MINISTÈRE
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES

Rapport d'activité 2011

Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Sommaire

Introduction	pp. 3-4
Département de l'aménagement du territoire	pp. 5-63
Département de l'environnement	pp. 64-207
Département des transports	pp. 208-365
Département des travaux publics	pp. 366-494

Rapport d'activités MDDI 2011

Introduction générale

Créé lors de la constitution du gouvernement issu des élections du mois de juin 2009, le ministère du Développement durable et des Infrastructures regroupe les départements de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement, des Transports et des Travaux publics.

Ce regroupement a été décidé pour relever un triple défi:

- mettre en oeuvre sous forme de projets concrets le concept de développement durable ;
- surmonter les clivages qui existent entre la réalisation d'infrastructures et la protection de l'environnement ;
- faire fructifier le potentiel découlant de la mise en commun de ressources pour contribuer à la relance économique et à la simplification administrative.

Les quatre départements du ministère ont réorienté en conséquence certaines de leurs priorités d'action sans pour autant délaisser les grands chantiers déjà en cours.

Conformément au programme gouvernemental, le ministère a porté une attention particulière à la gouvernance du développement durable en vue d'assurer une meilleure intégration dans les politiques sectorielles ; cela dans le cadre de deux processus, à savoir l'élaboration du plan national de développement durable (*PNDD*) et le partenariat pour l'environnement et le climat.

Tel que prévu par la loi du 25 juin 2004 relative à la coordination de la politique nationale de développement durable, le ministère a assuré la coordination et la finalisation du *PNDD,* élaboré par la Commission interdépartementale de développement durable (*CIDD*) dans laquelle tous les ministères sont représentés. L'année 2011 a été consacrée au travail d'élaboration d'indicateurs de développement durable.

Le programme gouvernemental a retenu l'élaboration d'un 2ième plan d'action national de réduction des émissions de CO_2, visant à poursuivre les mesures déjà mises en oeuvre pour permettre au Luxembourg d'atteindre d'une part l'objectif Kyoto, et d'autre part l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% en 2020 dans les secteurs non couverts par le système communautaire d'échange de quotas d'émission, ainsi que la préparation d'un plan national d'adaptation aux conséquences du changement climatique à arrêter en 2011.

Suite à la décision du gouvernement de février 2010, la lutte contre le changement climatique a été sujet du « partenariat pour l'environnement et le climat », processus de concertation regroupant tous les acteurs intéressés.

En collaboration avec d'autres départements ministériels concernés, les quatre départements du ministère ont mené des discussions et concertations sur les défis en matière de politique de protection du climat et des principes selon lesquels le Luxembourg peut y faire face, avec des représentants des communes, des syndicats, du patronats et des ONGs. Les résultats de ce processus ont été présentés au gouvernement en mai 2011 et doivent être intégrés dans les futurs plans et instruments légaux.

La déclaration gouvernementale du 29 juillet 2009 a par ailleurs défini un programme d'intervention substantiel pour le nouveau ministère.
C'est pour répondre à ces attentes que 17 pistes d'action ont été identifiées en 2010, à savoir:

1. Simplification administrative au niveau du ministère (lois commodo/incommodo et conservation de la nature)
2. Réforme et la modernisation des administrations
3. Affinement et l'actualisation des instruments stratégiques du Ministère
4. Plan national pour un développement durable, poursuite de la mise en œuvre de l'IVL
5. Poursuite et la concrétisation des actions nationales de l'aménagement du territoire sur le plan européen, national et intercommunal ; révision à cette fin de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire
6. Lutte contre le bruit
7. Amélioration de la qualité de l'air
8. Gestion des déchets moderne et performante (plan national de gestion des déchets)
9. Réalisation en continu des mesures dans l'intérêt de la biodiversité
10. Gestion responsable de nos forêts
11. Encouragement financier d'initiatives de particuliers contribuant à la protection de l'environnement (primes et subsides pour voitures, projets de construction…)
12. Définition d'une stratégie de mobilité combinée (rail, route, transport individuel, transport combiné, mobilité douce)
13. Réalisation de projets dans l'intérêt du transport en commun (p.ex. couloirs pour bus)
14. Concrétisation du projet du tram sur le territoire de la ville de Luxembourg avec la participation de la Ville
15. Amélioration des liaisons avec nos pays voisins
16. Amélioration de la sécurité routière
17. Mise en chantier de projets destinés à améliorer la qualité des infrastructures publiques tout en respectant les principes de l'efficience, de l'efficacité, de l'économicité et de la durabilité

DEPARTEMENT DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (DATER)

Table des matières

1. Plans et projets dressés en exécution de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire 8

1.1. Programme directeur de l'aménagement du territoire 8

1.2. Mise en œuvre du concept intégré des transports et du développement spatial – IVL (en allemand : Integratives Verkehrs-und Landesentwicklungskonzept) 8

1.3. Plans directeurs sectoriels 8

1.4. Plans directeurs régionaux – développement régional 11

1.5. Plans d'occupation du sol 12

1.6. Les Conventions Etat - communes 13

2. Planification de la mobilité 23

2.1. La politique des transports face aux objectifs du développement durable 23

2.2. La stratégie globale de la mobilité durable « MoDu » 24

2.3. Les projets concrets 25

2.4. Les études 31

2.5. Autres champs d'action 35

2.6. La Cellule Modèle de Transport 35

3. Bases de données 36

3.1. Le Système d'Informations Géographiques du Département de l'Aménagement du Territoire (SIG-DATer) 36

4. Les friches industrielles et autres sites de développement 37

4.1. Belval 37

4.2. Mersch 37

4.3. Wiltz 38

4.4. Commune de Reckange-sur-Mess – Wickrange 38

4.5. Projet de stade national de football à Wickrange 39

5. Les parcs naturels et ressources naturelles 39

5.1. Le Parc naturel de la Haute-Sûre (PNHS) 39

5.2. Le Parc Naturel de l'Our 41

5.3. Projets communs du PNHS et du PNOUR 43

5.4. Création du nouveau Parc Naturel dans la région « Mullerthal » 43

5.5. Parc Housen 44

6. Autres champs d'actions nationaux 44

6.1. Le Conseil Supérieur de l'Aménagement du Territoire 44

6.2. Plan national pour un développement durable 45

6.3. Etudes d'impact environnementales 45

6.4. Plans et programmes 45

6.5. Plateforme d'échange et d'information « Observatoire Belval » 45

6.6. Commission consultative aéroportuaire 46

6.7. Révision de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire 46

7. Les activités sur le plan international 47

7.1. L'aménagement du territoire au niveau européen : la cohésion territoriale 47

7.2. La politique urbaine européenne 48

7.3. Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) 50

7.4. L'Union Benelux 50

7.5. Le Comité interministériel de coordination de la politique européenne (CICPE) 50

8. La Grande Région 51

8.1. Le Comité de coordination développement territorial (CCDT)» 51

8.2. Une région métropolitaine polycentrique transfrontalière (RMPT) 52

8.3. Le système d'information géographique pour la Grande Region: Le Projet SIG-GR 53

8.4. Le réseau des parcs naturels de la Grande Région (RPNGR) 54

8.5. La Commission Intergouvernementale franco-luxembourgeoise pour le renforcement de la coopération transfrontalière 55

9. L'initiative communautaire INTERREG 55

9.1. INTERREG B ENO : Développement territorial durable dans le Nord-Ouest de l'Europe – vers une coopération transnationale à long terme 55

9.2. INTERREG C 57

9.3. Le programme INTERACT 58

9.4. First European Project Slam 58

9.5. ORATE / ESPON 59

9.6. Urbact 60

9.7. COCOF 60

9.8. Le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) 60

9.9. La future Politique de Cohésion 61

10. La formation et la coopération universitaire 62

10.1. Formation continue 62

10.2. « Master in European Sustainable Spatial Development and Analysis» 63

1. Plans et projets dressés en exécution de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire

1.1. Programme directeur de l'aménagement du territoire

Le programme directeur est l'instrument principal de l'aménagement du territoire à l'échelle nationale. L'article 4.2 de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire dit que « *le programme directeur arrête les orientations générales et les objectifs prioritaires du Gouvernement en ce qui concerne le développement durable du cadre de vie de la population, la valorisation des ressources humaines et naturelles et le développement des activités économiques ainsi que les mesures principales à prendre en vue de leur* réalisation ».

Le Conseil de Gouvernement a définitivement approuvé le programme directeur dans sa séance du 27 mars 2003. Le programme directeur a été publié au mémorial. Le document ainsi qu'un résumé, sous forme de brochure éditée en trois langues (français, allemand, anglais), sont disponibles sur le nouveau site Internet du Département de l'aménagement du territoire (www.dat.public.lu), rubrique Publications.

Le programme directeur constitue depuis son adoption, en 2003, le cadre de référence pour l'ensemble des mesures de planification du DATer.

1.2. Mise en œuvre du concept intégré des transports et du développement spatial – IVL (en allemand : Integratives Verkehrs-und Landesentwicklungskonzept)

Le Gouvernement a présenté en date du 15 mars 2004 le concept IVL au grand public. En tant que document de planification stratégique, l'IVL oriente l'élaboration des quatre plans directeurs sectoriels « primaires » : « Transports », « Logement », « Zones d'activités économiques » et « Paysages ».

Le monitoring de l'IVL et du développement territorial réalisé sur base d'une convention avec le CEPS/INSTEAD s'est concentré en 2011 sur la préparation d'un troisième rapport de monitoring consacré à la question des équipements publics et de la centralité.

1.3. Plans directeurs sectoriels

Les plans directeurs sectoriels concernent un ou plusieurs secteurs d'activités ou d'interventions gouvernementales. Chaque plan directeur sectoriel intègre et précise pour le secteur d'activité concerné les options nationales et les programmations sectorielles dont il assure la coordination.

1.3.1. Plan directeur sectoriel (secondaire) « Lycées »

Le plan sectoriel « Lycées » a été déclaré obligatoire par règlement grand-ducal en date du 25 novembre 2005. Le DATer participe activement aux travaux du groupe de travail interministériel assurant le monitoring de la mise en œuvre du plan.

1.3.2. Plan directeur sectoriel (primaire) « Transports »

Le plan directeur sectoriel **Transports (PST)** constituera l'aboutissement, sur le plan réglementaire, des travaux menés sur la planification des transports depuis l'IVL. Il s'appuie fondamentalement sur le principe de garantir une mobilité durable, préservatrice de l'environnement humain et naturel et créatrice de nouveaux emplois, et d'atteindre à l'horizon 2020 l'objectif d'un partage modal d'au moins 25 % en faveur des transports en commun tout en misant sur la complémentarité des différents modes de transports et sur la promotion de l'utilisation des transports en commun et la mobilité douce. La stratégie globale pour une mobilité durable « MoDu » se veut complémentaire au PST.

En effet, tandis que la stratégie « MoDu » (voir chapitre 2.2) montre d'une manière explicite comment les différents éléments interagissent et s'intègrent en un concept global, le PST, de son côté, décrit de manière détaillée les différents projets et mesures nécessitant un cadre règlementaire.

Le 28 octobre 2008, l'avant-projet de plan sectoriel « Transports » a été présenté conjointement avec le l'avant-projet de plan sectoriel « Paysage ».

La principale finalité du PST est d'aboutir à un cadre réglementaire pour la création d'infrastructures de transport et pour la gestion du stationnement automobile. Un règlement grand-ducal formalisera les mesures de sa mise en œuvre.

En 2011, les travaux du groupe de travail interministériel, chargé de l'établissement du plan directeur sectoriel « Transports », se sont essentiellement concentrés sur la finalisation d'un avant-projet de règlement grand-ducal du PST. Il s'agit notamment des aspects juridiques en relation avec l'introduction d'un système de gestion des emplacements de stationnement et des possibilités de réservation de couloirs pour infrastructures routières et ferroviaires.

Aussi, les travaux relatifs à l'élaboration d'un rapport environnemental sur les incidences environnementales du PST reprenant les incidences notables probables de la mise en œuvre du plan, conformément à la loi du 22 mai 2008, qui transpose en droit luxembourgeois la directive 2001/42/EG, ont été poursuivis.

