

Luxembourg, le 12 décembre 2019

**Projet d'Avis du Conseil Supérieur de l'Aménagement du Territoire**

**concernant**

**une troisième modification du plan d'occupation du sol « Aéroport et environs »**

Le présent avis du CSAT est sollicité par le Ministère de l'Energie et de l'Aménagement du territoire – Département de l'aménagement du territoire (ci-après « le ministère »), concernant un projet de modification du plan d'occupation du sol « Aéroport et environs » (ci-après « le POS »), sur le territoire de la commune de Niederanven.

Le dossier soumis au CSAT comporte un avant-projet de règlement grand-ducal, une partie graphique, un exposé des motifs, un commentaire des articles, une « Umwelterheblichkeitsprüfung » avec des annexes, un avis de Madame la ministre de l'Environnement, ainsi qu'un courrier de transmission à la commune de Niederanven.

De prime abord, le CSAT laisse remarquer que parmi ces documents il ne figure aucune carte visualisant clairement les différentes modifications projetées moyennant une comparaison des cartes concernées avant et après modification. Ceci a rendu l'analyse du dossier assez difficile. En effet, en consultant la seule partie graphique du projet, qui semble être une version consolidée, il est impossible de voir les modifications prévues. Même en comparant à la loupe l'actuelle partie graphique avec la version consolidée du projet il est quasiment impossible de déceler les différences. Des cartes comparatives très réduites ont seulement pu être trouvées aux pages 8 et 9 du rapport « Umwelterheblichkeitsprüfung ». Le CSAT saluerait qu'en futur de telles cartes comparatives au moins sur format DIN A4, lui soient, soit soumises ensemble avec le reste du dossier à aviser pour des raisons de lisibilité, soit présentées en cours de séance.

Quant aux modifications du POS, elles se concentrent sur deux sites différents, le premier se trouvant au lieu-dit « Op de Lietschen » et le deuxième est localisé plus proche de l'aéroport aux lieux-dits « Héienhaff », « Mënsterbësch » et « Nuechtbësch ».

Les modifications prévues sur le premier site consistent en le reclassement de trois parcelles en zone rurale (RUR) et d'une parcelle en zone de bâtiments et d'équipement publics d'un à plusieurs étages, les quatre parcelles étant actuellement toujours classées en zone d'espace vert (EV). Le CSAT n'a pas d'objections à formuler à l'encontre de ces reclassements qu'il considère de micro-modifications des périmètres d'affectation à l'échelle locale, sans impact notable sur l'aménagement de l'ensemble de la zone aéroportuaire et à l'échelle du territoire

national. De telles micro-modifications ne rencontrent en effet qu'un intérêt limité du CSAT d'autant plus qu'il s'agit ici, conformément à l'exposé des motifs, de tenir compte des activités et constructions déjà présentes sur le site, à savoir le centre de collecte des déchets verts de la commune, les bâtiments de l'Administration de la nature et des forêts, le Centre forestier ainsi que la station biologique du Syndicat intercommunal pour l'assainissement du bassin hydrographique de la Syre (SIAS).

En ce qui concerne le deuxième site de modifications, le CSAT remarque qu'elles ont un impact nettement plus important sur l'ensemble de la zone aéroportuaire.

Tout d'abord, le CSAT salue le fait qu'au nord du site les couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires (CVC) sont profondément remaniés de sorte à pouvoir accueillir le nouveau tracé du tram, reliant ainsi l'aéroport avec le plateau de Kirchberg ainsi qu'avec le reste de la Ville de Luxembourg. La suppression du CVC vers le sud de la zone ne rencontre pas d'objections du CSAT car elles tiennent compte des projets routiers déjà réalisés et présents.

Les légers agrandissements de la zone aéroportuaire, ainsi que le basculement de la zone d'activités communale (ZAC) et l'ajustement de la zone d'espace vert (EV) ne rencontrent également pas d'objections du CSAT pour les mêmes raisons déjà énoncées ci-avant relatives aux micro-modifications.

