

Projet de règlement grand-ducal rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports »

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire ;

Vu la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain ;

Vu la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;

Vu la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;

Vu la fiche financière ;

Vu l'avis du ministre ayant la protection de l'environnement dans ses attributions et les avis des autres autorités ayant des responsabilités spécifiques en matière d'environnement, rendus sur base de l'article 6, paragraphe 3 de la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;

Vu l'évaluation environnementale stratégique élaborée sur base de la loi précitée du 22 mai 2008 ;

Vu la décision du Gouvernement en conseil concernant la transmission du projet de plan directeur sectoriel « transports » aux collèges des bourgmestre et échevins des communes territorialement concernées et au Conseil supérieur de l'aménagement du territoire, prise sur base de l'article 12 de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire ;

Vu les avis des États membres dont le territoire est susceptible d'être touché de manière notable ainsi que de leur public, rendus sur base de l'article 8 de la loi précitée du 22 mai 2008;

Vu les observations introduites dans le cadre de la procédure prévue à l'article 12 de la loi précitée du 17 avril 2018 ;

Vu les observations et suggestions introduites dans le cadre de la procédure prévue à l'article 7 de la loi précitée du 22 mai 2008 ;

Vu les avis émis par les communes territorialement concernées sur base de l'article 12 de la loi précitée du 17 avril 2018 ;

Vu l'avis du ministre ayant la protection de l'environnement dans ses attributions et les avis des autres autorités ayant des responsabilités spécifiques en matière d'environnement sur base de l'article 7, paragraphe 2, de la loi précitée du 22 mai 2008 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de l'aménagement du territoire ;

Vu la délibération du Gouvernement en conseil portant approbation définitive du plan directeur sectoriel « transports » ;

Vu les avis de la Chambre de [●], de la Chambre des [●] et de la Chambre du [●] ;

L'avis de la Chambre de [●], de la Chambre des [●] et de la Chambre du [●] ayant été demandé ;

Notre Conseil d'État entendu ;

Sur rapport de Notre Ministre de l'Aménagement du territoire, de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Chapitre I^{er} – Dispositions générales, définitions et objectifs

Art. 1^{er}. Le présent règlement grand-ducal rend obligatoires la partie écrite et la partie graphique du plan directeur sectoriel « transports ».

Art. 2. Au sens du présent règlement grand-ducal, on entend par :

1. « projets d'infrastructure de transport » : projets de voies de communication du réseau routier, de voies ferrées, du réseau cyclable national, projets de parkings « park and ride », projets de pôles d'échanges et de plateformes multimodales « fret » ainsi que des espaces de co-travail autour des pôles d'échanges multimodaux. Sont inclus tous les projets d'installations nécessaires au bon fonctionnement aux projets d'infrastructure de transport, tels que les accès, les arrêts ferroviaires, gares routières et de tramway, les gares de triages, les centres de remisage et de maintenance, les échangeurs, les ponts et les stations-service, nécessaires au bon fonctionnement de ceux-ci ;
2. « couloirs et zones superposés » : bandes ou zones désignées dans la partie graphique destinées à accueillir des projets d'infrastructure de transport ;
3. « projets d'infrastructure pouvant être déclarés d'utilité publique » : projets d'infrastructure de transport pouvant être déclarés d'utilité publique selon les formes établies par la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
4. « projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés » : représentation graphique d'un projet ou partie de projet d'infrastructure de transport pour lesquels aucune zone superposée au sens de l'article 20, paragraphe 2, de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire n'est prévue.

Art. 3. Font partie intégrante du présent règlement grand-ducal les annexes suivantes :

Annexe 1 : liste des projets d'infrastructure de transport, à savoir :

1. Projets d'infrastructure de transport collectif ;

2. Projets d'infrastructure de trafic individuel motorisé ;
3. Projets de parking « park & ride » et de pôle d'échanges ;
4. Projets de piste cyclable nationale.