Les travaux conceptuels, nécessaires à la finalisation du projet de plan, ont été menés en parallèle dans le cadre de l'élaboration de la « stratégie globale pour une mobilité durable pour les résidents et les frontaliers », appelée « MoDu », intégrant les priorités infrastructurelles ainsi que les contraintes budgétaires et celles liés au climat. Le phasage des différents projets, prévu par l'avant-projet du PST, a été revu et certains projets ont été développés sur base de ces nouvelles réflexions afin de diminuer les coûts, tout en maintenant le principe d'accorder la priorité aux projets en relation avec les transports en commun.

1.3.3. Plan directeur sectoriel (secondaire) « Stations de base pour les réseaux de télécommunications mobiles »

Le règlement grand-ducal du 25 janvier 2006 déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « Stations de base pour réseaux publics de communication mobiles » prévoit, à son article 5, une commission de suivi qui a pour mission de guider les communes et les opérateurs dans l'application du règlement. En 2011, a eu lieu un renouvellement des membres de la commission dont le mandat s'est terminé après cinq ans.

Le Département de l'aménagement du territoire continue à assurer la présidence de la commission de suivi.

A la demande du groupe parlementaire « Dei Gréng » une heure d'actualité au sujet du plan directeur sectoriel « stations de base – communications mobiles » a eu lieu en mai 2011 à la Chambre des Députés. Suite au jugement de la Cour administrative du 14 juillet 2009, la pertinence du plan sectoriel et l'introduction du facteur de « santé publique » dans un nouveau plan sectoriel ont été discutées.

Dans une mention, qui a été rejetée, les verts avaient demandé, entre autre, une adaptation du plan sectoriel visant une intégration du principe de précaution en matière de santé publique par l'application de valeurs limites plus contraignantes pour les champs électromagnétiques auxquels la population est exposée.

1.3.4. Plan directeur sectoriel (secondaire) « Décharges pour matières inertes »

Le Département de l'aménagement du territoire a activement participé aux travaux de la commission de suivi chargée de la mise en œuvre du plan directeur sectoriel «Décharges pour déchets inertes» rendu obligatoire par règlement grand-ducal du 9 janvier 2006.

En 2011, la commission de suivi s'est réunie une fois sous la présidence de l'Administration de l'Environnement pour discuter notamment les points suivants :

- Situation actuelle en matière de décharges pour déchets inertes et état d'avancement de différents projets de décharges pour déchets inertes ;
- Situation concernant l'étude de faisabilité relative au site potentiel de décharge de Beidweiler ;
- Situation concernant la procédure de recherche de nouveaux sites dans la région Sud-Ouest ;
- Mise à jour de la partie graphique du PDS DDI.

En ce qui concerne le site potentiel de Beidweiler, une étude de faisabilité a confirmé l'aptitude du site. Dans la région Sud-Ouest une évaluation des sites potentiels a été effectuée.

1.3.5. Plan directeur sectoriel (primaire) « Logement »

En 2011, les travaux se sont concentrés sur la rédaction d'un avant-projet de règlement grand-ducal du plan directeur sectoriel Logement (PSL).

Après une phase de concertation interministérielle intense, les juristes ont analysé le contenu de l'avant-projet du PSL, sur base duquel un sous-groupe de travail « juristes » a élaboré un document qui a servi de base à l'élaboration d'un avant-projet de règlement grand-ducal. Seules les dispositions à caractère réglementaire y seront transposées.

A la fin de l'année 2011, l'avant-projet de règlement grand-ducal est en cours de finalisation de même que l'évaluation environnementale stratégique (SUP en allemand) du PSL.

Le plan directeur sectoriel Logement a pour objectifs de promouvoir, respectivement d'assurer :

- le développement de l'habitat de façon prioritaire dans les communes prioritaires pour la création de logement ;
- la préservation, la densification et le développement du tissu urbain existant, l'urbanisation des disponibilités foncières et la reconversion de friches urbanisées de façon prioritaire par rapport à toute extension urbaine ;

- la création de disponibilités foncières pour l'habitat en quantité suffisante par rapport au développement démographique du pays ;
- une urbanisation faiblement consommatrice du sol, une mixité des fonctions urbaines, notamment celles de l'habitat et du travail et les transports collectifs dans les zones admettant l'habitation.

1.3.6. Plan directeur sectoriel (primaire) « Zones d'activités économiques »

Le groupe de travail interministériel chargé de l'établissement du plan directeur sectoriel « Zones d'activités économiques » a continué à travailler sur la finalisation du projet de plan. En étroite coopération entre les deux ministères compétents ('Economie et Aménagement du Territoire), un avant-projet de règlement grand-ducal a été préparé.

Suite aux résultats d'un premier rapport environnemental établi dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique (SUP) de l'avant-projet de plan sectoriel, un screening détaillé a été effectué pour évaluer les incidences sur des zones NATURA 2000 de certaines zones d'activités prévues dans le plan.

1.3.7. Plan directeur sectoriel (primaire) « Paysages »

En 2008, l'avant-projet de plan a été finalisé et présenté à la Chambre des Députés et au grand public lors d'une conférence de presse, et ce après une intense coordination avec les autres plans sectoriels en cours d'élaboration. Le document est disponible, comme les autres avant-projets de plans directeurs sectoriels primaires, sur le site Internet du Département de l'aménagement du territoire.

En 2011, les travaux relatifs au plan sectoriel « paysages » se sont concrétisés à plusieurs niveaux :

- mise à disposition d'informations et coordination avec les travaux lancés dans le cadre de la « SUP » ;
- coordination continue avec les autres plans sectoriels primaires en élaboration ;
- préparation d'un avant-projet de règlement grand-ducal servant comme de base de discussion pour le groupe de travail interministériel ;
- analyse de l'adéquation du plan avec le cadastre des biotopes en voie de finalisation.

1.3.8. La coordination inter-plans sectoriels primaires

Depuis 2005, les 4 plans directeurs sectoriels primaires en cours d'élaboration font l'objet d'un travail de coordination inter-plans visant à en assurer la compatibilité mutuelle ainsi que le caractère intégratif dans une optique de complémentarité.

En 2011, cette coordination inter-plans a été renforcée à l'approche de la finalisation, notamment sur le plan réglementaire, des différents projets de plan. Plusieurs workshops ont été organisés à cette fin.

1.4. Plans directeurs régionaux – développement régional

Le programme gouvernemental prévoit la mise en œuvre de mesures d'incitation financière pour promouvoir le développement régional par le biais de contrats de développement

régionaux à conclure par référence aux plans régionaux et par la mise au point d'une grille de lecture pour l'attribution de subsides aux collectivités locales où la composante régionale soit dûment intégrée.

La dynamisation du processus de planification régionale devrait aller de pair avec la préparation des instruments financiers adéquats. A défaut de tels instruments, les lieux d'implantation des infrastructures et les investissements risqueront d'être déterminés par les communes en fonction de leurs moyens financiers disponibles, sans pourtant considérer les impératifs d'un équilibrage spatial tel que préconisé par le programme directeur.

Le 18 mars 2011, le Conseil de Gouvernement a marqué son accord avec une démarche proposée par Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures afin :

- de procéder à la création d'une plateforme interministérielle et d'établir une synthèse actualisée des subsides alloués aux communes via les différents ministères avec une liste des bases légales et des critères d'allocation des subsides respectifs ;
- de présenter en 2011 un rapport intermédiaire du travail de ce groupe interministériel au Conseil de Gouvernement ;
- de faire dans ce rapport intermédiaire une proposition pour la poursuite des travaux en vue de la mise au point d'une grille de lecture pour l'attribution de subsides aux collectivités locales et, le cas échéant, de la création d'un fonds régional.

Le 24 août 2011, le Département de l'Aménagement du territoire a chargé un consultant économique pour accompagner les travaux et établir un inventaire complet des subsides allouables aux collectivités locales, y inclus l'élaboration d'une grille de lecture des différents critères d'allocation.

A l'aide d'une fiche de synthèse, un premier état des lieux a été établi pour tous les ministères entrant dans le champ d'analyse. Ce premier inventaire permet déjà de constater une forte hétérogénéité dans les mécanismes en vigueur d'allocation des subsides aux collectivités locales. Les critères d'éligibilité et les taux de subvention actuellement appliqués – les deux moyens susceptibles d'orienter la politique des infrastructures vers un équilibre territorial – ne reflètent guère une composante régionale ou centralisée. En outre, au vu de la complexité et de la divergence des instruments d'allocation en vigueur, une simplification administrative s'impose pour faciliter la transparence non seulement vis-à-vis des communes, mais également entre les services étatiques.

Une première réunion du groupe de travail interministériel à ce sujet a eu lieu au Ministère du Développement durable et des Infrastructures le 12 décembre 2011. Par la suite, des entretiens individuels ont été menés avec chaque département ministériel.

1.5. Plans d'occupation du sol

1.5.1. POS « Aéroport et Environs »

Par règlement grand-ducal du 17 mai 2006, publié au Mémorial A n° 101 du 14 juin 2007, le plan d'occupation du sol « Aéroport et Environs » a été déclaré obligatoire. Ce POS a remplacé le plan d'aménagement partiel concernant l'aéroport et ses environs déclaré obligatoire par règlement grand-ducal du 31 août 1986 et élaboré sur base de la loi du 20 mars 1974 concernant l'aménagement général du territoire.

En 2011, des travaux préparatoires pour la modification de certaines classifications du POS ont été effectués en concertation avec la Ville de Luxembourg. Il se peut, en outre, qu'une modification du POS devienne nécessaire en vue d'assurer la comptabilité avec les dispositions des plans sectoriels « Transports » et « Zones d'activités économiques ».

1.5.2. POS « Campus scolaire européen Tossebierg et Environs »

Le plan d'occupation du sol « Campus scolaire Tossebierg et Environs » a été déclaré obligatoire par le règlement grand-ducal du 13 mai 2008.

1.6. Les Conventions Etat - communes

1.6.1. Nouvelle Convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg (DICI)

En signant la deuxième Convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg le 1er juillet 2010, les partenaires DICI ont décidé d'approfondir les travaux entamés lors de la première convention et de les concrétiser à travers des projets à caractère stratégique, dénommés projets directeurs. Les parties se sont engagées à finaliser le Plan intégré de développement pluri-communal PIDP en le coordonnant avec la préparation des plans d'aménagements généraux et les plans directeurs sectoriels primaires.

Au cours des années 2010 et 2011, lors de plusieurs ateliers de planifications les acteurs DICI ont finalisé le document politique du PIDP. Ce document comprend le système d'objectifs DICI, qui distingue pour chaque thème de coopération retenu, un objectif stratégique principal, qui énonce l'orientation fondamentale recherchée par la coopération DICI, les objectifs à moyen et à long terme du programme d'action et les objectifs plus concrets visés par les projets directeurs. Les projets directeurs, tout en se concentrant sur un sujet de coopération précis, s'inscrivent dans une logique globale de développement urbain intégré. Le schéma directeur synthétise graphiquement les idées motrices avancées dans le document politique. Finalement, un développement coordonné et par phases des potentiels de développement y est fixé. Lors de la séance d'information pour les conseils communaux le 7 juillet 2011, en signant le document politique PIDP en présence de la presse, le comité politique s'est engagé à promouvoir l'intégration des conclusions et les principes de planification et de développement du «PIDP» dans les plans d'aménagement généraux de leur communes et de soutenir activement la mise en œuvre des projets directeurs énoncés.

En 2011, répondant à l'engagement pris dans la convention DICI en vue d'une harmonisation de la politique de stationnement, les communes de Bertrange, Hesperange, Leudelange et Strassen ont finalement procédé aux modifications ponctuelles de leurs plans d'aménagement généraux pour y ancrer le système transitoire de mise en œuvre graduelle de la gestion harmonisée des emplacements de stationnements.

La convention relative à la création d'une cellule de coordination « Bureau dici » a été préparée et adoptée par le comité politique. Il y est prévu d'engager une personne responsable pour la promotion, la gestion et la communication de la mise en œuvre des objectifs et des projets du processus DICI. Le personnel sera engagé par la Ville de Luxembourg. En cas de création d'une structure intercommunale, le poste sera intégré dans cette structure. Cette convention, qui engendre un engagement financier non négligeable de

la part de l'Etat, sera signée conjointement à l'adoption du document politique PIDP par les nouveaux élus des communes participantes.

