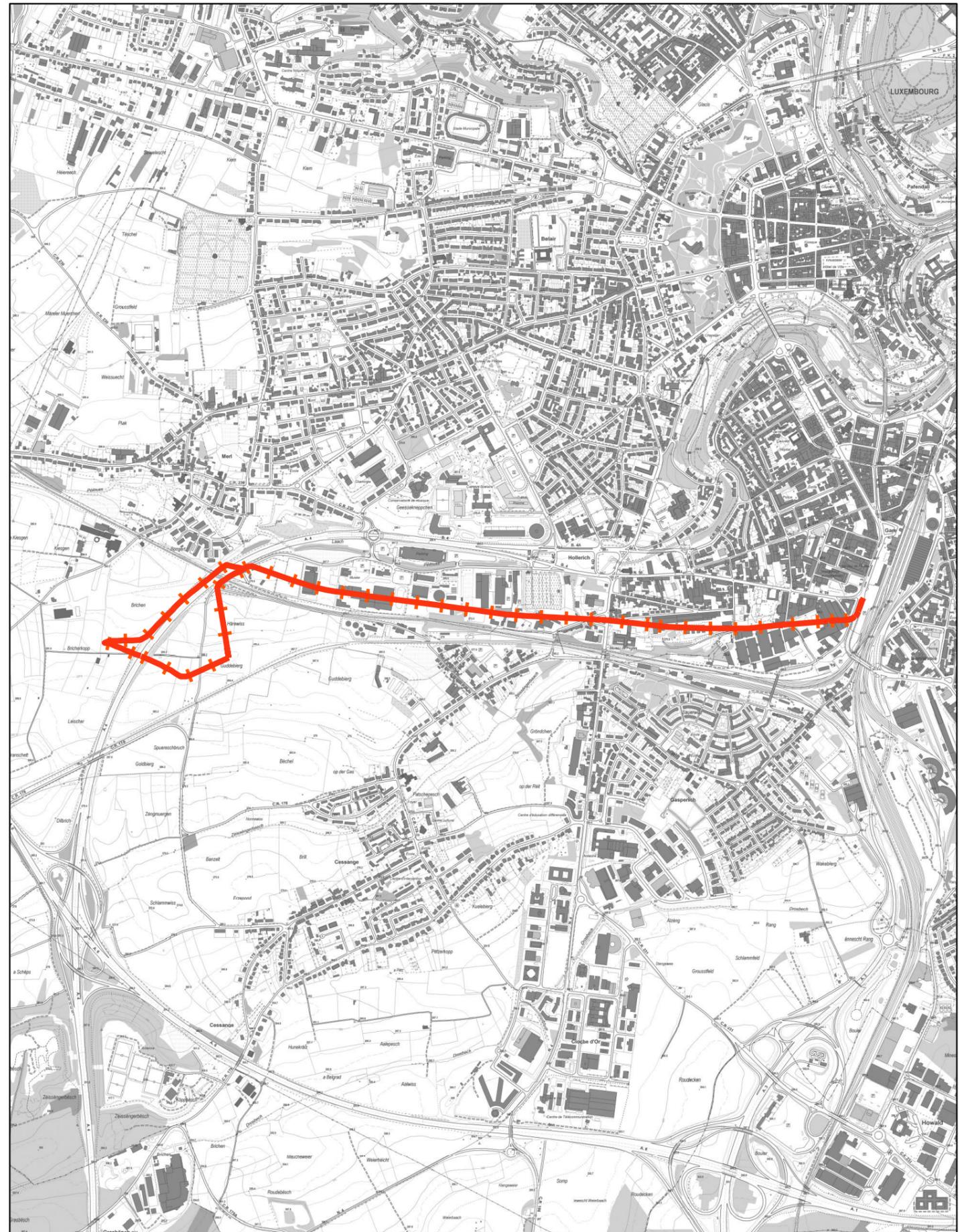
Modifications de la partie graphique

Annexe 4

2.4 Ligne de tram entre la Gare Centrale et la porte de Hollerich

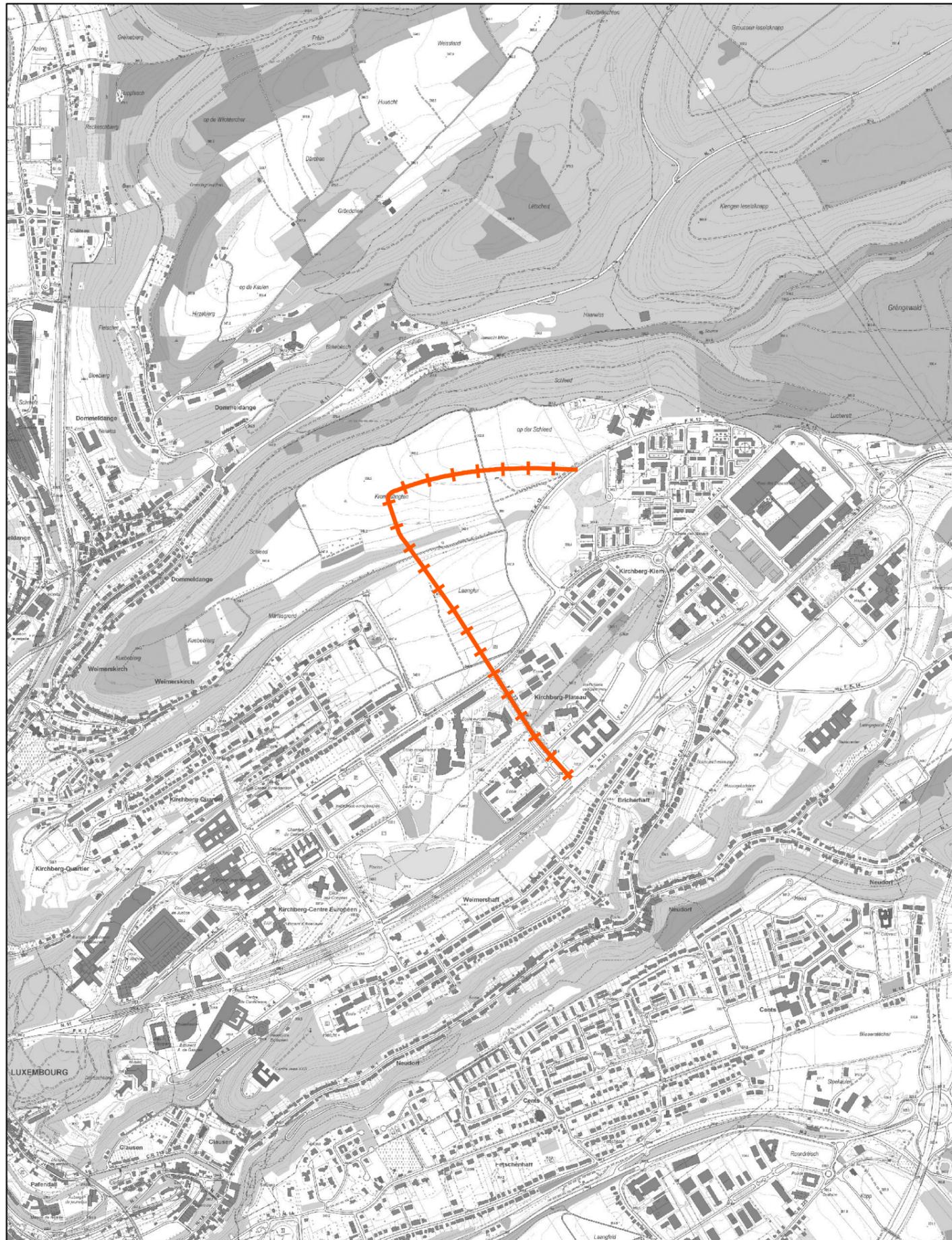