Annexe 2 :
a. plans à l'échelle 1:2 500 sur base du plan cadastral numérisé (PCN) tel que mis à disposition par l'Administration du cadastre et de la topographie indiquant des couloirs et zones superposés pour les projets d'infrastructure de transport énumérés à l'annexe 1 ;
b. cartes à échelles variables sur base d'une orthophotographie telle que mise à disposition par l'Administration du cadastre et de la topographie indiquant projets ou parties de projets sans couloirs ni zones superposés ;

Art. 4. Le plan directeur sectoriel « transports » a pour objectif de garantir la réalisation et le réaménagement de projets d'infrastructure de transport, en superposant de plein droit aux projets et plans d'aménagement général des couloirs et zones destinés à les accueillir.

Chapitre II – Projets d'infrastructure de transport

Art.5. (1) Les projets d'infrastructure de transport énumérés à l'annexe 1 sont représentés graphiquement, soit par des couloirs et zones superposés au sens de l'article 6 du présent règlement, soit, dans leur intégralité ou en partie, par un tracé schématique sans couloir ni zone superposés.

(2) Parmi les projets d'infrastructure de transport sont désignés ceux pouvant être déclarés d'utilité publique ainsi que leur ordre de priorité respectif.

Chapitre III – Mise en œuvre des couloirs et zones superposés pour projets d'infrastructure de transport par le plan d'aménagement général

Art. 6. (1) Les couloirs et zones pour projets d'infrastructure de transport constituent des zones superposées au sens de l'article 20, paragraphe 2 de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire et reprises dans la partie graphique et la partie écrite des plans et projets d'aménagement général des communes conformément à l'article 38 du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général des communes.

(2) Les couloirs et zones superposés doivent être gardés libres de toute construction, hormis celles définies au premier point de l'article 2.

(3) À l'intérieur des couloirs ou zones superposés pour projets figurant au point 3 de l'annexe 1, seule la désignation de la zone de base définie à l'article 20 du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune est autorisée.

La désignation des catégories de zones de base définies à l'article 27 du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune peut être autorisée à l'intérieur des couloirs et zones superposés pour projets d'infrastructure de transport figurant à l'annexe 1 point 3, afin de respecter des obligations découlant de la législation en matière d'environnement ainsi qu'en matière de patrimoine culturel et archéologique.

(4) À l'intérieur des couloirs et zones superposés du plan directeur sectoriel « transports », seule la désignation des zones superposées définies aux articles 30 à 35 du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune est autorisée.

Chapitre IV – Dispositions finales

Art. 7. La partie graphique du plan directeur sectoriel « transports » reprise à l'annexe 2 peut être consultée sur le site internet du Département de l'aménagement du territoire et peut être consultée sous forme de carte interactive sur le site du Géoportail du Grand-Duché de Luxembourg géré par l'Administration du cadastre et de la topographie.

Seuls les plans originaux font foi. Les plans reproduits ou réduits n'ont qu'un caractère indicatif.

Art. 8. Notre Ministre de l'Aménagement du territoire, Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Henri

Le Ministre de l'Aménagement du territoire

Claude Turmes

Le Ministre des Finances

Pierre Gramagna

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

François Bausch

Annexe 1 – Liste des projets d’infrastructure de transport

1. Projets d’infrastructure de transport collectif :

	Projets	Couloirs et zones superposés	Projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés	Projets d’infrastructure pouvant être déclarés d’utilité publique	Ordre de priorité
1.1	Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg	X		X	1
1.2	Mise à double voie intégrale de la ligne ferroviaire entre Luxembourg et Pétange	X		X	1
1.3	Mise à double voie du tronçon Hamm - Sandweiler	X		X	1
1.4	Mise à double voie de la ligne du Nord sur le tronçon Clervaux - Pfaffenmühle		X	X	3
1.5	Mise à double voie du tronçon Sandweiler – Oetrange	X		X	3
1.6	Mise à double voie du tronçon de ligne Rodange – frontière française		X		2
1.7	Gare Centrale de Luxembourg – Aménagement des quais 5 et 6 et restructuration des plans de voies	X		X	1
2.1	Ligne de tram entre le pôle d’échanges Kirchberg/Luxexpo et la Gare Centrale	X		X	1
2.2	Ligne de tram entre le pôle d’échanges Kirchberg /Luxexpo et Höhenhof / Aérogare	X		X	1
2.3	Ligne de tram entre la Gare Centrale et les pôles d’échanges Bonnevoie, Howald et Cloche d’Or	X		X	1
2.4	Ligne de tram entre la Gare Centrale et la porte de Hollerich		X	X	2
2.5	Ligne de tram entre la place de l’Etoile et l’intersection Route d’Arlon-Boulevard de Merl	X		X	2
2.6	Ligne de tram sur le Boulevard de Merl		X	X	2