Plan directeur Midfield

En 2010, les responsables politiques ont approuvé le concept provisoire du plan directeur élaboré par l'équipe G&G/ZUS. Il a été convenu de reporter la date de remise finale pour permettre la résolution de questions ponctuelles de trafic et l'étude d'un mécanisme d'échange financier avec les propriétaires privés. Les deux points ont été à l'ordre du jour de la réunion des responsables politiques le 31 janvier 2011. Les représentants du département de l'aménagement communal du ministère de l'Intérieur y ont présenté un concept de stratégie foncière à l'aide d'un remembrement conventionnel « Propriétaires privés / Etat » qui a été avisé par la suite avec les représentants du ministère des Finances.

Le 26 mai 2011, les responsables politiques ont adopté le projet de plan directeur Midfield qui a été adapté en fonction des résultats des études de trafic d'une part, et des réunions avec les représentants du ministère des Finances d'autre part, et présenté par l'équipe G&G/ZUS/S&A à l'aide d'une maquette de travail. Il a été retenu que le rond point Gluck et la rue des Scillas devraient être étudiés en profondeur par le bureau S&A. Quant au phasage, une priorité absolue a été accordée à la mise en œuvre des infrastructures de transports avant d'octroyer les droits à construire.

Le 19 juillet 2011, une réunion d'information des propriétaires a eu lieu en présence des responsables politiques, où il a été proposé aux propriétaires de réfléchir à une participation éventuelle à la mise en œuvre du plan directeur. Les propriétaires ont ainsi été invités de faire part de leurs suggestions au DATer.

Le 21 octobre 2011, une réunion du groupe de travail technique a eu lieu pour aviser l'impact sur les terrains des propriétaires privés des nouvelles dimensions de la rue des Scillas selon les résultats de l'étude détaillée du bureau S&A. Etant donné les impacts non négligeables de ces dimensions, il a été décidé de reporter la prise de décision finale et de procéder d'abord à une présentation détaillée de l'étude réalisée par le bureau S&A aux communes concernées.

En effet, compte tenu des visions structurantes du plan directeur et en vue d'une meilleure articulation entre ce développement urbain et la mobilité, un concept cohérent a été développé afin de restructurer les différents réseaux de transports et d'éviter des mesures isolées ayant éventuellement des effets négatifs dans le contexte global du développement du Sud de la Ville de Luxembourg.

Le concept arrêté prévoit au niveau de la mobilité douce, un réseau cohérent de haute qualité qui sera mis en place dans ces nouveaux quartiers. Sur le plan des transports en commun, on peut citer la réalisation prévue du pôle d'échange Howald ou encore l'arrivée du tram dans ces quartiers et la mise en place conséquente des mesures de priorisation pour bus. Pour le trafic automobile, le concept préconise une gestion restrictive du stationnement, la desserte par le réseau routier primaire, formé par le boulevard Raiffeisen, le boulevard Kockelscheuer, la rue des Scillas et la rue Rangwee, et un réaménagement ponctuel des échangeurs autoroutiers.

Le point névralgique du réseau des transports en commun, à savoir le pôle d'échange Howald situé sur le tracé ferroviaire Bettembourg-Luxembourg, assurera la connexion fluide des trajets trains en provenance du bassin minier et du sillon lorrain vers les pôles de développement du sud de la capitale. Grâce à la proximité de la gare avec les quartiers du « Ban de Gasperich » respectivement du Howald, ces voyageurs auront la possibilité de continuer à pied ou à vélo. Ce pôle d'échange évitera aux nombreux voyageurs en

provenance du Sud, de l'Est et du Nord de transiter par la Gare Centrale. Dans la phase finale de réalisation, ledit pôle d'échange sera raccordé au réseau de tram et fera fonction d'échange entre les lignes de bus interurbains du sud-est du pays, le tram et la ligne bus tangentielle entre le Ban de Gasperich et la Porte de Hollerich.

1.6.2. Convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la Nordstad

En 2009, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a repris le rôle de l'Etat dans la « Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la NORDSTAD », signée en 2006 avec les représentants des communes de la NORDSTAD, à savoir Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck et Schieren.

Il importe de rappeler qu'en date du 22 mai 2008 les six conseils communaux ont voté une déclaration ainsi qu'une décision concordante adoptant le « Masterplan » comme document de référence pour le développement futur de la NORDSTAD avec une majorité quasi absolue. Sur ces bases politiques solides, il a été possible d'entamer la phase plus concrète des projets pilotes préconisés par le « Masterplan ».

En 2011, le Comité de pilotage politique Nordstad s'est réuni quatre fois avant les élections communales. Avant ces élections, le Comité politique, la cellule « Développement Nordstad » et les bureaux d'études concernés ont présenté tous les projets en cours aux élus de la Nordstad ainsi qu'aux candidats qui se sont présentés aux élections.

Au cours de l'année 2011, le Comité technique a siégé cinq fois. Les projets eMovin, Consultance en énergie, plan d'aménagement intercommunal et ZANO ont été traités en particulier.

Deux thèmes abordés par le comité technique doivent être particulièrement mentionnés, car ils préfigurent un service technique intercommunal :

- les synergies potentielles des six services techniques
- la réorganisation, voire le regroupement de certains services et activités à court terme
- les premiers projets concrets (urbanisation, construction).

La convention

Le Comité de pilotage politique NORDSTAD a décidé d'un commun accord de prolonger jusqu'en décembre 2012 la «Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la NORDSTAD» signée le 24 avril 2006. Les travaux menés dans le cadre de la convention ont réussi à fédérer les six communes sur base du Masterplan NORDSTAD voté ensemble avec la «Déclaration NORDSTAD» en mai 2008. Depuis 2011, un ensemble de projets initiés par le Masterplan est en cours de mise en œuvre. En conséquence, le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures a décidé de prolonger sa participation financière jusqu'en 2012.

Il a été retenu d'un commun accord qu'en raison des modalités de collaboration instituées depuis 2006 (au cours des travaux), la convention devrait être adaptée. Le « Comité de pilotage politique » a décidé de proposer aux prochaines équipes politiques des six communes le projet d'une future convention sur 5 ans annexé à la prolongation. Ce projet sera discuté et finalisé en 2012.

Parmi les travaux/progrès réalisés en 2011, les projets suivants méritent une attention particulière :

Zone d'activités Fridhaff

Le site Fridhaff permet de créer une zone d'activités régionale d'environ 40 hectares.
Le « Syndicat intercommunal pour la création, l'aménagement, la promotion et l'exploitation de zones d'activités économiques sur le territoire des communes de la Nordstad », en abrégé «ZANO» a été créé par l'arrêté grand-ducal du 10 décembre 2010.
Le « ZANO » a engagé un secrétaire, qui a, outre sa mission initiale, la tâche d'organiser les planifications requises. Tous les fonds ont été acquis par le « ZANO » en 2011.

Les limites précises de la zone ont été définies en collaboration avec le groupe de travail « plan directeur sectoriel zones d'activités économiques ». Un plan directeur urbanistique de la zone a été élaboré. L'intégration dans les plans d'aménagement des communes concernées est en cours. L'objectif est la création d'une zone d'activités moderne selon des critères écologiques. Des réflexions concernant un concept énergétique intégré ont également été menées.

Stratégie de marketing

La stratégie de marketing coordonnée avec les syndicats de tourisme et les unions commerciales a été présentée au Comité politique Nordstad. Un ensemble d'actions à court, moyen et long terme a été retenu. Il a notamment été décidé d'initier un « businessforum ».

Le « Businessclub NORDSTAD » sera le premier projet concret initié par l'étude marketing. Une première rencontre est prévue début 2012. Il a été constaté qu'en comparaison avec d'autres pôles nationaux ou internationaux, les acteurs économiques et commerciaux de la NORDSTAD n'étaient pas fédérés de manière suffisamment efficace. L'objectif d'un futur «Businessclub NORDSTAD» est de regrouper les acteurs dans le but de renforcer l'identité de la NORDSTAD et pour élaborer les outils nécessaires permettant d'augmenter substantiellement son attractivité. En effet, il a été constaté qu'une professionnalisation des structures de marketing et de communication est indispensable.

Le site internet www.nordstad.lu a été complété avec les moyens de communication en ligne modernes tels que « facebook ». En outre, la « corporate identity » de la Nordstad a été intégrée dans tous les logos et documents des organismes intercommunaux et des communes.

Etude de marché immobilier

En vue d'initier le développement urbain de l'axe central Ettelbruck – Erpeldange – Diekirch sur des bases réalistes et par des développeurs privés et publics, une étude approfondie du marché immobilier a été initiée.

Les principaux objectifs de cette étude sont :

- répertorier les données en termes financiers et statistiques fiables pour la NORDSTAD et sa région ;
- positionner la NORDSTAD par rapport à la capitale et Belval en se basant sur les atouts de la région et les types d'activités déjà implantées dans la région ;
- élaborer une vision par rapport au type d'activités susceptibles de s'implanter dans la zone, afin d'attirer des capitaux autres que locaux.

Cette étude a été élargie en 2011 à la zone d'activités Fridhaff et à la Nordstad dans sa globalité et servira au ZANO en tant que « roadmap stratégique ».

Assurer la qualité des projets d'urbanisme et d'architecture

Le Masterplan NORDSTAD voté en 2008 contient des objectifs qualitatifs ambitieux. Ceux-ci ne devront pas uniquement être garantis par le biais de textes ou de plans réglementaires. Dans cet objectif, l'élaboration d'un « Guide de planification » a été initiée. Les préparatifs en vue de plusieurs « workshops » avec le Comité technique et les bureaux d'études chargés de l'élaboration du plan d'aménagement intercommunal ont été finalisés. Une collaboration étroite avec les initiateurs, auteurs et investisseurs des projets urbanistiques ou projets de construction est indispensable. Ce guide est destiné à tous ces acteurs.

Plan d'aménagement général intercommunal NORDSTAD

Les bureaux d'études concernés ont harmonisé les études préparatoires des six communes en vue d'un document coordonné. Les données structurelles, les légendes, la structure des parties écrites et graphiques ont été synchronisées. La prochaine étape sera l'intégration des orientations du « Masterplan 2008 » et des études en cours (inondations, marché immobilier, …) dans le document final.

Concept concernant la protection contre les crues

L'étude concernant la protection contre les crues a été poursuivie. Un modèle de simulation et de calcul précis a été mis en route. Des variantes basées sur le « masterplan axe central Ettelbruck - Erpeldange - Diekirch » ont été étudiées.

CIPU - Cellule nationale d'Information pour la Politique Urbaine

Dans le cadre du partenariat avec l'Université du Luxembourg, le Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur, le Ministère du Logement, le Département de l'Aménagement du territoire du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ainsi que la Ville de Luxembourg, la Ville d'Esch-sur-Alzette, la Nordstad a initié une réflexion au sujet de la « qualité de l'habitat et du logement ».

Conseil en énergie

Le paquet que la « consultance en énergie » offrira aux particuliers sera très complet. Une collaboration étroite entre «myenergy» et « l'Energieagence » permettra d'offrir un éventail complet recouvrant une consultance initiale plus générale, concernant en particulier les principes techniques généraux, les subventions, ainsi que le passeport énergétique. Le bâti existant constituera notamment un volet important en considération du tissu urbain de la NORDSTAD.

En complément aux subventions étatiques, les communes de la NORDSTAD ont décidé de subventionner elles aussi les technologies relatives aux énergies renouvelables et l'adaptation du bâti existant.