avant modification

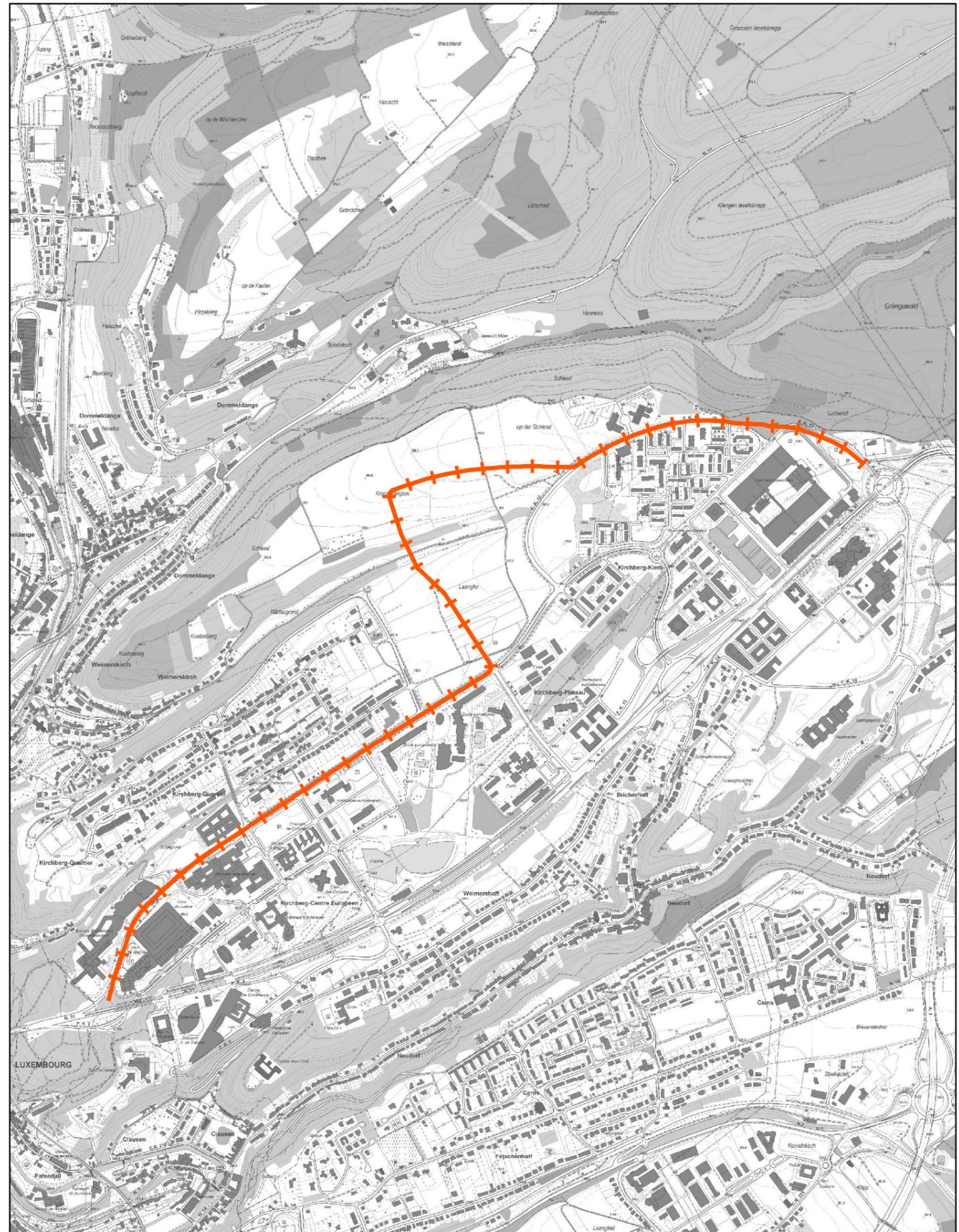


après modification

2.9 Ligne de tram entre l'Avenue J.F. Kennedy et Kuebebiert renommé en Ligne de tram entre le Boulevard Konrad Adenauer et Kuebebiert