	Projets	Couloirs et zones superposés	Projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés	Projets d'infrastructure pouvant être déclarés d'utilité publique	Ordre de priorité
2.7	Ligne de tram entre la Porte de Hollerich et les boulevards de Merl et de Cessange		X	X	2
2.8	Ligne de tram rapide entre Boulevard de Cessange et Belvaux		X	X	2
2.9	Ligne de tram entre Boulevard Konrad Adenauer et Kuebebiërg		X	X	2
2.10	Ligne de tram entre l'intersection Route d'Arlon - Boulevard de Merl et Tossebiërg		X	X	3
2.11	Ligne de Tram entre l'Aërogare et Kalchesbrëck		X	X	3
3.1	Bus à haut niveau de service « est-ouest » dans la région Sud	X		X	2
3.2	Corridor bus sur l'A4 entre Foetz et Leudelange-Sud sur bande d'arrêt d'urgence		X	X	1
3.3	Boulevard urbain Ettelbruck-Diekirch et priorisation pour bus à Diekirch	X		X	1
3.4	Corridor de transport collectif entre Höhenhof et Parc d'activité Syrdall		X		2

2. Projets d'infrastructure de trafic individuel motorisé :

	Projets	Couloirs et zones superposés	Projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés	Projets d'infrastructure pouvant être déclarés d'utilité publique	Ordre de priorité
4.1	A3 – Section entre la Frontière française et l'Aire de Berchem : Optimisation du réseau autoroutier dans le cadre de réalisation de l'Eurohub /de la plateforme ferroviaire multimodale à Bettembourg / Dudelange avec priorisation pour bus et covoiturage	X		X	1
4.2	A3 – Mise à 2x3 voies de la section Aire de Berchem - Croix de Gasperich avec priorisation pour bus et covoiturage	X		X	1
4.3	A6 – Sécurisation / Optimisation de la Croix de Cessange et de l'échangeur Helfenterbrück	X		X	1
4.4	Liaison Micheville (A4)		X	X	1
4.5	Optimisation de la Collectrice du Sud avec site propre bidirectionnel pour bus (A13-A4-A13)	X		X	1
4.6	Echangeur et accès Z.A. Fridhaff	X		X	1
4.7	Sécurisation de la B7 entre l'échangeur Colmar-Berg et l'échangeur Ettelbruck – Elimination des goulots d'étranglement	X		X	1
4.8	Raccordement de la zone logistique de Contern au réseau autoroutier		X		2
5.1	Transversale de Clervaux (N7- N18)		X	X	1
5.2	Sécurisation de la N7 entre le giratoire Fridhaff et le giratoire Wemperhaard		X	X	1
5.3	Contournement de Olm-Kehlen (N6-A6-N12)		X		3
5.4	Contournement de Troisvierges (N12)		X		3
5.5	Contournement de Bascharage (E44/N5)	X		X	1

	Projets	Couloirs et zones superposés	Projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés	Projets d'infrastructure pouvant être déclarés d'utilité publique	Ordre de priorité
5.6	Voie de délestage à Echternach (N10/E29/N11)	X		X	1
5.7	Contournement de Hosingen (E421/N7)	X		X	1
5.8	Contournement de Heinerscheid (E421/N7)	X			2
5.9	Contournement de Dippach (E44/N5)		X		2
5.10	Contournement d'Ettelbruck (N7-N15)	X		X	2
5.11	Contournement de Feulen (N15- N21- N15)		X		2
5.12	Contournement d'Alzingen		X		2
5.13	Route de substitution N7-CR123 à Mersch	X			2
6.1	Boulevard de Merl (N6-N5-A4)	X		X	1
6.2	Voies de délestage de Strassen	X		X	1
6.3	Boulevard de Cessange (A4-N4)	X		X	1
6.4	Desserte interurbaine Differdange – Sanem		X		2
6.5	Nouvelle N3 à Bonnevoie/Howald	X		X	1
6.6	Route de desserte à Redange		X		2