Tourisme

Les premiers contacts en vue d'une collaboration avec l'ORTAL, (Office régional du tourisme pour les Ardennes) ont été établis.
En outre, des contacts avec les parcs naturels avoisinants ont été créés en vue d'une future collaboration.

eMovin

En collaboration avec l'Institut de recherche Henri Tudor et le Département de l'environnement a été élaboré un concept de mobilité électrique pour la région rurale et urbaine de la NORDSTAD. Il s'agit d'un système de location de vélos et de voitures électriques. Des bornes pour le chargement (vélo et voiture) sont prévues. Les particuliers ainsi que les services communaux pourront profiter de ces véhicules qui permettront de par leur performance de desservir tout le territoire de la NORDSTAD. Une participation financière de la part du Ministère du Développement durable et des Infrastructures (30%) ainsi que de l'Union Européenne (25%) est prévue. Ce système innovant permettra d'augmenter la visibilité de la NORDSTAD au niveau national, voire même international. Un questionnaire au sujet de l'électromobilité disponible sur www.nordstad.lu a été utilisé pour tester l'intérêt pour ce type d'offre.
Cinq des six communes de la Nordstad ont adhéré au projet et envisagent également d'intégrer la mobilité électrique dans leur propre parc de véhicules.

Le concept de mobilité intégré pour la « Nordstad » et la gare d'Ettelbruck

Dans la Nordstad, la définition des ordres de priorité doit nécessairement et en toute logique être effectuée dans la perspective de la constitution même de la Nordstad, c'est-à-dire de la transformation de l'actuelle agglomération urbaine bicéphale et peu dense en une entité urbaine fonctionnelle et attractive. Cette nouvelle entité devra pouvoir pleinement jouer son rôle de centre de développement et d'attraction d'ordre moyen pour toute la partie septentrionale du pays, notamment à travers la requalification de son axe central Ettelbruck-Diekirch au moyen d'une urbanisation moderne intégrée.

Dans cette optique, un « **concept de mobilité Nordstad »** a été initié en janvier 2009 par le Ministère des Transports ensemble avec le Ministère des Travaux publics et le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire ainsi que le comité politique «Nordstad». Ce concept est désormais en cours d'élaboration. Il va bien au-delà de la simple étude portant sur l'axe central entre Ettelbrück et Diekirch. Son objectif majeur sera d'assurer une mobilité durable au sein de la « Nordstad » et de la préparer pour les défis qui l'attendent dans le contexte du développement de ses potentialités et du développement harmonieux des différentes formes de mobilité.

En juin 2010 a été lancée la soumission restreinte y relative. Fin 2010, le comité politique a retenu le bureau d'études qui a été chargé de l'élaboration dudit concept début 2011. En début 2011, le comité technique « Concept de mobilité Nordstad » avec le bureau retenu a été créé qui a par la suite établi un diagnostic de la situation actuelle et s'est penché sur la question des attentes vis-à-vis du nouveau concept de mobilité. Dans le cadre de son travail en 2011, le groupe de travail a également analysé 5 différents scénarios pour la desserte de l'axe centrale entre Ettelbruck et Diekirch en vue d'une présentation et discussion de cette thématique dans la « Nordstad ».

En 2011, les données structurelles nécessaires à l'élaboration du concept ont été rassemblées. En outre, un comparatif des variantes de systèmes potentiels destinés à desservir l'axe central Ettelbruck - Erpeldange - Diekirch a été initié en vue de permettre aux autorités politiques de prendre, en 2012, une décision en connaissance de cause.

Suite à la consultation rémunérée en mai 2007 sur la réorganisation fondamentale des infrastructures de transport sur l'axe central, le Ministère des Transports a pris l'initiative d'organiser une première réunion de concertation début 2008 avec les responsables de la commune d'Ettelbruck, les CFL et les P&CH afin d'adapter le **site de la Gare d'Ettelbruck** aux besoins d'une infrastructure ferroviaire moderne.

En ce qui concerne le réaménagement de la gare d'Ettelbruck, il comportera plus particulièrement les éléments suivants :

- l'aménagement d'une gare routière ;
- la revalorisation, voire la reconstruction du bâtiment voyageur avec la mise en conformité de la gare ferroviaire comprenant notamment les souterrains, les quais et les dispositifs d'accessibilité tenant compte des besoins des personnes à mobilité réduite ;
- l'aménagement d'un Park & Ride ;
- l'aménagement d'une nouvelle route reliant les points «Patton» et «Wark».

Ce projet du réaménagement de la gare d'Ettelbrück a été présenté à la presse en septembre 2010 et les études plus détaillées ont été lancées en 2011.

1.6.3. Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la Vallée de l'Alzette

Dans le cadre de la convention UELZECHTDALL, les administrations communales de Lintgen, de Lorentzweiler, de Mersch, de Steinsel et de Walferdange, d'une part, et le ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, d'autre part, ont reconduit, par la signature d'un avenant à la convention « Uelzechtdall », leur coopération le 22 novembre 2010 pour une durée de 2 ans.

En date du 27 septembre 2011, les coprésidents de la Convention Uelzechtdall, Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures Marco Schank et Monsieur le Bourgmestre de Walferdange Guy Arendt, ont présenté les premières mesures identifiées par le concept de mobilité pour la vallée, les premiers résultats du partenariat Inondations dans le cadre du projet Interreg IV A ainsi que les nouveaux services de My Energy dans la vallée de l'Alzette.

Concept de mobilité

En 2010, le bureau retenu a débuté l'étude relative à l'élaboration du concept en analysant d'abord la situation dans les cinq communes. Des défauts conceptuels et infrastructurels ont ainsi pu être identifiés au niveau des communes. A la fin de l'année 2010, le bureau a proposé un catalogue de mesures – basées sur les défauts identifiés – permettant d'améliorer à court, moyen et long terme la mobilité dans l'Uelzechtdall.

L'objectif est de réserver davantage d'espace aux piétons et aux cyclistes. Pour devenir une région modèle en matière de mobilité douce, la part des déplacements non-motorisés du trafic interne de la vallée de l'Alzette devra atteindre 25 % d'ici 2020, soit une augmentation de 6 % par rapport à l'état actuel.

En 2011, le bureau a préparé les données relatives aux mesures du concept de mobilité pour la simulation avec le modèle de la CMT (Cellule Modèle Transport). Cependant, en raison de diverses planifications nouvelles au niveau national, dont notamment le nouvel arrêt du pont Rouge, le nouveau concept national bus et l'étude nationale concernant les besoins en P&R, la simulation pour la vallée de l'Alzette a été décalée. Ces projets affectent, en effet, directement les mesures du concept de mobilité de l'Uelzechtdall. Il est prévu de faire la simulation des mesures du concept de mobilité après la finalisation des simulations relatives aux projets d'ordre national susmentionnés. Le concept de mobilité Uelzechtdall sera ainsi finalisé pour l'été 2012.

Vision spatiale de la vallée - Leitbild

Il importe au Ministre ayant l'aménagement du territoire dans ses compétences d'intégrer une réflexion spatiale dans les travaux de la convention. Les travaux pour l'élaboration d 'un Leitbild permettent de visualiser la région avec ses fonctions dans son intégralité. Dans une deuxième phase, la planification coordonnée des différents PAG en sera une résultante.

De juin à juillet 2011, des réunions bilatérales ont eu lieu entre les représentants des communes accompagnés des bureaux chargés de l'élaboration de leurs PAG et le bureau élaborant le Leitbild. Dans un premier temps, une représentation cartographique de l'état actuel de la planification communale doit être élaborée pour faire ressortir, dans un deuxième temps, les synergies et les incohérences sur le territoire.

Les premières cartes thématiques ont ainsi pu être réalisées suite à ces échanges. Celles-ci seront soumises à discussion et vérifiées par les différents acteurs étatiques et communaux.

Partenariat Inondation dans le cadre du projet Interreg IV A Flow MS

Les crues sont des phénomènes naturels que même les mesures de protection technique ne permettront jamais d'éviter totalement. La prévention précoce et la sensibilisation permanente contribuent à réduire davantage les risques d'inondation et les dommages potentiels.

Les signataires de la Convention Uelzechtdall s'en sont rendu compte et ont souhaité relever les défis futurs, en créant un partenariat « Inondation », le 31 mars 2011 à Mersch. Dans le cadre de rencontres et d'ateliers réguliers, il est prévu d'analyser les problèmes, d'élaborer des propositions pour une prévention commune des inondations et pour des mesures de protection ainsi que d'échanger les expériences.

Lors d'un atelier de lancement du projet, le 7 juin 2011 à Mersch, qui a rencontré un vif intérêt, l'agenda des sujets prioritaires pour les années à venir a été constitué. L'intérêt suscité et les vives discussions ont montré qu'en intégrant à une étape précoce les citoyens qui sont directement confrontés aux crues, soit en tant que riverains soit en tant qu'acteurs sur place, un premier pas très important est fait dans le cadre d'un partenariat « Inondation ».

Le partenariat « Inondation » est cofinancé par l'Union européenne au titre du programme Interreg IV A. Au Luxembourg, les partenariats « Inondation » sont soutenus par l'Administration de la Gestion de l'Eau (AGE) du Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région.
Pour plus d'informations voici le site internet du projet: www.FLOW-MS.eu

Projet d'une consultation rémunérée Walferdange-Steinsel

Le projet pour une consultation rémunérée à Walferdange-Steinsel est né de la volonté commune d'analyser un site potentiel pour la création de logements et d'y développer un projet-modèle à dominante habitat. En 2010, un premier cahier des charges pour le projet a été élaboré. En 2011, de multiples réunions techniques ont eu lieu afin d'approfondir les éventuelles contraintes techniques du site. En outre, il y a eu des réunions d'échange d'information avec les différents acteurs concernés. En raison des multiples contraintes techniques existant sur le site, une étude concernant l'économicité du projet a été réalisée.

En 2012, une décision quant à la faisabilité du projet doit être prise. De plus, des fouilles archéologiques sont nécessaires pour vérifier la présence d'éventuels vestiges archéologiques

Projet pour la création d'un poste de coordinateur de la convention

Après plus de 4 années de travail dans le cadre de la convention, des discussions concernant les possibilités pour engager un coordinateur ont été entamées en 2011. En effet, l'ensemble des projets élaborés dans le cadre de la convention nécessitent un suivi quotidien pour garantir leur mise en œuvre. C'est la raison pour laquelle les discussions concernant la création d'un poste devront aboutir en 2012.

Pour plus d'informations sur la convention Uelzechtdall prière de consulter le site :
www.uelzechtdall.lu

1.6.4. Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes limitrophes de l'Aéroport de Luxembourg

En date du 14 juillet 2011, la Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes limitrophes de l'aéroport de Luxembourg, a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2013.

Les missions suivantes seront poursuivies dans le cadre de cet avenant à la convention :

a) *en matière de planification conjointe des aspects de mobilité (GT «Mobilité») :*

- Le développement du concept de mobilité pour les communes limitrophes de l'aéroport est finalisé en vue de réduire le trafic individuel motorisé et de promouvoir davantage la mobilité douce et les transports en commun, en corrélation directe avec le développement urbain de la région. Dans ce cadre, les parties s'engagent à concrétiser la faisabilité technique de la mise en place du système de gestion des emplacements de stationnement sur base du projet-pilote de la convention du Sud-Ouest de l'agglomération de la ville de Luxembourg.

b) *en matière de développement économique et urbain de la région (GT « Développement économique et urbain ») :*

- Les travaux en vue de la planification et gestion conjointe de zones d'activités régionales sont poursuivis. A cette fin, les modalités nécessaires pour une collaboration des cinq communes partenaires de la présente convention sous forme d'un syndicat intercommunal pour la planification et la gestion de zones d'activités sont à finaliser et les démarches nécessaires en vue de la création d'un tel syndicat sont à entamer.
- Les effets des dispositions de l'avant-projet de plan sectoriel « Logement » sont analysés ainsi que leur transposition dans les plans d'aménagement généraux. Les forces et faiblesses du développement urbain des communes sont à regrouper et des objectifs de développement commun sont à définir pour la région (« Leitziele »). Afin de valoriser le potentiel de la région pour la concrétisation du développement durable, les possibilités d'encouragement et de réglementation à mettre en œuvre au niveau communal/régional en vue de la réalisation de bâtiments d'habitations et d'autres immeubles énergiquement optimisées sont à analyser.

c) *en matière de conservation du paysage (GT « Paysage et tourisme ») :*

- Les effets des dispositions de l'avant-projet de plan sectoriel « Paysage » sont analysés ainsi que leur transposition dans les plans d'aménagement généraux. Un chemin thématique (auto pédestre / piste cyclable) ralliant les atouts touristiques des cinq communes conventionnées est préparé et publié sur un site web commun. Les ceintures vertes et boisées entre les communes sont évaluées et les possibilités de la réalisation d'un réseau d'espace vert sont explorées. Dans ce contexte, les

communes s'engagent à maintenir ces espaces du point de vue étendu et valeur écologique.

d) *en matière de coopération intercommunale (« GT Coopération intercommunale ») :*

- Afin d'augmenter la visibilité de la convention vers l'extérieur, un bulletin d'information destiné à la population des communes conventionnées est annuellement publié.
- En vue d'une cohésion communale renforcée, des données spatialement référencées sont à développer avec plus particulièrement des couches d'information sur le développement urbain et économique de la région et intégrées dans un système d'information géographique (SIG).
- Les parties signataires de la convention étudient les possibilités et modalités en vue de la création d'une structure propre administrative et technique commune relative à la mise en œuvre de la convention.