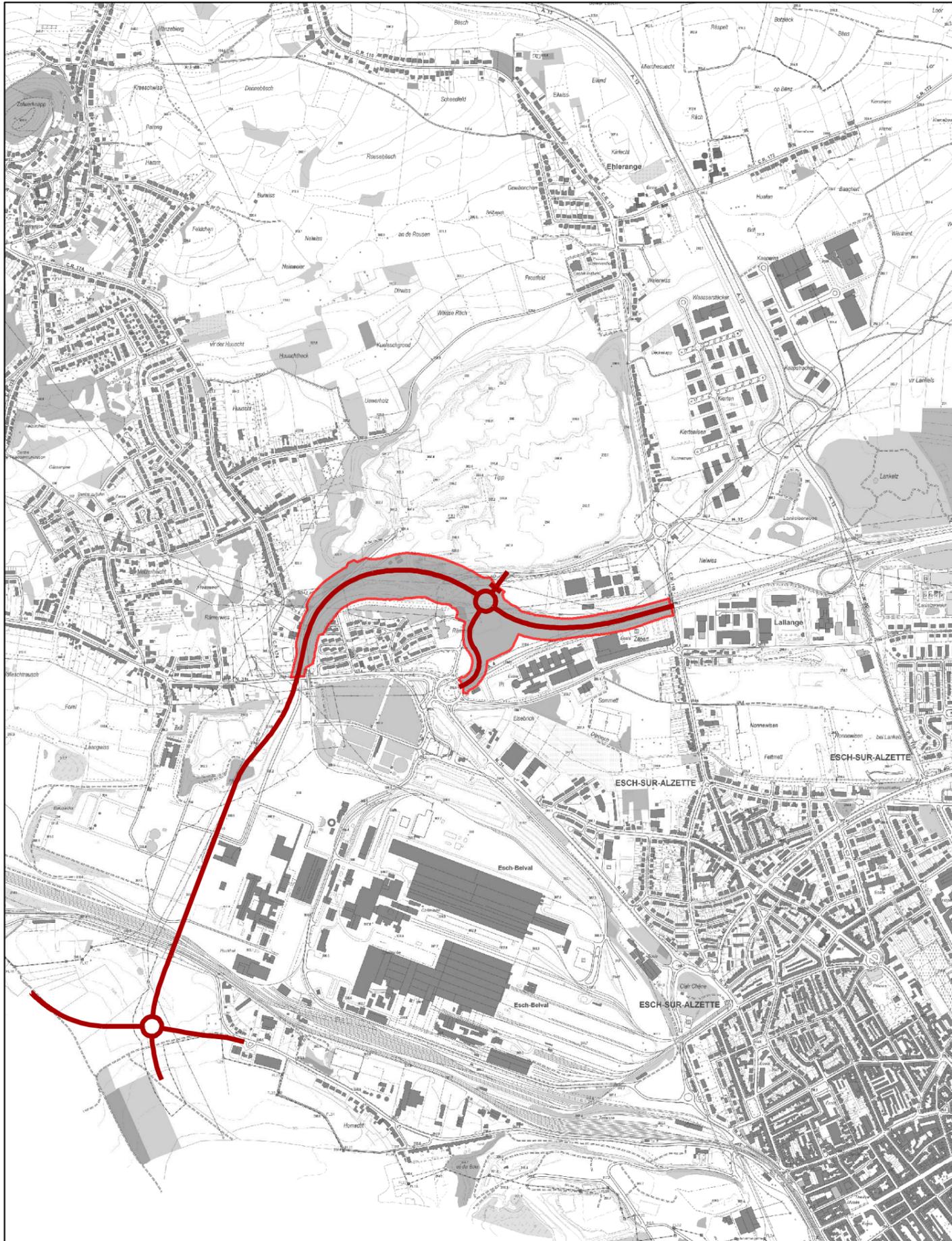


avant modification

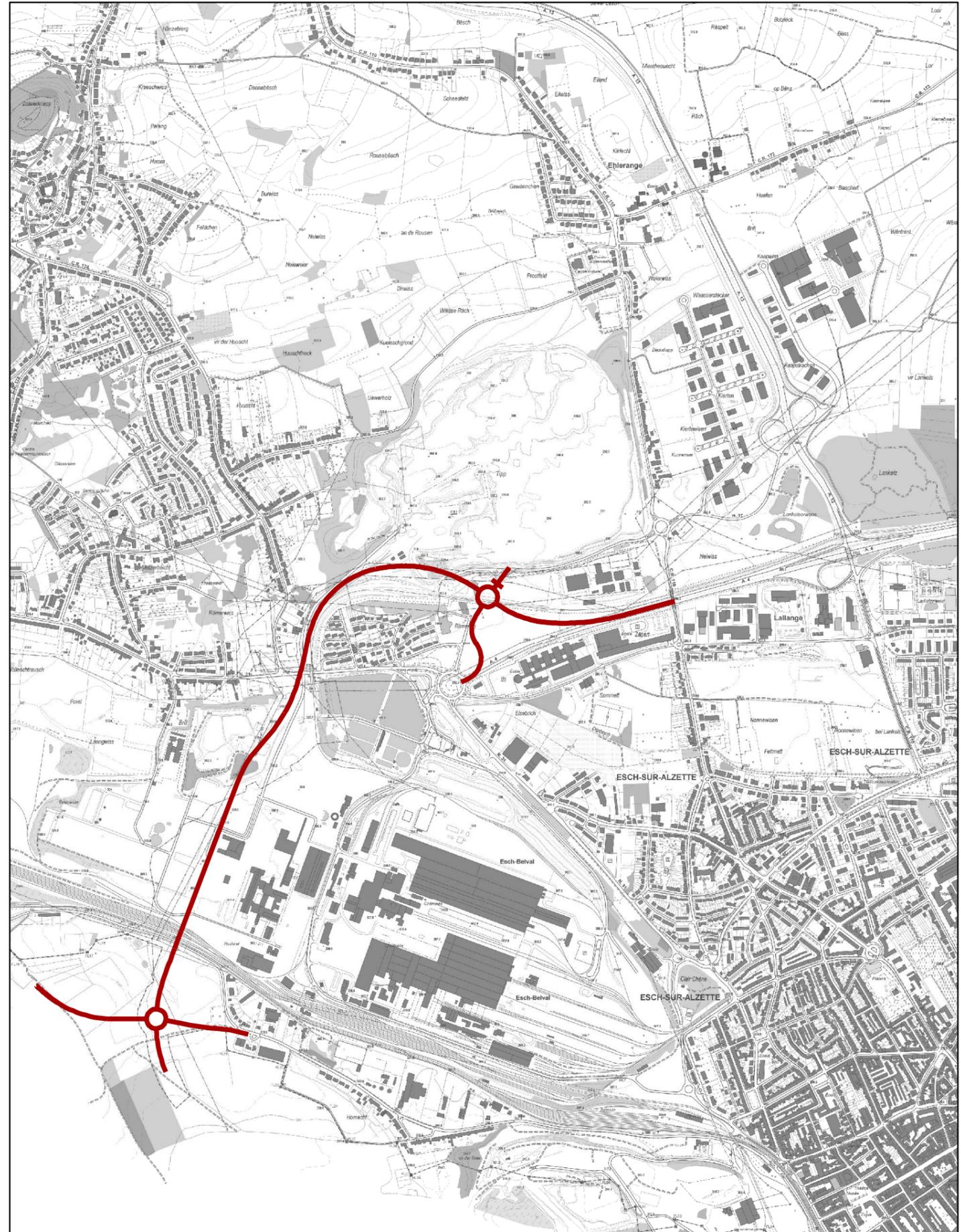


après modification