3.Projets de parking « park & ride » et de pôle d'échanges :

	Projets	Couloirs et zones superposés	Projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés	Projets d'infrastructure pouvant être déclarés d'utilité publique	Ordre de priorité
7.1	Pôle d'échanges „Héienhaff“		X	X	1
7.2	Pôle d'échanges Bettembourg		X		1
7.3	P&R Colmar-Berg/Schieren		X		2
7.4	P&R Frisange	X		X	1
7.5	Pôle d'échanges Mersch (I, II et CFL)	X		X	1
7.6	Pôle d'échanges Rodange	X		X	1
7.7	P&R Troisvierges		X		1
7.8	P&R Wasserbillig	X		X	1
7.9	Pôle d'échanges Bascharage/Sanem		X		1
7.10	P&R Mamer-Capellen		X		2
7.11	P&R Schwebach-Pont	X			2
7.12	P&R Quatre-Vents	X			2
7.13	Pôle d'échanges Moutfort		X		2
7.14	Pôle d'échanges Raemerich	X			2
7.15	Pôle d'échanges Tossebiérg		X		3

4.Projets de piste cyclable nationale :

	Projets	Couloirs et zones superposés	Projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés	Projets d'infrastructure pouvant être déclarés d'utilité publique	Ordre de priorité
8.1	Piste cyclable express entre Luxembourg-Ville et Belval		X		2
8.2	PC1 Dommeldange Schmelz		X		1
8.3	PC1 Strassen - Juegdschlass	X			2
8.4	PC2 Traversée Junglinster	X			2
8.5	PC5 Medernach - Ermsdorf		X		2
8.6	PC6 Mondorf - Ellange-Gare		X		1
8.7	PC6 Peppange - Bettembourg	X			1
8.8	PC8 Belvaux	X			1
8.9	PC10 Abweiler - Leudelange	X			2
8.10	PC14 Schoenfels - Mersch	X			1
8.11	PC17 Rambrouch - Koetschette	X			2
8.12	PC18 Koetschette	X			2
8.13	PC22 Groesteen - Fohren	X			2
8.14	PC23 Blesbréck - Fohren		X		2
8.15	PC27 Irrgarten - Gare Cents	X			1
8.16	PC27 Scheedhaff - Sandweiler-Gare		X		1
8.17	PC28 Bettembourg - Cloche d'Or	X			1

Annexe 2

- a. plans à l'échelle 1:2 500 sur base du plan cadastral numérisé (PCN) tel que mis à disposition par l'Administration du cadastre et de la topographie, indiquant des couloirs et zones superposés pour les projets d'infrastructure de transport énumérés sous l'annexe 1 ;
- b. cartes à échelles variables sur base d'une orthophotographie telle que mise à disposition par l'Administration du cadastre et de la topographie indiquant des projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés énumérés sous l'annexe 1.

Projet de règlement grand-ducal rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports »

Exposé des motifs

I. Considérations générales

1°) Introduction

Les plans directeurs sectoriels sont des instruments 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 (PDS), tout comme les plans d'occupation du sol (POS) rendent le PDAT opérationnel, soit pour la totalité du territoire national, soit pour une partie déterminée du territoire national seulement.

Dans ce cadre, quatre PDS 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.

Alors que les PDS cadrent le développement territorial de façon durable à l'échelle nationale, leur élaboration constitue un premier pas en vue de la réalisation de l'objectif communautaire, inscrit à l'article 3, point 3, du Traité sur l'Union européenne, consistant à promouvoir la cohésion économique, sociale et territoriale.

