



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Énergie et de
l'Aménagement du territoire

Département de l'aménagement
du territoire

Plan directeur sectoriel « transports »

- Exposé des motifs
- Règlement grand-ducal rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports »
- Commentaire des articles

Exposé des motifs

I. Considérations générales

1. Introduction

Les plans directeurs sectoriels (PDS) sont des instruments d'exécution de la loi modifiée 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 2030, adopté lors de la réunion informelle des ministres chargés de l'aménagement du territoire et du développement territorial le 1^{er} décembre 2020, 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 2030 recommande 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 ou du terrain en question

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 au territoire luxembourgeois.

2. Le 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 concernées, 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 à l'évaluation des incidences de certains 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, 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.

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) qui le rend obligatoire. 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 demandes d'autorisations de construire introduites avant cette entrée en vigueur.

De plus, dès l'entrée en vigueur du RGD rendant obligatoire le PDS, aucune autorisation délivrée sur base des articles 6, 7, 8, 10 et 12 de la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles contraire aux prescriptions prévues par le PDS ne peut être délivrée. Sont exemptées de cette interdiction les autorisations délivrées sur base des articles 6, 7, 8, 10 et 12 de la loi précitée du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles avant l'entrée en vigueur du PDS. Sont également exemptées les prolongations des autorisations délivrées sur base des articles 6, 7, 8, 10 et 12 de la loi précitée du 18 juillet 2018 lorsque le PDS le prévoit expressément.

Certaines prescriptions des PDS nécessitent d'être mises en œuvre sur base d'une énumération de zones « admissibles » énumérées 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. En effet, la mise en œuvre des prescriptions des PDS par un POS est envisageable lorsque les communes ne disposent pas des ressources techniques, humaines voire financières pour procéder comme tel.

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 qu'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 de ce dernier.

La partie graphique indique en outre les terrains ou ensembles de terrains auxquels s'applique le droit de préemption prévu par l'article 25 de la loi précitée du 17 avril 2018.

La partie graphique des PDS 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 national du Grand-Duché de Luxembourg géré par l'Administration du cadastre et de la topographie.

Seuls les plans annexés aux RGD et publiés au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg font toutefois foi.

6. 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 plan directeur sectoriel « transports » (PST).

Le 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 des 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 des projets d'infrastructures de transport, le PST désigne:

- 1° les couloirs et zones superposés tels qu'indiqués graphiquement à l'annexe 2.a. ;
- 2° les projets ou les parties de projets sans couloirs ni zones superposés tels qu'indiqués graphiquement à l'annexe 2.b. ;
- 3° l'ordre de priorité des projets d'infrastructures de transport.

Le PST superpose, dans ce contexte, des couloirs et zones pour des projets d'infrastructures de transport lorsque l'état d'avancement des études techniques effectuées a permis de déterminer le tracé exact. 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 plans d'aménagement général, 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 de parkings relais et de pôles d'échanges énumérés au point 3 de l'annexe 1.

En tout, le PST comprend 81 projets d'infrastructures de transport, dont :

- 1° 44 projets profitent de couloirs ou zones réservés, détaillés à l'échelle 1:2 500 ;
- 2° 40 projets sont classés en ordre de priorité 1 ;
- 3° 34 projets sont classés en ordre de priorité 2 ;
- 4° 7 projets sont classés en ordre de priorité 3.

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

- 1° les projets d'infrastructures de transport collectif ;
- 2° les projets d'infrastructures de trafic individuel motorisé ;
- 3° les projets de parkings relais et de pôles d'échange ;

4° les projets de pistes cyclables nationales.

III. Évaluation environnementale stratégique (EES)

Dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique (EES) effectuée conformément à la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, 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, les surfaces susceptibles d'accueillir les projets d'infrastructures de transports ont été analysés dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique (EES) du projet de plan directeur sectoriel « transports ». Les espaces respectifs concernés ont été décrits, les incidences potentielles 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 a été 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.

Règlement grand-ducal rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports »

Vu la loi modifiée 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 Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département de l'environnement datant du 7 octobre 2016 ainsi que les avis du Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Administration de la gestion de l'eau datant du 12 août 2016, du Ministère de l'Agriculture, de la Viticulture et de la Protection des consommateurs datant du 9 août 2016, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Administration de la nature et des forêts datant du 9 août 2016 et du Ministère de la Culture - Service des sites et monuments nationaux en date du 11 août 2016 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 en date du 27 avril 2018 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 modifiée du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire ;

Vu les avis du Département de la Meuse – Direction des Territoires du 3 septembre 2018, du Département de Meurthe-et-Moselle en date du 27 septembre 2018, du Département de la Moselle en date du 23 juillet 2018, du Ministère de l'Intérieur et du Sport de la Rhénanie-Palatinat en date du 26 septembre 2018 et du Ministère de l'Intérieur, du Bâtiment et du Sport de la Sarre en date du 6 septembre 2018 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 l'avis du Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département de l'environnement du 23 octobre 2018 ainsi que les avis du Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Administration de l'environnement datant du 28 septembre 2018, du Ministère de la Culture – Centre national de recherche archéologique du 24 août 2018, du Ministère de la Culture – Service des sites et monuments nationaux du 27 septembre 2018, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Administration de la gestion de l'eau du 27 septembre 2018 et du Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Administration de la nature et des forêts du 26 septembre 2018, rendus sur base de l'article 7, paragraphe 2, de la loi précitée du 22 mai 2008;