4.4 Liaison Micheville (A4)



avant modification

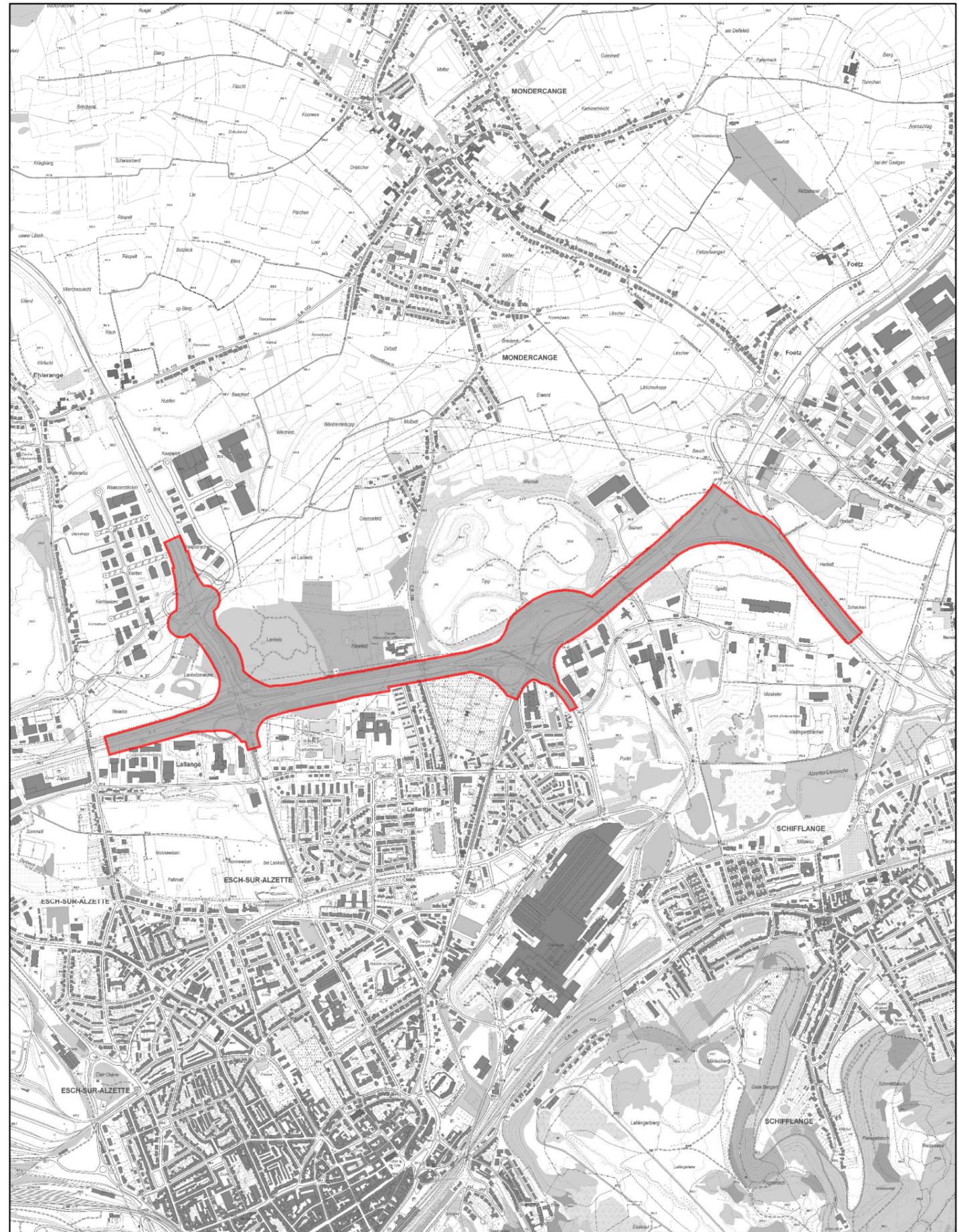


après modification