Les PDS constituent par conséquent la réalisation des objectifs politiques de l'« Agenda territorial 2020 », adopté lors de la réunion informelle des ministres chargés de l'aménagement du territoire et du développement territorial le 19 mai 2011 à Gödöllő, en ce que ce dernier vise, entre autres, à renforcer la cohésion territoriale et à promouvoir la reconnaissance de la dimension territoriale des politiques sectorielles.

La mise en pratique de l'« Agenda territorial 2020 » commande en effet de tenir compte, lors de l'élaboration des politiques sectorielles, de leurs effets sur les territoires afin d'éviter l'apparition d'obstacles à leur mise en œuvre et d'effets secondaires indésirables, en :

- adaptant les interventions aux spécificités de la zone en question et en abordant la planification de manière territoriale ;
- adoptant une approche de terrain.

En effet, étant donné que les dynamiques territoriales ne s'arrêtent pas aux frontières étatiques, l'élaboration des PDS doit s'inscrire dans un contexte transfrontalier et grand-régional, étant entendu que leurs effets réglementaires soient limités aux frontières luxembourgeoises.

2°) Processus d'élaboration

Les quatre PDS précités ont fait l'objet d'un processus de concertation au niveau technique et au niveau politique entre les administrations, ministères et autres entités administratives concernés, de sorte à assurer une cohérence d'ensemble des différents plans par une approche intégrative des secteurs touchés.

En outre, les quatre PDS ont chacun été soumis à une évaluation environnementale stratégique (EES) conformément à la loi modifiée du 22 mai 2008 relative aux incidences des plans et programmes sur l'environnement. Cette procédure vise à évaluer les conséquences environnementales d'un plan ou d'un programme donné, de manière à :

- en minimiser les effets négatifs ;
- assurer la prise en compte des conséquences environnementales à un stade précoce du processus décisionnel de planification, le tout aux côtés de la prise en compte d'autres considérations qu'elles soient de nature économique ou sociale.

Les EES des quatre PDS ont été effectuées en parallèle afin d'optimiser l'interaction entre les plans et de permettre une approche intégrative. Ceci a non seulement permis d'optimiser le processus de concertation, mais a également favorisé l'encadrement et la structuration de l'ensemble de la démarche par l'analyse des conséquences environnementales des quatre PDS sous un chapeau commun.

3°) Les objectifs de l'aménagement du territoire et de l'instrument du PDS

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 de toutes les parties du territoire national. À travers les moyens énumérés à l'article 2, paragraphe 2 de la loi précitée du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire orienté 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.

L'instrument du PDS constitue l'un de ces moyens, dont les objectifs sont de déterminer des utilisations du sol conformes aux planifications d'intérêt général et d'inciter les communes à développer et à mettre en œuvre des stratégies intercommunales.

4°) Les effets des prescriptions du PDS

Le PDS est un instrument d'aménagement du territoire, rendu obligatoire par règlement grand-ducal, contenant des prescriptions écrites qui peuvent être complétées par des prescriptions graphiques couvrant l'ensemble ou des parties déterminées du territoire national.

Les prescriptions d'un PDS sont applicables dès l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal (RGD) rendant obligatoire le PDS. Par conséquent, aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions prévues par le plan, exception faite des autorisations de construire à délivrer en application d'un plan d'aménagement particulier (PAP) dûment approuvé avant l'entrée en vigueur du RGD rendant obligatoire le PDS et les autorisations de construire introduites avant cette entrée en vigueur.

Certaines prescriptions du PDS nécessitent d'être mises en œuvre sur base d'une énumération de zones « admissibles » contenue dans le PDS, à l'occasion d'une refonte, d'une modification ou d'une mise à jour du plan d'aménagement général (PAG) ou, le cas échéant, jusqu'à ce qu'un POS soit rendu obligatoire.

D'autres prescriptions du PDS sont mises en œuvre par des projets d'aménagement particulier « nouveau quartier », qui précisent et exécutent une des zones dont le mode d'utilisation du sol est admis par le PDS.