Les travaux des quatre groupes de travail créés dans le cadre de la mise en œuvre de la convention, se résument comme suit pour 2011 :

GT Mobilité : Le 2 mai 2011, le Ministre du Développement durable et des Infrastructures et le conseil échevinal de Niederanven ont conclu un contrat avec le bureau d'ingénieur TTK de Karlsruhe en vue de l'établissement d'un concept de mobilité pour la AirRegioun. Lors d'un premier atelier de travail (Zielbestimmung) qui a eu lieu en date du 26 mai 2011 au ministère du Développement durable et des Infrastructures et auquel ont participé des représentants politiques et techniques des communes et du Département de l'aménagement du territoire ainsi que des experts externes, les points de vues par rapport aux possibilités d'une meilleure gestion du trafic ont été discutés et un modal split pour l'an 2030 de 45% (transport individuel motorisé), 30% (transport en commun motorisé), 10% (vélo), 15% (marche à pied) a été défini. Un deuxième atelier de travail (Bestandsaufnahme und Kriterien für Mängelanalyse) a eu lieu en date du 11 juillet 2011 portant sur une première analyse de la situation et les critères d'évaluation des différents modes de transports.

GT « Développement économique et urbain » : Sur base d'un premier inventaire des zones d'activités existantes, les possibilités de création de nouvelles zones dans la région ont été discutées. Dans ce contexte, les modalités prévues dans le futur plan directeur sectoriel « Zones d'activités économiques » ont été présentées. Dans le cadre d'un comité politique, qui a eu lieu le 26 mai 2011, les responsables des cinq communes ont convenu de collaborer au niveau du développement futur de zones d'activités économiques et d'analyser les possibilités de création d'un syndicat intercommunal à cette fin.

GT « Paysage et Tourisme » : Les points d'attraits de la région ont été inventoriés et intégrés dans un système d'information géographique (SIG) qui a été établi ensemble avec le service topographie et géomatique de la Ville de Luxembourg. Le SIG est accessible via la nouvelle page web créée : www.airregioun.lu.

GT « Coopération intercommunale » : Suite à différentes propositions d'un bureau de communication, les responsables de la Convention ont été d'accord que le nom et le sigle « AirRegioun » représenteraient le mieux les cinq communes limitrophes de l'aéroport.

Un atelier « Findel » a été organisé en date du 5 juillet 2011 au centre culturel à Munsbach lors duquel les travaux réalisés dans le cadre de la convention ont été présentés. L'atelier commençait par un séminaire scientifique auquel participaient 60 personnes. Des orateurs du Luxembourg et de l'étranger y présentaient des exemples de coopération intercommunale. A partir de 18 h le grand public était invité à visiter une exposition sur les développements dans les communes et la présentation de produits régionaux. En outre, le public pouvait sélectionner la meilleure photo de la région parmi des photos introduites par

des photographes amateurs lors d'un concours. Lors de la même occasion, une brochure et un flyer sur la AirRegioun ont été présentés.

1.6.5. Etude portant sur la coopération intercommunale des communes autour de Schengen

Le référendum pour la fusion des trois communes a eu lieu le 10 octobre 2010 et les citoyens se sont exprimés largement en faveur de cette fusion.

L'étude portant sur la coopération intercommunale des communes autour de Schengen a été poursuivie en 2011 avec le développement des idées phares pour le développement de la nouvelle commune fusionnée (Entwicklungskonzept) de Schengen, composée par les trois anciennes communes de Wellenstein, Schengen et Burmerange. La version provisoire du « Entwicklungskonzept » du bureau d'étude a été soumise à l'avis des élus politiques à la fin du printemps 2011.

Dans le cadre de cette étude, plusieurs projets concrets pour la nouvelle commune de Schengen ont été approfondis. Des réunions de concertation avec les différents acteurs du secteur public et privé ont été nécessaires pour analyser la faisabilité de ces projets. Il a été retenu d'un commun accord de discuter le concept de développement d'une manière plus approfondie après les élections communales d'octobre 2011.

En 2012, la fusion deviendra réalité et les réflexions concernant le nouveau PAG seront finalisées.

2. Planification de la mobilité

2.1. La politique des transports face aux objectifs du développement durable

L'évolution de la population au Luxembourg, qui s'est accrue de quelque 150.000 personnes en 30 ans, constitue une croissance démographique exceptionnelle en comparaison avec des pays voisins ou proches et conduit à une augmentation continue de la demande de trafic.

Au cours des 5 dernières années, cette croissance s'est même accélérée. Ainsi, le Luxembourg comporte en 2011 une population résidente de 512.000 habitants croissant actuellement au rythme de quelque 7.000 personnes par an (moyenne des 5 dernières années) ainsi que quelques 155.000 travailleurs frontaliers dont le nombre progresse de l'ordre de 4.000 unités par an (moyenne des 5 dernières années). Cette croissance a été freinée par les effets de la crise économique, mais les chiffres ont rejoint en 2010 le niveau existant avant la crise pour augmenter de nouveau en 2011.

	2011	Progression moyenne sur les derniers 15 ans	Progression en %
Habitants	512.000	+ 6.700 /an	+ 1,6 % /an
Places de travail	384.000	+10.400 /an	+ 4,5 % /an
Emploi national	230.000	+4.000 /an	+ 2,4 % /an
Frontaliers	155.000 dont France: 77.000 Belgique: 39.000 Allemagne: 39.000	+6.300 /an	+ 10,5 % /an

Le caractère spécifique de l'évolution et de la situation socio-économique du Grand-Duché de Luxembourg, fait qu'une réduction du volume global de mobilité ne sera que très difficilement réalisable.

Il s'ensuit que la situation actuelle en matière de mobilité a atteint ses limites, tant en matière de capacités, que d'impact environnemental. Il importe toutefois d'assurer une bonne accessibilité tant interne qu'externe au pays, car il s'agit là d'un élément fondamental pour rester compétitif d'un point de vue économique.

2.2. La stratégie globale de la mobilité durable « MoDu »

Pour répondre aux besoins en mobilité et afin de garantir une mobilité durable, préservatrice de l'environnement humain et naturel et créatrice de nouveaux emplois, le Gouvernement a développé en 2011 une stratégie globale pour une mobilité durable pour les résidents et les frontaliers, appelée ci-après « MoDu ».

La stratégie globale pour une mobilité durable s'appuie au niveau national sur le réseau ferré en tant qu'épine dorsale du réseau des transports en commun. Ce dernier propose, en effet, une rapidité, un confort et une pérennité sans pareil. Un rabattement vers le train est assuré par les bus dont un accès direct vers les gares les plus proches devra être garanti. Les régions ne bénéficiant pas de liaisons ferroviaires seront pourvues de **lignes de bus rapides et efficaces** (voir chapitre 2.4.2.) desservant les axes principaux.

Au niveau de la Ville de Luxembourg et de sa proche périphérie, la stratégie « MoDu » apporte un changement fondamental. En effet, l'objectif est de désengorger les deux principales portes d'entrée de la capitale, à savoir la Gare Centrale et Hamilius, en ce qui concerne le bus. Il s'avère effectivement indispensable de remédier à ce problème de saturation extrême, d'autant plus que le nombre de voyageurs va s'accroître et que les deux points d'échange susmentionnés connaîtront des réaménagements considérables de sorte que les transbordements trains-bus et bus-bus, voire train-tram et bus-tram ne pourront plus être effectués intégralement au niveau de ces deux seuls pôles d'échange.

C'est pourquoi le Ministère du Développement durable et des Infrastructures créera de **nouveaux pôles d'échange péricentraux et périurbains** (voir chapitre 2.3.1.). Ces pôles auront pour tâche principale de mieux répartir les flux à l'entrée et à l'intérieur de la capitale et seront **reliés entre eux par le tram** (voir chapitre 2.3.2.) qui bénéficiera de voies propres et pourra ainsi garantir un transport en commun confortable, ponctuel et à haute capacité au niveau du territoire de la Ville de Luxembourg. Lesdits nouveaux pôles d'échange permettront également des transbordements train-bus ou bus-bus pour accéder à des zones péricentrales et périurbaines qui constituent d'importants pôles d'emploi.

Cette fonction de connectivité sera assurée par les **nouvelles lignes de bus tangentielles** (voir chapitre 2.4.2). Cette démultiplication des plateformes d'échange au niveau de la capitale permet de passer d'un système de transport en commun en forme d'étoile à un système en forme de maillage qui permet de donner une réponse à la forte croissance de la Ville et de sa périphérie ainsi qu'aux besoins croissants de mobilité de ces espaces périphériques. Ce maillage raccourcit les distances et augmente la redondance du réseau en cas de problèmes.

De plus, le « MoDu » englobe une approche stratégique intégrée s'appuyant non seulement sur les éléments de mobilité et de transports mais également sur les stratégies et outils de l'aménagement du territoire ainsi que sur les initiatives en matière environnementale.

La mobilité est, rappelons-le, une condition essentielle pour l'organisation sociale et le développement économique. Dans ce contexte, le rôle de l'aménagement du territoire est d'assurer un développement territorial équilibré et intégratif qui concilie le développement socio-économique et l'urbanisation avec celui de la mobilité par le biais notamment de divers instruments tels que le programme directeur d'aménagement du territoire de 2003, l'IVL, les plans directeurs sectoriels ou encore les conventions État-communes. Au niveau local, les plans d'aménagement communaux ainsi que les plans d'aménagements particuliers doivent assurer, à leur échelle, un développement urbain plus compact, présentant une bonne mixité des fonctions et des activités, et propice aux transports en commun ainsi qu'à la mobilité douce.

Les constats faits au niveau de l'environnement ont permis de vérifier une fois de plus que les conséquences écologiques du transport en général sont particulièrement lourdes. Les actions entamées dans le domaine de la qualité de l'air, du changement climatique et du bruit doivent donc être poursuivies selon une approche intégrée et en lien étroit avec la planification de la mobilité et de l'urbanisation.

Le « MoDu » se présentera sous forme d'une brochure en vue d'informer un large public sur les sujets actuels de la mobilité. Les travaux relatifs à l'élaboration du « MoDu » ayant commencé début 2011, un projet de la brochure a pu être finalisé pour fin décembre 2011. La présentation au public du « MoDu » aura donc lieu courant 2012.

Le « MoDu » sera accompagné par des actions de communication concrètes. Certains maillons du « MoDu » comme le pôle d'échange Pont Rouge et la priorisation des transports en commun par des couloirs pour bus ont déjà été présentées en 2011. D'autres maillons de la chaîne de mobilité (train, pôles d'échanges, tram, bus, voiture individuelle, P&R, mobilité douce) suivront en 2012.

2.3. Les projets concrets

2.3.1. Les pôles d'échange

Le futur concept de desserte de la capitale prévoit une multiplication des pôles d'échange qui seront directement reliés par le tram. Ces pôles d'échange permettront aux utilisateurs des transports en commun de changer de mode de déplacement dès leur entrée en ville ou à proximité de leur lieu de destination, sans devoir obligatoirement transiter par la Gare Centrale ou par le Centre Hamilius.