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

Vu l'avis du Conseil supérieur de l'aménagement du territoire du 21 septembre 2018 ;

Vu la délibération du Gouvernement en conseil du 5 juillet 2019 portant approbation définitive du plan directeur sectoriel « transports » ;

Vu les avis de la Chambre des Métiers du 10 octobre 2019, de la Chambre de Commerce du 9 décembre 2019 et du Syndicat des Villes et Communes luxembourgeoises du 23 août 2019 ;

L'avis de la Chambre d'agriculture, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics et de la Chambre des salariés ayant également été demandés ;

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 1^{er} – Dispositions générales, définitions et objectifs

Art. 1^{er}. Les dispositions du plan directeur sectoriel « transports », partie graphique et partie écrite, sont rendues obligatoires.

Art. 2. Figurent en annexe du présent règlement :

1° l'annexe 1 : liste des projets d'infrastructures de transport, à savoir :

- a) des projets d'infrastructures de transport collectif ;
- b) des projets d'infrastructures de trafic individuel motorisé ;
- c) des projets de parkings relais et de pôles d'échanges ;

- d) des projets de pistes cyclables nationales.

2° l'annexe 2 :

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

L'annexe 2 constitue la partie graphique du plan directeur sectoriel « transports ».

Art. 3. Au sens du présent règlement, on entend par :

- 1° « projet d'infrastructures de transport » : projet de voies de communication du réseau routier, du réseau ferroviaire, du réseau tramways, du réseau cyclable national, projets de parkings relais et de projets de pôles d'échanges et de plateformes multimodales «fret». Sont inclus tous les projets d'installations associés aux projets d'infrastructures de transport nécessaires au bon fonctionnement de ceux-ci, 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;
- 2° « couloir et zone superposés » : bande ou zone superposées désignées dans la partie graphique et destinées à accueillir des projets d'infrastructures de transport ;
- 3° « projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés » : représentation graphique à titre indicatif d'un projet ou partie de projet d'infrastructures de transport pour lesquels aucune zone superposée au sens de l'article 20, paragraphe 2, de la loi modifiée du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire n'est prévue.

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

Chapitre 2 – Projets d'infrastructures de transport

Art. 5. Des projets d'infrastructures de transport énumérés à l'annexe 1 sont représentés graphiquement par des couloirs et zones superposés au sens de l'article 20, paragraphe 2 de la loi modifiée du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire, à l'annexe 2a.

Des projets ou parties de projets d'infrastructures de transport énumérés à l'annexe 1 sont représentés graphiquement à titre indicatif sans couloir ni zone superposée à l'annexe 2b.

Chapitre 3 – Mise en œuvre des couloirs et zones superposés pour projets d'infrastructures de transport par le plan d'aménagement général

Art. 6. (1) Les couloirs et zones pour projets d'infrastructures de transport constituent des zones superposées au sens de l'article 20, paragraphe 2 de la loi modifiée 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 à l'article 2, point 1.

(3) À l'intérieur des couloirs ou zones superposés pour projets figurant à l'annexe 1, point 3, seule la désignation de la zone de base définie à l'article 20 du règlement précité du 8 mars 2017 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'infrastructures 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 précité du 8 mars 2017 est autorisée.

Chapitre 4 – 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 annexés au présent règlement et publiés au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg font foi.

Art. 8. Notre ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, Notre ministre ayant la Mobilité et les Travaux publics dans ses attributions et Notre ministre ayant les Finances dans ses attributions 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.

Annexe 1 – Liste des projets d’infrastructures de transport

1. Projets d’infrastructures de transport collectif :

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

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

2. Projets d'infrastructures de trafic individuel motorisé :

	Projets	Couloirs et zones superposés	Projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés	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		1
4.2	A3 – Mise à 2x3 voies de la section Aire de Berchem - Croix de Gasperich avec priorisation pour bus et covoiturage	X		1
4.3	A6 – Sécurisation / Optimisation de la Croix de Cessange et de l'échangeur Helfenterbrück	X		1
4.4	Liaison Micheville (A4)		X	1
4.5	Optimisation de la Collectrice du Sud avec site propre bidirectionnel pour bus (A13-A4-A13)	X		1
4.6	Echangeur et accès Z.A. Fridhaff	X		1
4.7	Sécurisation de la B7 entre l'échangeur Colmar-Berg et l'échangeur Ettelbruck – Elimination des goulots d'étranglement	X		1
4.8	Raccordement de la zone logistique de Contern au réseau autoroutier		X	2
5.1	Transversale de Clervaux (N7- N18)		X	1
5.2	Sécurisation de la N7 entre le giratoire Fridhaff et le giratoire Wemperhaard		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		1