4.5 Optimisation de la Collectrice du Sud (A13-A4-A13)

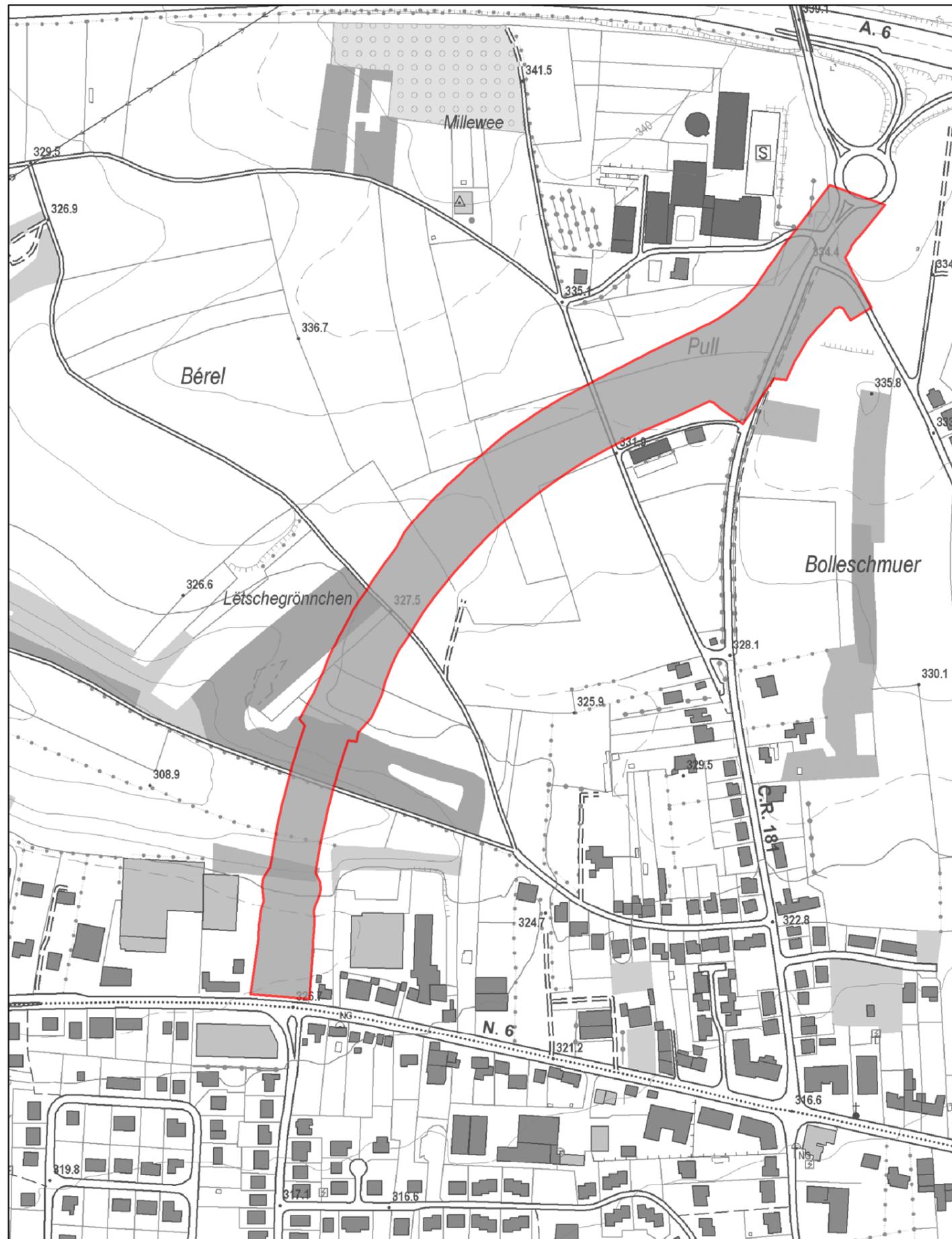


avant modification