Au niveau de la Ville de Luxembourg et de sa proche périphérie, le désengorgement des deux principales plateformes multimodales de la capitale pour les transports en commun, à savoir la Gare Centrale et Hamilius, se confirme comme étant indispensable. S'y ajoute le

besoin de pôles d'échanges entre les bus interurbains, le train et le tram pour accéder aux principaux pôles de développement. La création de nouveaux pôles d'échange à l'entrée de la capitale est ainsi nécessaire pour pouvoir multiplier les connexions avec le réseau ferré et pour éviter de devoir systématiquement transiter par la Gare Centrale. Cette démultiplication des interconnexions entre les différents modes de transport au niveau de la capitale et de sa périphérie permet de donner une réponse à la forte croissance polycentrique de la Ville et de sa périphérie ainsi qu'aux besoins croissants en mobilité de l'agglomération. L'objectif des pôles d'échange est également de libérer de l'espace et de le réaffecter au tram, qui est un mode de transport moins polluant et dont la capacité est largement supérieure. Ces nouveaux points de contact rapprocheront sensiblement les usagers des pôles d'emplois existants et leur donneront la possibilité de recourir plus facilement à la mobilité douce dès leur arrivée sur le territoire de la Ville de Luxembourg.

Parmi les nouveaux pôles d'échange, trois seront dotés d'une nouvelle gare ferroviaire afin de désengorger et d'épauler la Gare Centrale dans sa fonction de porte d'entrée de la Ville de Luxembourg pour tous les voyageurs par train. Ces trois nouvelles gares urbaines se situeront pour l'une sous le Pont Grand-Duchesse Charlotte, d'où son nom «Gare Pont Rouge» et pour les deux autres, au sein-même des pôles de développement de Howald et de Hollerich. Le réseau du tram viendra donc s'appuyer sur ces gares, ainsi que sur les six nouveaux pôles d'échange se situant à la Cloche d'Or, à Bonnevoie, au Centre Hamilius, à la Place de l'Étoile, à Luxexpo et au Höhenhof.

Ces nouveaux pôles d'échange constitueront à terme de véritables plateformes multimodales et induiront par conséquent une dynamique de développement propre. Afin de coordonner le développement autour de ces pôles, le Département de l'aménagement du territoire y a initié des processus de consultations (urbanistiques) rémunérées.

a) Le pôle d'échange Pont Rouge

Début 2011, un groupe de travail a été mis en place par le Département de l'aménagement du territoire pour la planification du nouveau pôle d'échange Pont Rouge. Le groupe de travail a rassemblé tous les acteurs concernés, à savoir le Département de l'aménagement du territoire, le Département des transports, les CFL, le Fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg, l'Administration des Ponts & Chaussées, le GIE LUXTRAM et la Ville de Luxembourg.

Les travaux du groupe ont permis de concrétiser le projet et d'aboutir à une solution attractive pour le raccordement du Kirchberg et de la Ville-Haute. En effet, il ne permet pas seulement de connecter directement le plateau du Kirchberg au rail mais également d'accéder, grâce à un transbordement confortable et attrayant au tram, au Centre-Ville ainsi qu'au sud du Limpertsberg et à la Place de l'Etoile. Avec la Gare Centrale, il offrira une deuxième possibilité de raccordement des quartiers centraux de la capitale au réseau ferré.

Le pôle d'échange « Pont Rouge » permettra la liaison entre deux points situés à des altitudes différentes. Un shuttle effectuera, en effet, le déplacement entre la halte ferroviaire située en contrebas du Pont Grand-Duchesse Charlotte et la halte du tram située sur les hauteurs du plateau. Ce pôle d'échange assurera ainsi une liaison entre le train et le tram en quelques minutes, ce qui le rendra très attractif.

Ce nouveau pôle d'échange situé au cœur de la capitale offrira un gain de temps de 6 minutes aux voyageurs rejoignant le Kirchberg et le Centre-Ville depuis l'est, le sud et l'ouest du pays et de près d'un quart d'heure en provenance du nord, tout en leur évitant un détour par la Gare Centrale.

En bref, la création d'une gare ferroviaire sur la ligne du Nord à hauteur du pont Grande-Duchesse Charlotte constitue à terme une solution attrayante et économique pour le raccordement du Kirchberg et de la Ville-Haute via le tram au réseau ferroviaire.

La réalisation du projet se fera jusqu'en 2017, même échéance que la première mise en service de la ligne du tram, qui reliera la Gare Centrale à Luxexpo en passant par la Ville-haute.

En date du 12 septembre 2011, le ministre du Développement durable et des Infrastructures a présenté le projet de création du pôle d'échange Pont Rouge sur la ligne 10 (dite ligne du Nord), à la hauteur du pont Grande-Duchesse Charlotte. En ce qui concerne les autorisations à prévoir pour ce projet, une première analyse ne montre pas d'obstacles majeurs. Le projet ne se trouve notamment pas en désaccord avec la préservation du patrimoine historique (UNESCO) de la Ville de Luxembourg.

Des simulations réalisées par les CFL ont établi la faisabilité technique du concept d'exploitation ferroviaire. Suite à la présentation publique, les études plus poussées d'avant-projet sommaire et d'avant-projet détaillé du projet ont été lancées.

b) Le pôle d'échange Luxexpo

Dans la stratégie des gares périphériques, il avait été envisagé de construire une nouvelle ligne ferroviaire entre Hamm et le parc des Expositions Luxexpo qui relie la localité de Findel avec ses zones d'activités et l'Aéroport au réseau ferré et qui dessert le plateau de Kirchberg au droit du Parc des Expositions. Le site Luxexpo était retenu pour accueillir la plateforme multimodale sur le plateau de Kirchberg regroupant le train, le tram, les bus régionaux et locaux ainsi que le transport individuel. Pour ce faire, un concours d'architecte avait été lancé et attribué en 2010.

Suite à la crise économique, la priorité de réalisation et la nécessité des différentes infrastructures de transports prévues jusque-là ont été réévaluées, notamment pour des raisons budgétaires. L'adaptation qui s'en est suivie comprend, entre autre, le remplacement de la liaison ferroviaire entre l'aérogare et la Luxexpo, et notamment la gare ferroviaire sur le site Luxexpo, par l'extension du tram vers l'aérogare. La nouvelle stratégie prévoit un pôle d'échange, certes plus réduit mais néanmoins performant, sur le site Luxexpo, vu que le Kirchberg est la porte d'entrée principale de la capitale depuis l'Est respectivement le Nord-Est du pays et depuis la majeure partie des régions frontalières allemandes, constituant une véritable plateforme multimodale entre le tram et le bus. Ce pôle d'échange permet aux voyageurs bus en provenance de l'axe Echternach-Luxembourg et Remich-Luxembourg, desservant ce point de rabattement proche de toutes commodités, de rejoindre leur destination par le biais de la mobilité douce ou d'opter pour une liaison performante en tram. Par ailleurs, un P+R subsistera pour les automobilistes empruntant ces mêmes axes de circulation. Finalement, ceci a pour conséquence que le pôle d'échange train-tram-bus peut être réorganisé afin d'accueillir un pôle d'échange tram-bus. La configuration de ce nouveau pôle d'échange stratégique est analysée en détail en 2011-2012 afin de tenir compte des critères de la conception urbanistique, d'accessibilité, de la faisabilité technique et d'exploitation.

Comme le côté est du Kirchberg est délimité par le « Gréngewald », qui est classé en zone Natura 2000, des nouvelles infrastructures de transport raccordant le Kirchberg à l'Aéroport et à l'Est du pays sont soumises à de fortes contraintes environnementales. Afin de limiter l'impact sur cette zone protégée et d'arriver par-là à une réduction des risques administratifs et juridiques liés aux procédures environnementales, le Ministère du Développement du Développement durable et des Infrastructures a optimisé en 2011 la configuration de toutes

les infrastructures de transports, y compris les installations du centre de remisage et de maintenance (CRM) du tram, dans cette zone ce qui a permis de baisser sensiblement les emprises nécessaires sur le Grünewald.

c) Le pôle d'échange Höhenhof

Au cours des 10 à 15 prochaines années, le nombre d'emplois atteindra 20.000 unités au sein du pôle de développement du Findel jusqu'à Kalchesbruck. Afin de proposer une alternative durable aux transports motorisés individuels ayant pour destination cette zone le long de la route N1, il importe de mettre en place un réseau de transport en commun performant.
L'objectif élevé en matière de partage modal peut donc y être atteint grâce au prolongement du tram depuis le Kirchberg vers l'aérogare du Findel et à la construction d'un pôle d'échange au Höhenhof. Ce pôle d'échange, se situant à la hauteur de l'échangeur autoroutier de Senningerberg, aura pour fonction d'accueillir, entre autres, les bus interurbains en provenance du corridor A1/N1 et N11. Celui-ci permettra aux navetteurs de changer de mode de transport en optant soit pour le tram vers le Kirchberg, le centre-ville et l'aérogare, soit pour les lignes bus en direction du pôle de développement du Findel et de la zone d'activité Cents/Hamm. Afin de proposer dans le même esprit une alternative durable aux transports motorisés individuels ayant pour destination les pôles de développement de la Ville de Luxembourg, il importe de créer aussi un P+R au Höhenhof y pour accueillir les voitures en provenance de ces mêmes axes.

En 2011, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a initié les planifications détaillés du pôle d'échange et de ses alentours, en tenant compte des critères de la conception urbanistique, d'accessibilité pour les différents modes de transports, de la faisabilité technique et d'exploitation.

2.3.2. Le tram dans la Ville de Luxembourg

Afin de raccorder les pôles d'échange entre eux et de remédier ainsi aux problèmes de congestion de la Ville de Luxembourg et de sa proche périphérie, une combinaison moderne train-tram-bus est la mieux adaptée. Un tram moderne est capable de concilier la double nécessité de rattachement efficace, rapide, confortable et de grande capacité de la Gare Centrale à la Ville-haute ainsi que vers le Kirchberg et les autres quartiers pour lesquels un fort développement est prévu, sans oublier les nouveaux pôles d'échange. Le tram constitue donc un maillon essentiel de la stratégie « MoDu ».

Il est évident que, dans une combinaison train-tram-bus, un rôle important revient aux pôles d'échange qui, en tant que plateformes multimodales d'échange, dynamiseront l'ensemble des flux du réseau multimodal des transports en commun.

À l'horizon 2020, la ligne de tram reliera la Gare Centrale, le centre-ville (Hamilius), la Place de l'Étoile, le Kirchberg (Arrêt Pont Rouge), la Luxexpo, le Höhenhof et l'Aérogare.

Plusieurs extensions de cette ligne de base sont prévues. Ces dernières permettront la desserte d'autres quartiers de l'agglomération de la Ville de Luxembourg par le tram. Une desserte rapide et efficace de cet axe urbain permettra de redynamiser et de densifier le développement urbain du centre-ville. À l'horizon 2030, une extension vers les pôles de développement du Ban de Gasperich, de la Cloche d'Or, de Howald et de la Porte de Hollerich est prévue. Une extension du tram à partir de la Place de l'Étoile le long de la route d'Arlon jusqu'à Bertrange et de la Cloche d'Or vers Leudelange est à analyser pour le plus long terme.

Rappelons rapidement qu'au vu de la résolution du Conseil communal de la Ville de Luxembourg du 27 mars 2006 et de la motion de la Chambre des Députés du 6 avril 2006 confirmant le projet du tram, la Ville de Luxembourg et le Ministère du Développement durable et des Infrastructures ont constitué le groupement d'intérêt économique GIE LUXTRAM en juin 2007 qui est en charge de la mise en œuvre du projet.

L'Etat y est représenté par 4 représentants du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ainsi que par un représentant respectivement du Ministère des Finances, du Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du plateau du Kirchberg et de l'Administration des Ponts et Chaussées. L'Assemblée s'est réunie à 8 reprises en 2011.

Le GIE LUXTRAM a pour mission de poursuivre la planification d'un tram dans la Ville de Luxembourg et plus précisément entre la Luxexpo et la nouvelle gare périphérique de Cessange en passant par le Glacis, la place de l'Etoile, le Centre Hamilius et la place devant la Gare Centrale. La première phase de construction correspond à une ligne qui permet la liaison Luxexpo – Centre-Ville - Gare Centrale. Plusieurs extensions de cette ligne de base sont prévues afin de desservir, par le tram, d'autres pôles ou quartiers de l'agglomération de la Ville de Luxembourg. Ainsi, le GIE LUXTRAM a été chargé de réaliser toutes les études de planification jusqu'au niveau APD inclus afin de permettre le dépôt d'un projet de loi et de clarifier tous les aspects relatifs à la mise en place du projet, tels que le financement, la réalisation et l'exploitation.