	Projets	Couloirs et zones superposés	Projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés	Ordre de priorité
5.6	Voie de délestage à Echternach (N10/E29/N11)	X		1
5.7	Contournement de Hosingen (E421/N7)	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		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		1
6.2	Voies de délestage de Strassen	X		1
6.3	Boulevard de Cessange (A4-N4)	X		1
6.4	Desserte interurbaine Differdange – Sanem		X	2
6.5	Nouvelle N3 à Bonnevoie/Howald	X		1
6.6	Route de desserte à Redange		X	2

3.Projets de parkings relais et de pôles d'échanges :

	Projets	Couloirs et zones superposés	Projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés	Ordre de priorité
7.1	Pôle d'échanges „Héienhaff“		X	1
7.2	Pôle d'échanges Bettembourg		X	1
7.3	Parking relais Colmar-Berg/Schieren (P&R)		X	2
7.4	Parking relais Frisange (P&R)	X		1
7.5	Pôle d'échanges Mersch (I, II et CFL)	X		1
7.6	Pôle d'échanges Rodange	X		1
7.7	Parking relais Troisvierges (P&R)		X	1
7.8	Parking relais Wasserbillig (P&R)	X		1
7.9	Pôle d'échanges Bascharage/Sanem		X	1
7.10	Parking relais Mamer-Capellen (P&R)		X	2
7.11	Parking relais Schwebach-Pont (P&R)	X		2
7.12	Parking relais Quatre-Vents (P&R)	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 pistes cyclables nationales :

	Projets	Couloirs et zones superposés	Projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés	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 - Fouhren	X		2
8.14	PC23 Bleesbréck - Fouhren		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 indiquant, par commune, des couloirs et zones superposés pour les projets d'infrastructures de transport énumérés à l'annexe 1 sur base du plan cadastral numérisé tel que mis à disposition par l'Administration du cadastre et de la topographie ;**
- b. cartes à échelles variables indiquant des projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés énumérés à l'annexe 1 sur base d'une orthophotographie telle que mise à disposition par l'Administration du cadastre et de la topographie.**

- Projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés

Commentaire des articles

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales, définitions et objectifs

Ad article 1^{er}

L'article 1^{er} dispose que conformément à l'article 11 paragraphe 1^{er}, point 1° de la loi modifiée du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire, le règlement grand-ducal (RGD) rend obligatoires la partie écrite et la partie graphique du plan directeur sectoriel « transports » (PST).

La partie écrite contient l'ensemble des prescriptions applicables aux communes et à l'État à partir de l'entrée en vigueur du PST, voire au moment de la mise en œuvre des zones et couloirs superposés découlant du PST par le plan d'aménagement général (PAG), voire par un plan d'occupation du sol (POS), le tout conformément à l'article 20, paragraphe 3 de la loi modifiée du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire.

Ad article 2

L'article 2 énumère les annexes qui font partie intégrante du règlement grand-ducal rendant obligatoires le PST.

Ad annexe 1

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

- 1° si des couloirs et zones superposés lui sont réservés ou s'ils constituent des projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés ;
- 2° 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 publication du règlement grand-ducal rendant obligatoire le PST.

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

- 1° des projets d'infrastructures de transport collectif ;
- 2° des projets d'infrastructures de trafic individuel motorisé ;
- 3° des projets de parkings relais et de pôles d'échange ;
- 4° des projets de pistes cyclables nationales.

Ad annexe 2

L'annexe 2 constitue 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 tels que mis à disposition par l'Administration du cadastre et de la topographie qui indique les couloirs et zones superposés pour les projets d'infrastructures 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 couloirs ni zones superposés. Ces représentations schématiques n'ont qu'une valeur informative et ne doivent de ce fait pas être mises en œuvre par les communes au niveau de leur PAG à ce stade.

Ad article 3

L'article 2 réunit l'ensemble des définitions arrêtées par la partie écrite.

Ad point 1

La notion « projets d'infrastructures 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

Sans commentaire.

Ad point 3

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 de couloirs ou de zones superposés ou pour lesquels la désignation de couloirs ou de zones 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 4

Sans commentaire.

Chapitre 2 – Projets d'infrastructures de transport

Ad article 5

Sans commentaire.

Chapitre 3 – Mise en œuvre des couloirs et zones superposés pour des projets d'infrastructures de transport par le PAG

Ad article 6

Ad paragraphe 1

Sans commentaire.

Ad paragraphe 2

Le paragraphe 2 règle les effets du PST. Il prévoit une interdiction d'ériger des constructions dans les couloirs et zones superposés pour des projets d'infrastructures de transport, à l'exception des projets d'infrastructures de transport.

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

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

Ad paragraphe 3

Endéans les couloirs et zones superposés du PST, 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 par les PAG, mais uniquement pour les projets d'infrastructures de transport énumérés au point 3 de l'annexe 1.

Par exception, une zone verte peut seulement être désignée à l'intérieur d'un couloir ou d'une zone superposés du PST que s'il s'agit d'un projet de parking relais 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.

Ad paragraphe 4

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

Chapitre 4 – Dispositions finales

Ad article 7

Sans commentaire.

Ad article 8

Formule exécutoire.