5°) La partie graphique du PDS

La partie graphique du PDS indique les parties du territoire national faisant l'objet d'une zone superposée découlant du PDS, laquelle est définie à l'échelle 1:2 500 sur base du plan cadastral numérisé (PCN) tel que émis par l'Administration du cadastre et de la topographie. Les communes pourront ainsi déterminer avec certitude si une parcelle est affectée ou non par les prescriptions du PDS et veiller à ce que ces terrains ne fassent pas l'objet d'utilisations contraires aux prescriptions du PDS.

6°) Les servitudes provisoires

Au cours des études ou travaux tendant à établir un PDS et jusqu'à ce que ce dernier soit rendu obligatoire par RGD, le ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions peut décider, soit d'office, soit sur demande du conseil communal, que toute initiative d'élaboration d'un plan d'aménagement particulier « nouveau quartier » (PAP NQ), tout morcellement de terrains, toute modification de limites de terrains en vue de l'affectation de ceux-ci à la construction et toute construction ou réparation confortative ainsi que tous travaux généralement quelconques, à l'exception des travaux de conservation et d'entretien, sont interdits en tant qu'ils seraient contraires au projet de plan.

Parallèlement, aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle contrevient à la décision précitée du ministre, exception faite des autorisations de construire à délivrer en application d'un plan d'aménagement particulier dûment approuvé avant la notification y relative ou des demandes d'autorisation de construire introduites avant ladite notification.

7°) Les commissions de suivi

Chaque PDS est doté d'une commission de suivi. L'évolution permanente de la réalité du terrain impose en effet de percevoir le PDS non pas comme un instrument de planification figé mais comme un instrument de planification adaptable et évolutif.

La mise en place d'un suivi continu de l'évolution de la réalité du terrain par le biais de l'instauration de commissions de suivi permettra de mesurer en temps utile les besoins en surfaces et d'enclencher le cas échéant une procédure de modification, voire une procédure de modification ponctuelle du plan.

II. Le plan directeur sectoriel « transports » (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 plan directeur sectoriel « transports » (PST) permet ainsi de conférer un cadre réglementaire aux documents de planification et faciliter la transposition de la stratégie MODU. Pour ce faire, le PST désigne des couloirs et zones destinés à accueillir des projets d'infrastructures de transport.

Il a en outre été veillé à ce que la planification prévue par le PST soit cohérente avec celle des autres plans directeurs sectoriels primaires élaborés en parallèle.

Dans le cadre desdits projets, le PST désigne:

1. les couloirs et zones superposés tels qu'indiqués graphiquement à l'annexe 2.a. ;

2. les projets ou parties de projets d'infrastructure de transport sans couloir ni zone superposés tels qu'indiqués graphiquement à l'annexe 2.b. ;
3. les projets d'infrastructure pouvant être déclarés d'utilité publique ;
4. l'ordre de priorité des projets d'infrastructure de transport.

Le PST superpose, dans ce contexte, des couloirs et zones pour des projets d'infrastructures si le niveau technique des études le permet. La liste des projets auxquels s'applique cette réservation de couloirs est reprise dans le règlement grand-ducal rendant obligatoire le PST à l'annexe 1. Étant donné que les couloirs et zones du PST se superposent de plein droit aux PAG, les communes sont contraintes de garder les corridors libres de toutes constructions et, le cas échéant, à l'exception de la désignation des « zones de gares ferroviaires et routières » pour les projets énumérés au point 3 de l'annexe 1.

Ainsi, le PST s'adresse principalement aux communes et non aux particuliers.

Au total, le PST comprend 81 projets d'infrastructure de transport, dont :

- 44 projets profitent de couloirs ou zones réservés, détaillés à l'échelle 1:2 500 ;
- 41 projets peuvent être déclarés d'utilité publique;
- 40 projets sont classés en ordre de priorité 1 ;
- 34 projets sont classés en ordre de priorité 2 ;
- 7 projets sont classés en ordre de priorité 3.

Le PST distingue quatre grandes catégories de projets d'infrastructure de transport, à savoir :

1. les projets d'infrastructure de transport collectif ;
2. les projets d'infrastructure du trafic individuel motorisé ;
3. les projets de parking « park & ride » et de pôle d'échange ;
4. les projets de piste cyclable nationale.