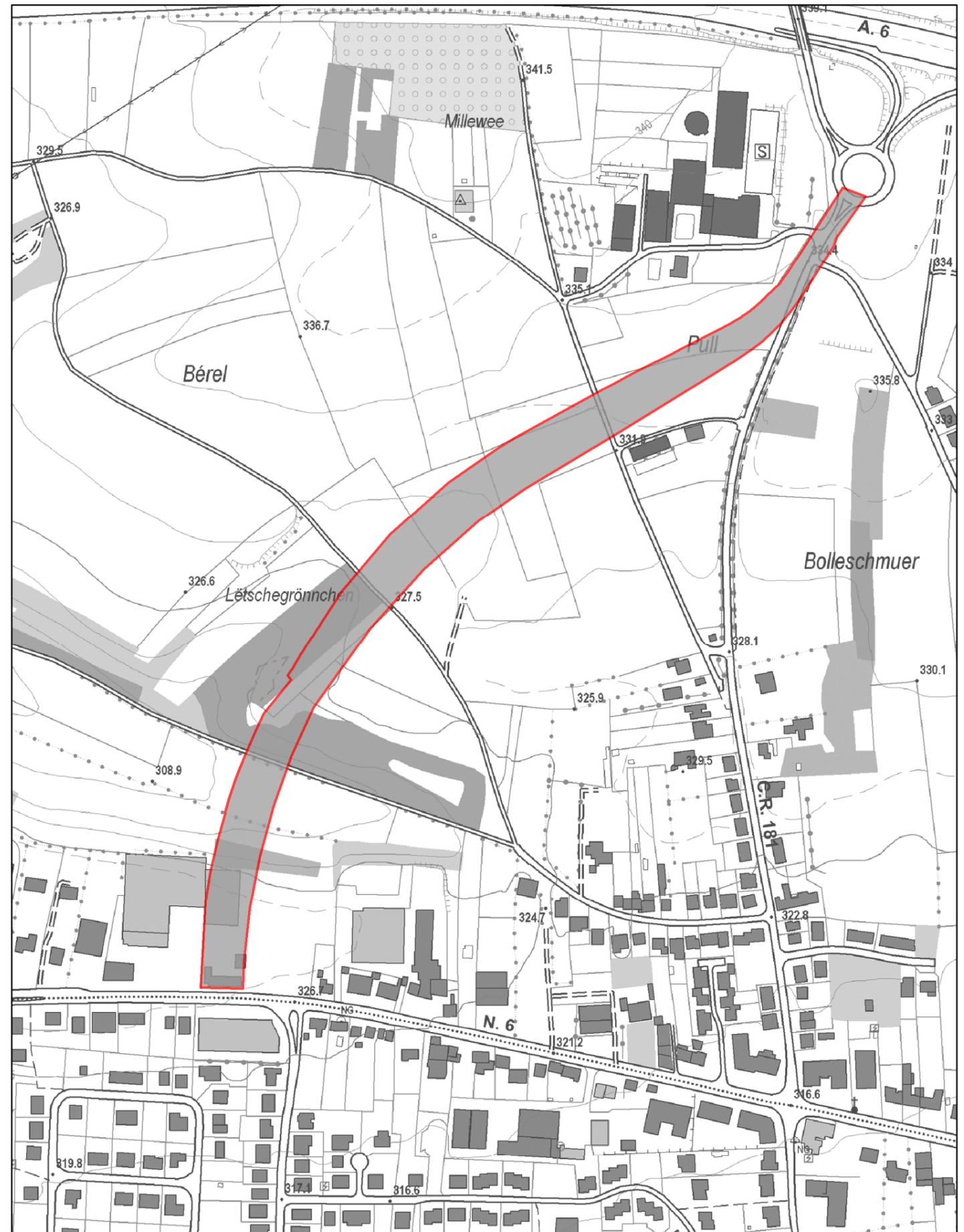


après modification

6.2 Voies de délestage de Strassen



avant modification