Après la présentation du tracé définitif du tram entre la Gare Centrale et le Centre-Ville en mai 2008 et la présentation de l'architecte retenu pour accompagner la réalisation du tram dans la Ville de Luxembourg en mars 2009, les études détaillées de tracé et d'insertion (APD) ont été engagés au printemps 2009. Depuis lors, ces études ont été poursuivies à un rythme soutenu afin de permettre le dépôt d'un projet de loi de programmation de l'opération de construction du tram.

Mi-2010, la procédure relative à l'étude d'évaluation des incidences (EIE) de l'infrastructure sur l'environnement naturel et humain selon la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement qui s'applique aux projets d'infrastructure de grande envergure, dont le tram, a été engagée. La procédure de consultation du public, qui prévoit la réalisation d'une EIE intégrale de la ligne et du CRM, a dès lors été préparée.

En janvier 2011, la décision politique, suite à une étude multicritère de décembre 2010 ayant comparé les différents sites potentiels d'implantation du CRM, a été prise de construire le CRM à l'est du rond-point Serra, respectivement au nord de la bretelle autoroutière connectant le Kirchberg à l'autoroute A1.

Par la suite, l'étude FFH (faune, flore, habitat), qui fait partie intégrante de l'EIE, a été engagée. L'étude FFH est nécessaire comme le site du CRM fait partie du massif forestier du Grünewald, classé zone spéciale de conservation au sens de la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. L'étude se déroule sur un cycle naturel complet d'une année (4 saisons) pour mesurer l'incidence du projet du CRM.

En août 2011, il a été décidé que l'extension vers Findel sera construite dans le délai le plus court possible après la mise en service du tracé initial (Gare Centrale – Luxexpo). Au vu de la décision politique de ne pas réaliser le projet de la ligne ferroviaire Hamm-Findel-Kirchberg, le CRM du tram a été reconfiguré et optimisé dans un souci de minimiser l'impact environnemental. Ce travail a permis de réduire l'impact sur le massif forestier du Grünewald à un tiers de l'impact initial.

Les dossiers scopings EIE et FFH ont pu été introduits en novembre 2011 auprès du Ministre ayant l'environnement dans ses attributions et auprès des autres autorités compétentes en matière d'environnement.

Comme le projet du tram, situé dans le milieu urbain contrairement à la plupart des grands projets d'infrastructures des CFL et des P&CH, génère d'importants liens et interactions avec la zone traversée, une concertation étroite avec tous les acteurs étatiques et communaux concernés s'est faite en 2011

Aussi, un discours sur le projet du tram a été mené en 2011 avec les acteurs privés, les organisations non gouvernementales (ONG) et les autres organismes intéressés par le projet.

Ces concertations ont été menées dans le souci d'aboutir à un concept général intégré et coordonné des infrastructures et de la mobilité au niveau de la Ville de Luxembourg.

En 2012, les dossiers scopings EIE et FFH, qui sont établis dans le cadre de la procédure de consultation du public, seront finalisés. Le déroulement de la procédure de consultation du public se fera mi 2012 afin de pouvoir finaliser les études détaillées jusqu'à fin 2012. Le projet de loi d'autorisation et de financement du projet du tram sera déposé début 2013 auprès de la Chambre des Députés. Le démarrage du chantier relatif aux travaux de construction et d'installation du projet aura lieu en 2014. La mise en service de la 1ère phase du tram (Gare Centrale – Luxexpo) est prévue jusqu'à mi-2017.

2.3.3. La desserte de Belval par les transports en commun

Le site de Belval constitue un élément clé permettant de dynamiser l'ensemble de la Région Sud et dont l'objectif stratégique en termes d'aménagement du territoire, est de rééquilibrer le territoire en contrebalançant la sur-attractivité et la sur-centralité de la région autour de la capitale.

Un élément primordial pour le site de Belval a été réalisé par le biais de la loi du 18 avril 2004, qui a autorisé la réalisation de la gare de Belval-Université, d'une gare routière et d'un grand parking d'accueil à côté de la Gare Belval-Université.

La Gare Belval-Université qui constitue l'entrée principale au site de Belval a été réalisée en premier lieu. Elle est liée par voie de passerelles au P&R, à la gare routière ainsi qu'au site lui-même.

En ce qui concerne le P&R, la loi du 18 avril 2004 prévoit qu'il pourra être aménagé pour une capacité de 1.620 emplacements et pourra être agrandi dans une deuxième étape à 2.475 emplacements. Il sera situé au sud du CR 168 d'Esch-sur-Alzette à Belvaux. Il poursuit l'objectif primaire de la création d'une possibilité de stationnement pour les frontaliers voulant continuer en direction de Luxembourg-Ville en utilisant les transports en commun.

Etant donné que l'antenne ferroviaire n'est pas encore réalisée, mais qu'il y a lieu de raccorder le nouveau lycée Belval et le quartier environnant au rail, un arrêt provisoire à la hauteur du lycée Belval sur l'actuel tracé a été réalisé et mis en service en septembre 2011.

2.3.4. La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg - Bettembourg

La nouvelle ligne ferroviaire à deux voies, qui est projetée entre Luxembourg et Bettembourg, doublera la ligne existante. Par l'augmentation de la capacité de trafic qui en résulte, ce projet permet de connecter adéquatement la gare centrale aux réseaux transeuropéens à grande vitesse et d'améliorer tant au niveau fret qu'au niveau voyageurs la qualité et la ponctualité des trains empruntant cet axe. Le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg longera étroitement le tracé autoroutier.

Le projet a suivi la procédure prévue par la loi du 13 mars 2007 portant transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transports de la directive 97/11/CE qui prévoit l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires. Le dossier composé de l'APS, des notices d'impacts susmentionnées ainsi que de l'étude d'impact comparative a ensuite été soumis en octobre 2008 à une consultation du public dans les communes concernées que sont Luxembourg, Hesperange, Roeser et Bettembourg.

Sur base des observations formulées par les citoyens concernés, lesdites communes ont également formulé un avis sur le projet. Au vu des remarques formulées par les communes, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures ensemble avec les CFL a analysé de nouveau les variantes de tracé. En date du 8 juillet 2011, le Conseil de Gouvernement a retenu la variante de tracé N°3 qui longe l'aire de Berchem du côté Ouest tout en tenant compte des remarques formulées lors de la consultation du public ce qui implique le cas échéant d'adapter le tracé ponctuellement sur le territoire de la commune de Roeser en veillant à éviter des nuisances environnementales ainsi qu'un surplus de coûts de réalisation trop excessifs. Les études détaillées de tracé ont été engagées par la suite.

2.3.5. Autres projets d'envergure

L'adjonction d'une deuxième voie à la ligne Pétange – Luxembourg permettra d'offrir de meilleures connections pour les voyageurs sur cette ligne et de faire passer le trafic de transit arrivant par la ligne belge d'Athus–Meuse via Pétange, Luxembourg et Bettembourg en direction de la France, permettant d'éviter ainsi le tracé accidenté et les incommodités des riverains d'un trafic empruntant l'axe Pétange – Esch-sur-Alzette-Bettembourg. Le chantier y relatif a été poursuivi en 2011 et sera clôturé fin 2012 ce qui permettra d'augmenter l'offre sur l'axe Luxembourg – Pétange – Longwy.

En ce qui concerne le réaménagement général de la Gare de Luxembourg ainsi que le nouveau pont à deux voies ferrées parallèle à l'actuel viaduc Pulvermühle, les travaux ont été poursuivis en 2011.

La nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette, qui vise une connexion directe entre la capitale du Grand-Duché de Luxembourg et le Bassin Minier et plus particulièrement la Ville d'Esch-sur-Alzette, a été reportée à long terme au vu de la priorité de la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg.

2.4. Les études

2.4.1. L'étude nationale et transfrontalière « P&R »

En raison de la dispersion de la population au niveau des espaces ruraux, il est difficile de toujours mettre en place des lignes de bus, voire de trains à cadence attractive pouvant

répondre à chacune des demandes et en même temps rivaliser avec les temps de parcours de la voiture individuelle.

Afin d'inciter ces flux de voyageurs à utiliser quand même les transports en commun et afin d'optimiser le transfert de la voiture individuelle vers les transports en commun, des aires de transbordement ou parkings d'accueil ont été progressivement installés aux points d'intersection cruciaux du réseau routier avec le réseau des transports en commun. Ceci a permis de drainer des flux importants de trafic individuel motorisé, principalement ceux en direction de la Ville de Luxembourg, vers les transports en commun qui desservent l'agglomération urbaine ou périurbaine.

Dans cette optique, trois ceintures de parkings d'accueil (P&R) sont progressivement mises en place, à savoir une première ceinture aux frontières avec nos pays voisins (p.ex. P&R Frisange), une deuxième plus proche de la capitale, aux points d'intersection des grands axes routiers menant vers la capitale et des lignes formant le réseau des transports publics par rail et par route (p.ex. P&R Mersch) et, enfin, une troisième dans la périphérie des centres de développement et d'attraction (p.ex. P&R Bouillon).

Parmi les P&R actuellement en service on distingue entre les P&R près des gares ferroviaires desservis par les trains et les P&R près des gares routières desservis par les lignes de bus.

Vu que les principales plateformes d'échanges dans les régions frontalières ou périurbaines connaissent actuellement un grand succès de sorte que la demande dépasse souvent l'offre en places disponibles, la création de capacités supplémentaires au niveau des P&R les plus sollicités a été identifiée comme étant un élément clé du développement du transport public transfrontalier dans la Grande Région.

Dans cette optique et afin de pleinement opérationnaliser le système des P&R ainsi qu'en complémentarité avec ce qui est en cours d'étude ou de réalisation concernant les installations P&R, une étude nationale et transfrontalière a été lancée en 2010 ensemble avec les CFL et les P&CH. Dans ce contexte a été effectuée, en 2010, une enquête auprès des usagers des P&R afin de renseigner sur les capacités et les taux d'occupation des P&R existants sur base de laquelle est élaboré un concept P&R qui identifie, d'une part, les parkings d'accueil dont la capacité devra être augmentée en fonction des besoins et, d'autre part, des sites éventuels pour la création de nouveaux parkings d'accueil à des endroits stratégiques du réseau routier permettant de faciliter le transfert entre modes de transports. Le concept global des P&R fait partie des mesures proposés par la stratégie « MoDu » qui sera présentée en 2012.

2.4.2. Le concept bus national

Au niveau national et transfrontalier, le bus doit jouer un rôle complémentaire à celui du train, d'autant qu'il constitue le moyen de transport en commun le plus utilisé. Il peut fonctionner comme moyen d'accès au train ou remplacer ce dernier dans les corridors où le chemin de fer n'est pas présent.

Le nouveau concept d'exploitation en élaboration propose une série de mesures permettant une optimisation du réseau des transports publics à court et moyen terme. Cette optimisation a pour but d'améliorer l'accessibilité, de réduire les temps de parcours moyens et de permettre une mise en œuvre plus efficace des ressources existantes.

Pour ce faire, le futur concept d'exploitation des transports publics s'appuie sur le réseau ferroviaire. Les transports par rail offrent, en effet, une rapidité, un confort et une pérennité

sans pareille. Ce faisant, la stratégie « MoDu » vise prioritairement, et dès que les infrastructures et les capacités le permettront, un rabattement des transports publics vers le train. Ainsi, dans les régions desservies par des infrastructures ferroviaires adéquates, les transports en communs par bus locaux ou intercommunaux assureront un accès direct vers les gares les plus proches.

En revanche, les régions qui se situent plus à l'écart des axes ferroviaires seront pourvues de lignes de bus express desservant directement les principaux pôles. Tout comme pour le train, ces lignes de bus express auront pour priorité d'assurer une fonction de liaison, et non une fonction de ramassage régional, afin de rester compétitives en termes de temps par rapport à la voiture individuelle. La fonction de ramassage, quant à elle, sera assurée par les lignes régionales sous la régie du RGTR.