III. Évaluation environnementale stratégique (EES)

Dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique (EES), une évaluation des incidences environnementales qui pourraient surgir dans le cadre de la programmation sectorielle et territoriale prévue dans le projet de PST a été effectuée.

En tout, 81 projets d'infrastructure de transports ont été analysés dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique (EES) du projet de plan directeur sectoriel « transports ». Ces projets et leurs espaces respectifs concernés ont été décrits, les incidences sur les biens à protéger (population/santé humaine, diversité biologique/faune/flore, sol, eau, climat et air, paysages, biens culturels) ont été évaluées et leur contribution à l'atteinte des principaux objectifs environnementaux nationaux appréciée. L'alternative de non mise en œuvre du plan et les effets cumulatifs entre projets de plans directeurs sectoriels ont été étudiés. En conséquence, l'évaluation recommande pour chaque projet des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des incidences environnementales négatives significatives, ainsi que des mesures d'intégration paysagère.

Projet de règlement grand-ducal rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports »

Commentaire des articles

Chapitre I^{er} – Dispositions générales, définitions et objectifs

Ad article 1^{er}

L'article 1^{er} dispose que conformément à l'article 11 paragraphe (1), point 1° de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire, le règlement grand-ducal (RGD) rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » (PST) comporte une partie écrite d'ordre purement rédactionnel d'une part et une partie graphique d'autre part (plans).

La partie écrite contient l'ensemble des prescriptions applicables aux communes et à l'État à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal.

Ad article 2

L'article 2 réunit l'ensemble des définitions arrêtées par le règlement grand-ducal.

Ad point 1

La notion « projets d'infrastructure de transport » énumère les catégories d'infrastructures de transport pouvant être accueillies dans les couloirs et zones superposés du PST ainsi qu'une liste non exhaustive des installations et constructions connexes ou accessoires. Ces installations connexes et accessoires contribuent au bon fonctionnement et à l'accessibilité de ces infrastructures de transport ainsi qu'à leur intégration dans les infrastructures existantes.

Ad point 2

Pas de commentaire.

Ad point 3

La notion d'« infrastructure d'utilité publique » décrit les projets d'infrastructure de transport pour lesquels le Gouvernement envisage de requérir une déclaration d'utilité publique en vue de procéder à une procédure d'expropriation sur base de la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ad point 4

La notion de « projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés » comprend les projets ou parties de projet dont l'état d'avancement des études respectives n'est pas assez avancé pour permettre la réservation d'un couloir ou d'une zone superposés ou pour lesquels la désignation d'un couloir ou d'une zone superposés n'est pas nécessaire.

La représentation graphique de ces projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés est nécessaire pour que ces derniers tombent dans le champ d'application des dérogations prévues par le plan directeur sectoriel « paysages ».

Ad article 3

L'article 3 énumère les annexes qui font partie intégrante du règlement grand-ducal rendant obligatoire le PST.

L'annexe 1 comporte une liste de projets d'infrastructure de transport en spécifiant pour chaque projet :

- (i) si des couloirs et zones superposés lui sont réservés ou s'ils sont illustrés graphiquement sans couloir ni zone superposés ;
- (ii) un ordre de priorité situé sur une échelle de 1 à 3 indiquant à titre informatif la priorité de réalisation du projet en question au moment de la mise en procédure de l'avant-projet de règlement ;
- (iii) si le Gouvernement envisage de requérir une déclaration d'utilité publique pour le projet d'infrastructure de transport en question.

L'annexe 1 est subdivisée en 4 catégories de projets :

1. Projets d'infrastructure de transport collectif ;
2. Projets d'infrastructures du trafic individuel motorisé ;
3. Projets de parking « park & ride » et de pôle d'échange ;
4. Projets de piste cyclable nationale.

L'annexe 2 constitue quant à elle la partie graphique du PST. La partie graphique et la partie écrite se complètent réciproquement.