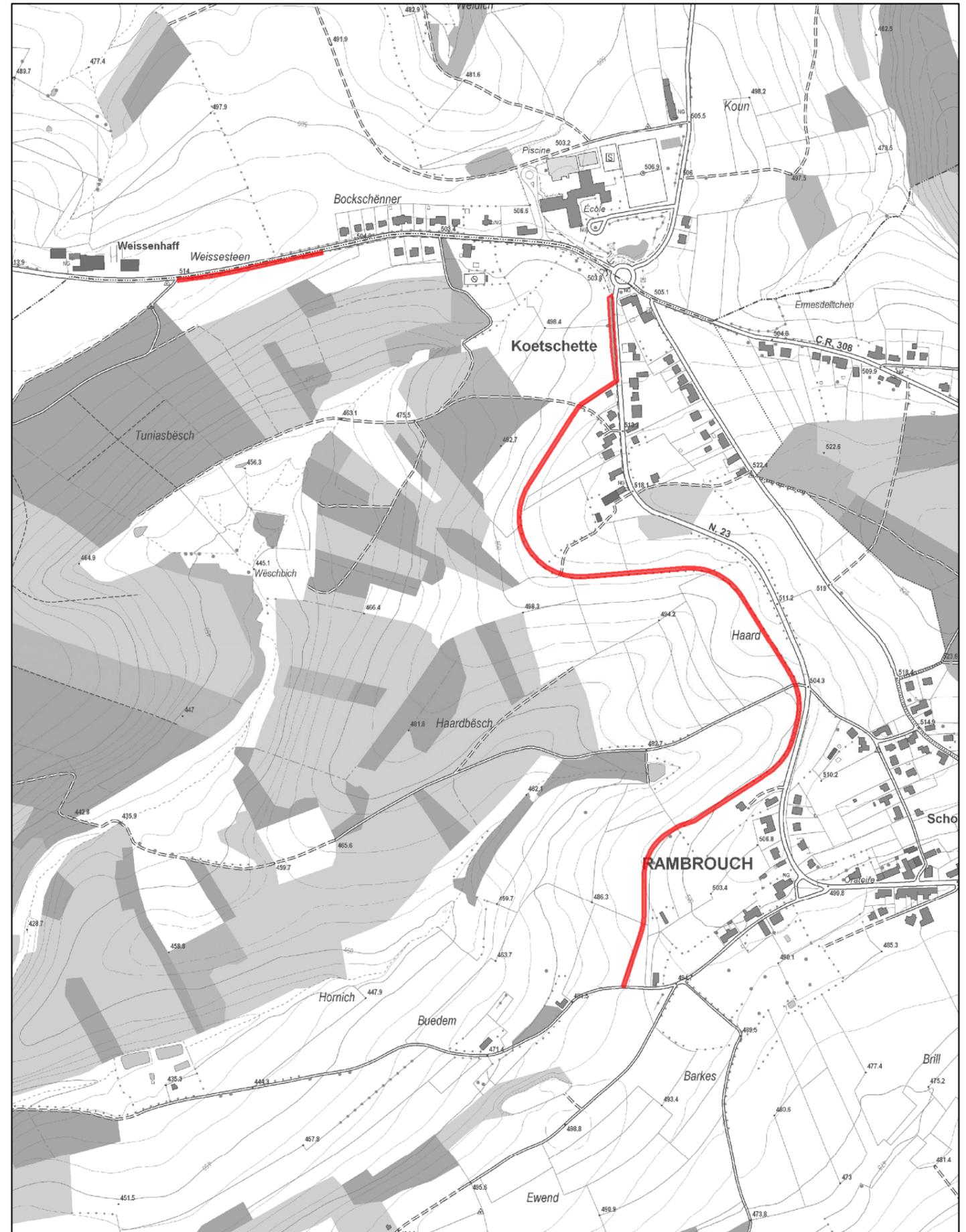


après modification

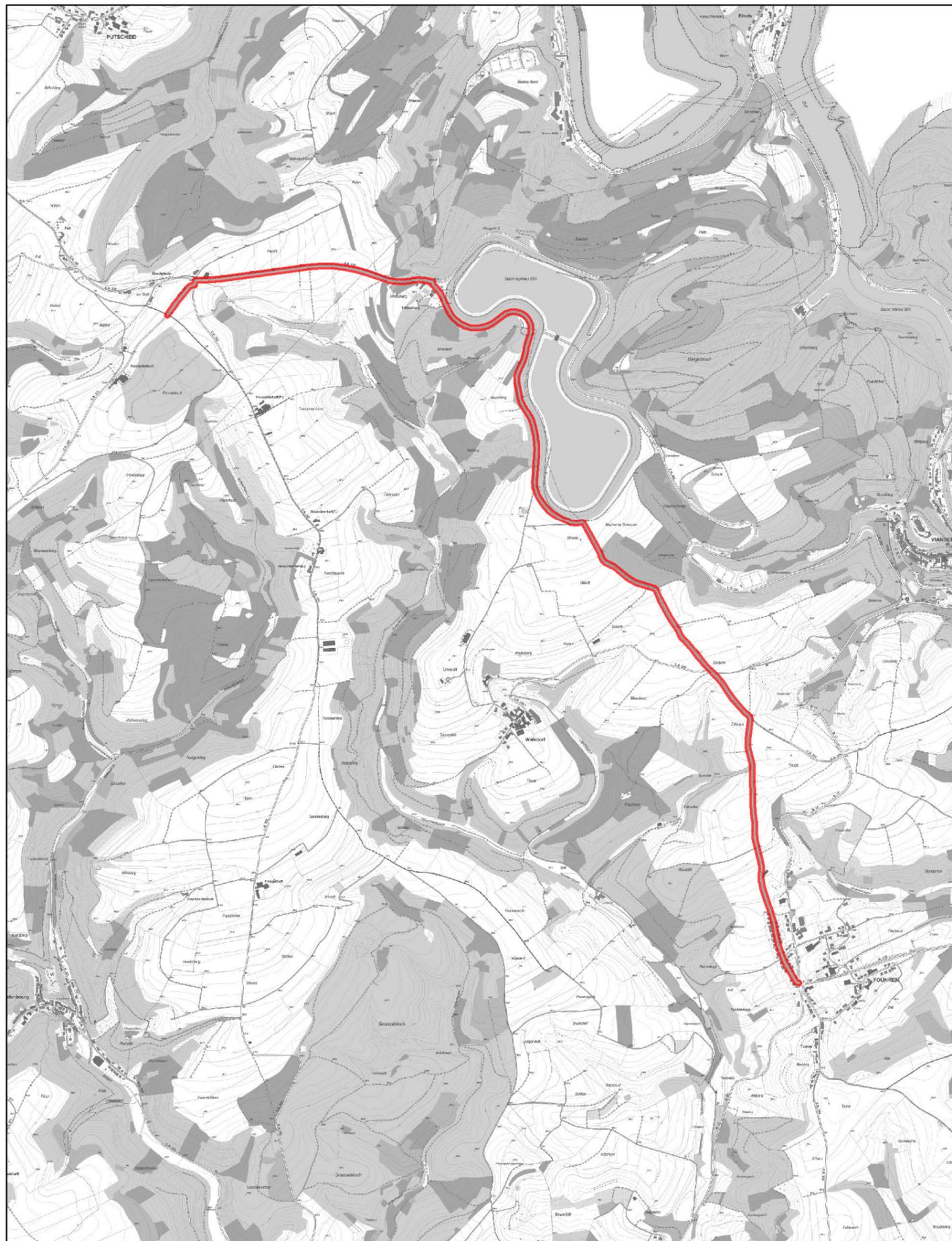
8.11 PC17 Rambrouch - Koetschette