Ensuite, le CSAT constate que le projet de modification du POS comporte l'ajout d'une nouvelle zone de bâtiments et d'équipements publics (BEP) entourée de la nouvelle zone CVC précitée. Cette zone BEP permet la construction de bâtiments d'un à plusieurs étages, c'est-à-dire des constructions de grandes dimensions. En effet, la majeure partie de la surface de la BEP est destinée à la construction d'un parking sur plusieurs étages, ceci sans doute à titre de « compensation » pour la suppression de deux « zones » de parking sous-terrain. Le CSAT déplore que l'exposé des motifs ne fournit pas d'explications suffisantes quant à cette modification et du projet y prévu alors qu'il s'agit pourtant d'une modification relativement substantielle. Le CSAT exprime partant ses craintes par rapport à l'intégration paysagère de cette zone et surtout le volume suggéré par la visualisation en trois dimensions du projet de parking sur plusieurs étages qui pourra y être réalisé. Le CSAT se pose en outre la question si des mesures telles que la plantation de haies ou d'autres mesures appropriées sont envisagées à suffisance pour assurer une bonne intégration paysagère. A ce titre, le CSAT conseille de faire lancer un concours d'intégration paysagère relatif à cette zone. En outre, le CSAT est d'avis qu'une étude sur le scellement du sol et des moyens de compensation y relatifs est indispensable vu l'envergure de la zone BEP. Concernant plus précisément les parcelles au sud de la zone BEP projetée, le CSAT se pose la question de la réalisabilité effective de « bâtiments et d'équipements publics », alors que sauf erreur, elles hébergent à l'heure actuelle des bâtiments destinés à des activités privées dans le domaine de la restauration et de l'hôtellerie.

Enfin, le CSAT constate que la partie écrite du règlement grand-ducal concernant le POS est modifiée de sorte à créer une nouvelle zone « Airport City » (AC). Les plans modifiés prévoient à cet effet également un reclassement d'une partie de la zone aéroportuaire actuelle en zone AC qui suivant l'exposé des motifs permettra de développer des activités très variées, telles que des activités commerciales, de loisirs, de récréation, ainsi que la création d'espaces

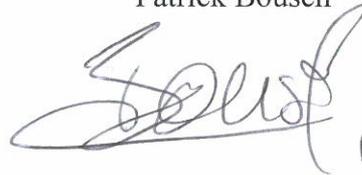
de bureau, des hôtels et des restaurants. Le CSAT est conscient qu'il s'agit d'un projet de développement économique majeur d'importance nationale conduit par LuxAirport S.A., dont l'Etat luxembourgeois est actionnaire à 100%. Néanmoins, il donne à remarquer qu'un tel développement aura un impact majeur également sur l'aménagement du territoire à l'échelle nationale et façonnera l'aéroport de manière substantielle. L'Airport City Masterplan fut déjà présenté au CSAT par le ministère en 2016 et dans son avis du 6 octobre 2016 le CSAT remarqua qu'« *une réflexion plus intégrative sur les impacts d'un tel développement économique en termes de mobilité et de nuisances sonores par exemple aurait permis de proposer des mesures et actions permettant d'accompagner un tel développement.* ». Le CSAT se pose dès lors la question si le projet « Airport City » a subi des modifications depuis 2016 et si des mesures plus intégratives ont été prises en compte entre-temps, Le CSAT sollicite auprès du ou des ministères concernés une nouvelle présentation du projet « Airport City » et se réserve d'ores et déjà la faculté, soit de compléter le présent avis par un avis complémentaire, soit de rédiger un nouvel avis ciblé sur le projet en question.

Matteo Lorito



Secrétaire du Conseil Supérieur de  
l'Aménagement du Territoire

Patrick Bousch



Président du Conseil Supérieur de  
l'Aménagement du Territoire