L'annexe 2.a. visualise la partie écrite avec les plans définis à l'échelle 1:2 500 sur base du plan cadastral numérisé (PCN) tel que mis à disposition par l'Administration du cadastre et de la topographie qui indique les couloirs et zones superposés pour les projets d'infrastructure de transport énumérés à l'annexe 1.

L'annexe 2.b. contient des représentations schématiques d'autres projets ou parties de projets d'infrastructures de transport sans couloir ni zones superposés. Ces représentations ont une valeur

informatives et ne doivent de ce fait pas être mis en œuvre par les communes au niveau de leur PAG à ce stade.

Ad article 4 – Objectifs

Cet article définit l'objectif du plan directeur sectoriel « transports » qui est de garantir que les couloirs et zones nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructure de transport listés à l'annexe 1 restent libres de toute construction.

Chapitre II – Projets d'infrastructure de transport

Ad article 5

Cet article arrête les projets d'infrastructure de transport qui seront réalisés à moyen, voire à long terme. À cet effet, l'article renvoie à l'annexe 1 qui énumère tous les projets concernés.

Les projets d'infrastructure de transport sont représentés graphiquement, soit par des zones et couloirs superposés au sens de l'article 6 du présent règlement grand-ducal, soit, dans leur intégralité ou en partie, par un tracé schématique sans couloir ni zone superposés.

Les projets ou partie de projets d'infrastructures de transports sans couloir ni zone superposés sont représentés de façon continue, pointillée ou comprenant plusieurs variantes en fonction notamment de l'état d'avancement des études respectives. Le lieu d'implantation final d'un projet d'infrastructure de transport peut différer de l'illustration schématique à titre indicatif.

Parmi les projets d'infrastructure de transport, sont désignés ceux pouvant être déclarés d'utilité publique ainsi que leur ordre de priorité respectif.

Chapitre III – Mise en œuvre des couloirs et zones superposés pour des projets d'infrastructure de transport par le PAG

Ad article 6

Le paragraphe 1^{er} règle la manière dont les couloirs et zones superposés pour projets d'infrastructure de transport sont à intégrer dans les plans d'aménagement général des communes.

Le deuxième paragraphe règle les effets du PST. Il prévoit une interdiction d'ériger des constructions dans les couloirs et zones superposés pour des projets d'infrastructure de transport à l'exception des projets d'infrastructure de transport.

L'interdiction est applicable dès l'entrée en vigueur du RGD rendant obligatoire le PST et cesse lorsque les projets d'infrastructure de transport et les installations nécessaires au bon fonctionnement des projets en question ont été mis en place.

La majorité des zones se situent à l'extérieur du périmètre d'agglomération des PAG.

La zone de base « zones de gares ferroviaires et routières » (art. 20 du RGD du 8 mars 2017 concernant le contenu d'un plan d'aménagement général d'une commune) peut être désignée, mais uniquement à l'intérieur des couloirs et zones superposés du PST pour les projets d'infrastructure de transport énumérés au point 3 de l'annexe 1.

Par exception, une zone verte peut être désignée à l'intérieur d'un couloir ou d'une zone superposés du PST que s'il s'agit d'un projet de P&R ou de pôle d'échange (cf. annexe 1, point 3) afin de respecter des obligations découlant de la législation en matière d'environnement ainsi qu'en matière de patrimoine culturel et archéologique.

De même, des zones superposées « zones de servitude « urbanisation » » (art. 30 du RGD précité du 8 mars 2017), « couloirs et espaces réservés » (art. 31 du RGD précité du 8 mars 2017), « secteurs et éléments protégés d'intérêt communal » (art. 32 du RGD précité du 8 mars 2017), « zones de risques naturels prévisibles » (art. 33 du RGD précité du 8 mars 2017), « zones à risques concernant la prévention des accidents majeurs impliquant des substances dangereuses » (art. 34 du RGD précité du 8 mars 2017) et « zones de bruit » (art. 35 du RGD précité du 8 mars 2017) sont autorisées à l'intérieur des couloirs et zones superposés du PST.

Chapitre IV – Dispositions finales

Ad article 8

Sans commentaires.

Ad article 9

Formule exécutoire.