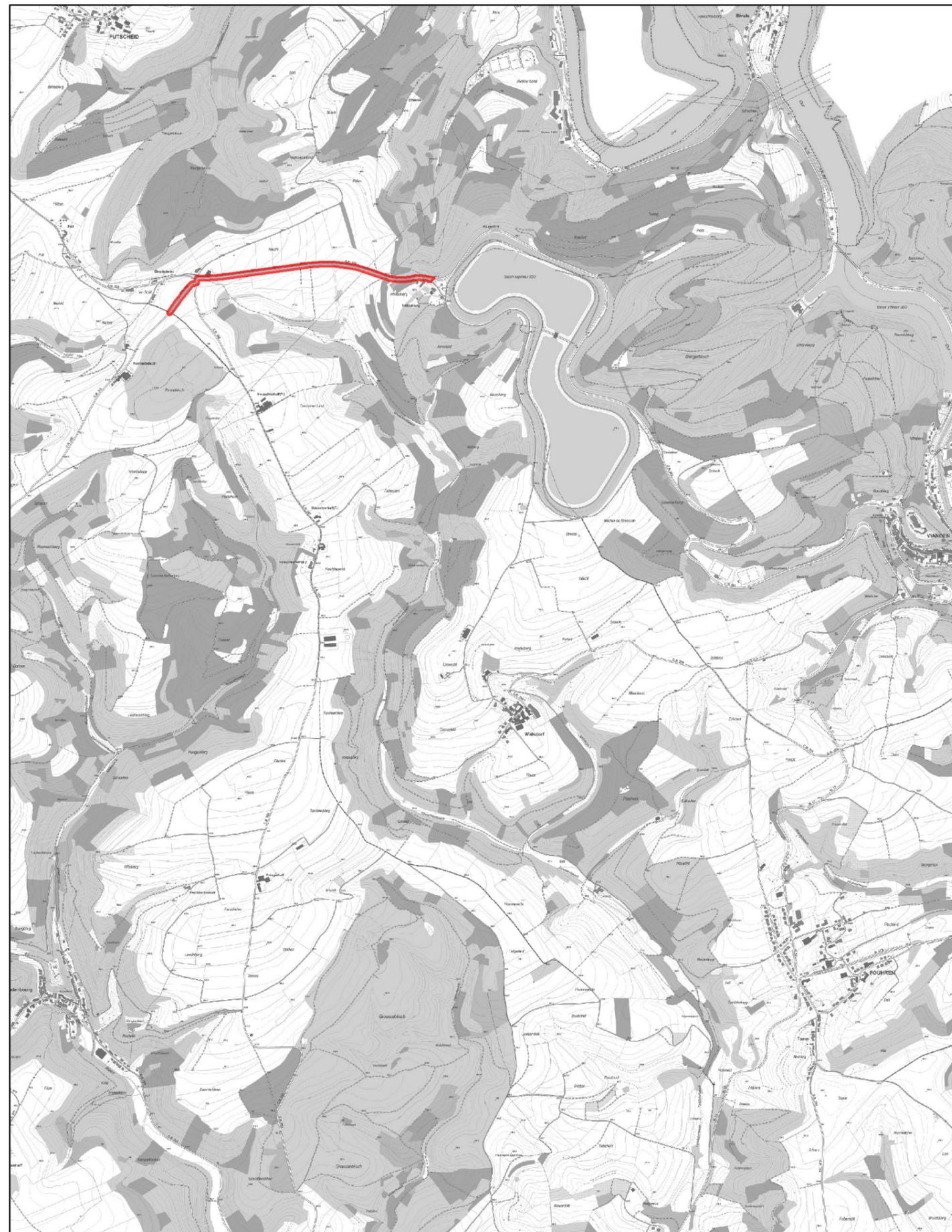
avant modification



après modification



avant modification



après modification