Au niveau de l'agglomération de la Ville de Luxembourg, de nouveaux pôles d'échange sont prévus en périphérie de la capitale afin d'offrir un changement aisé et attractif de mode de transport ; ils permettront également une meilleure répartition des flux de voyageurs ce qui permettra de délester la Gare Centrale et le Centre Hamilius.

Les corridors de bus express auront pour terminus ces pôles d'échange proches du Centre-ville.

En bref, les transports publics du Grand-Duché doivent répondre aux exigences suivantes: toute agglomération est censée avoir accès aux transports en commun et se situer à moins de 20 minutes d'une ligne express vers l'un des trois plus grands pôles urbains du Luxembourg.

Tout comme pour le train, la réorganisation et l'évolution du concept de bus sont couplées à des mesures infrastructurelles permettant son fonctionnement mais également la priorisation des transports en commun routiers.

La réorganisation du bus fait également partie intégrante de la stratégie « MoDu » qui sera présentée en 2012.

2.4.3. Les simulations 2020/2030

Au vu des nouvelles priorisations retenues et des réorientations en termes d'inter-modalité, surtout en relation avec l'agglomération de la Ville de Luxembourg, une actualisation des données d'entrée pour les simulations de trafic a été effectuée. Dans ce cadre, une analyse ainsi qu'une projection a également été faite en ce qui concerne la répartition géographique du développement structurel du pays en termes d'habitat, d'emploi et d'activités.

Elle permettra de donner une base solide pour toutes les planifications en relation avec l'agglomération mais aussi dans les autres espaces de coopération du DATer avec les communes qui est en phase avec la stratégie « MoDu » respectivement le plan sectoriel "Transports" qui introduisent une priorisation des projets d'infrastructures ferroviaire et routiers en deux phases : phase 1 (horizon 2020) et phase 2 (horizon 2030).

L'exercice de la simulation d'ensemble du trafic multimodal permettra d'avoir une approche commune et de se baser sur des données structurelles identiques pour la planification de la mobilité.

2.4.4. L'enquête de mobilité

La dernière enquête de mobilité remonte respectivement à 1995 (ménage) et à 1997 (frontaliers). Sous l'aspect de l'évolution économique et démographique du Luxembourg et la fulgurante évolution du trafic national et transfrontalier qui vont de pair, les données issues des enquêtes susmentionnées ne sont guère plus parlantes et nécessitent une actualisation.

Dans le cadre de l'actualisation de cette enquête, une étude conceptuelle préparatoire a été effectuée. L'objet d'une telle enquête est de prélever tous les déplacements sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg (y inclus les mouvements transfrontaliers et de transit).

Selon les résultats de l'étude conceptuelle, l'enquête devra englober les déplacements des individus, des ménages et des entreprises selon les différents moyens de transport tant collectifs qu'individuels, motorisés et non-motorisés. Elle se composera de 4 modules :

- enquête auprès des ménages au Luxembourg,
- enquête aux frontières pour les flux transfrontaliers et de transit (réseaux ferré et routier),
- enquête auprès des entreprises sur le trafic commercial,
- enquête sur le trafic terrestre à l'aéroport.

En ce qui concerne la mise en œuvre de l'enquête, il a été décidé début 2011 d'associer le CEPS/Instead. Ainsi, plusieurs réunions ont eu lieu en 2011 pour approfondir la démarche à adopter pour la réalisation de l'enquête afin de pouvoir la démarrer en 2012.

2.4.5. Le Schéma de Mobilité Transfrontalière (SMOT)

Face à la part croissante des navetteurs frontaliers et des conséquences en termes de mobilité, l'offre des transports publics transfrontaliers doit prendre une nouvelle dimension et la complémentarité entre tous les réseaux de transports doit être développée, quels que soient les opérateurs. Il importe donc de changer d'échelle et de mettre en place des capacités supplémentaires de transport, tout en augmentant la part des transports alternatifs par rapport à celle de la voiture individuelle (transports collectifs et covoiturage).

Pour relever ces défis, le Gouvernement, conscient du fait que la mobilité transfrontalière influe de façon substantielle sur l'économie luxembourgeoise, persiste dans sa stratégie de développer le trafic transfrontalier en faveur des transports en commun. Un premier volet de cette stratégie a été concrétisé par le développement avec les autorités françaises du schéma de mobilité transfrontalière (SMOT). Le SMOT, qui vise à faciliter la mobilité des frontaliers lorrains, est un programme d'actions concrètes et d'orientations stratégiques partagées.

Cette démarche, pionnière en Europe, se base sur la mise en œuvre d'une série d'actions :

- la mise en place de paramètres doux (tarification, moyens de communication, information, covoiturage, système de gestion du stationnement automobile) ;
- le développement de l'organisation des transports en communs (matériel roulant, cadencement des dessertes ferroviaires, capacités et fréquences des lignes de bus) ;
- la réalisation de projets d'infrastructures (projets ferroviaires, projets de gares et de P&R, infrastructures routières destinées aux TC routiers, capacités des gares et des sillons).

En 2011, plusieurs groupes de travail concernant la mobilité transfrontalière entre la France (nord mosellan) et le Luxembourg, qui s'inscrivent dans la suite du SMOT, ont été mis en place. Ainsi, un groupe de travail se consacre sur le développement et l'exploitation du réseau ferroviaire de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise à court, moyen et long terme. Un autre groupe de travail analyse la question de la création d'une 3ème voie « multimodale » sur l'autoroute A31 pouvant être réservée à la circulation de TCSP (Transports en commun en site propre) et de véhicules pratiquant le co-voiturage. Un dernier groupe de travail se penche sur le domaine de mobilité électrique pour une éventuelle coopération dans ce domaine.

Au vu du bon fonctionnement de la coopération franco-luxembourgeoise dans le domaine de la mobilité, une démarche analogue avec les partenaires belges et allemands est recherchée afin d'améliorer la mobilité sur toutes les frontières du Luxembourg.

2.5. Autres champs d'action

a. Mobilitéitsdësch

A l'initiative du Ministre du Développement durable et des Infrastructures, une plate-forme de coordination et d'échange pour la planification des dossiers et de mobilité et de transports a été créée en février 2011. Cette plate-forme, appelée "Mobilitéitsdësch", réunit tous les acteurs étatiques en charge de projets de mobilité autour d'une même table, à savoir le Département de l'aménagement du territoire, le Département des transports, l'Administration des Ponts & Chaussées, la Communauté des transports et les CFL.

En 2011, le "Mobilitéitsdësch" a traité toute une série de thématiques dans le domaine de la mobilité dont notamment le pôle d'échange Pont Rouge, les simulations 2020/2030, l'enquête de mobilité, le nouveau concept bus, le concept P&R, le volet mobilité des conventions Etat-communes, la stratégie globale « MoDu », l'introduction d'un système télématique, la mobilité transfrontalière et internationale etc.. Le Mobilitéitsdësch s'est réuni à 7 occasions en 2011.

2.6. La Cellule Modèle de Transport

La cellule modèle de transport a été créée en 1997 sur initiative de la Ville de Luxembourg et du Ministère des Transports, projet auquel le Ministère des Travaux Publics a été associé en décembre 2000. Conformément à la convention du 29 décembre 2000 entre l'Etat et la Ville, les trois partenaires exploitent ensemble le modèle de transport et en supportent les frais à parts égales. Au vu de la nouvelle structuration ministérielle depuis 2009, le Ministère du développement durable et Infrastructures prend à charge 66% des frais et la Ville de Luxembourg 34%.

L'exploitation du modèle de transport est placée sous l'autorité d'un conseil de gérance composé de six membres dont deux représentants de la Ville et quatre de l'Etat.

En 2011, la CMT a effectué des prestations dans le cadre des dossiers suivants :

- Etude de trafic des quartiers Midfield, ban de Gasperich et Z.A. Howald
  (commettants: MDdI, VdL, Hesperange
  (bureaux d'études: S&A, Güller)

- Luftreinhalteplan (Szenario 2020)
  (commettant: MDdI)
  (bureau d'études: Müller-BBM)

- Konzept zur Abstimmung der Strassennetzstruktur im Süden der Stadt Luxemburg
  (commettant: VdL)
  (bureau d'études: Tramp)

- Etude de trafic du contournement de Alzingen
  (commettant: P&CH)
  (bureau d'études: S&A)

- Integratives Konzept für die Verkehrsmittel Tram, Bus und Kfz zwischen Gare und Kirchberg (données d'entrée pour microsimulations)
  (commettant: GIE Luxtram)
  (bureaux d'études: Tramp, S&A)

- Etude de trafic sur la zone d'influence du boulevard de Merl à l'horizon 2020 (mise à jour des simulations)
  (commettant: P&CH)
  (bureau d'études: TR-Engineering)

- Etude de trafic Leudelange
  (commettant: P&CH)
  (bureau d'études: S&A)

- Etude de trafic Bascharage
  (commettant: P&CH)
  (bureau d'études: S&A)

- Elaboration d'un nouveau scénario de base 2020 (définition des hypothèses)
  (commettant: MDDI)
  (bureau d'études: S&A)

3. Bases de données

3.1. Le Système d'Informations Géographiques du Département de l'Aménagement du Territoire (SIG-DATer)

Pendant l'année 2011, les différentes couches du système d'informations géographiques ont été actualisées et complétées.

Le département a continué ses travaux à la mise en place d'un Système d'Information Géographique pour la Grande Région (SIG-GR) dans le domaine de l'aménagement du territoire. (cf. chapitre « SYSTEME D'INFORMATION GEOGRAPHIQUE POUR LA GRANDE REGION - LE PROJET SIG-GR »).

Le département a également continué à participer aux travaux du Comité de coordination de l'Infrastructure Luxembourgeoise de Géodonnées (CC-ILDG).

4. Les friches industrielles et autres sites de développement

C'est au mois de novembre 1999 que le Conseil de Gouvernement a chargé le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire de la coordination du dossier des friches industrielles dans le cadre de ses compétences en matière d'aménagement du territoire.

4.1. Belval

Le Ministère est associé aussi bien aux travaux de la société de développement AGORA qu'à ceux du Fonds Belval, établissement public créé par la loi du 25 juillet 2002.

Au-delà de son travail de coordination des acteurs nationaux, le DATer a intensifié ses efforts pour la mise en place d'une concertation et coopération transfrontalière plus structurée, plus permanente et surtout plus concrète. Le territoire français vis-à-vis de Belval est, en effet, appelé à se développer également au cours des prochaines années. Le côté français a pris quelques initiatives fortes telle la mise sur pied d'un projet d'Ecocité, la déclaration d'une Opération d'intérêt national (OIN) et la création d'un Etablissement Public d'aménagement (EPA).

Pour structurer le développement de la zone transfrontalière autour de Belval et pour entretenir des contacts réguliers avec les nombreux intervenants du côté français, les deux pays ont pris l'initiative de mettre en place un GECT (Groupement européen de coopération territoriale). Du côté luxembourgeois, il comprend l'Etat (sous la conduite du ministre du Développement Durable et des Infrastructures) et les communes d'Esch, Mondercange, Sanem et Schifflange. L'arrêté grand-ducal du 26 octobre a autorisé leur adhésion au GECT « Alzette-Belval » et a approuvé la convention et les statuts. Le GECT commencera à être opérationnel au cours de l'année 2012.

4.2. Mersch

La commune de Mersch a initié, conjointement avec le DATer, et en étroite collaboration avec les propriétaires des terrains, une consultation rémunérée (« Gutachterverfahren ») en vue de restructurer son quartier de la gare. Le site « Agrocenter » ainsi que les sites de l'ancienne fonderie ont un potentiel de développement considérable. Une surface de quelque 50 hectares est disponible, adjacente à l'une des gares les plus importantes du centre du pays. Il est possible de créer un nouveau quartier de ville comprenant activités économiques, logements, services, culture et infrastructures publiques.

Un des premiers « projets-phare » dans le contexte de l'espace conventionné de la vallée de l'Alzette est ainsi prêt à être entamé de manière concrète. Cette reconversion d'un site industriel en fin d'activité permet d'éviter la présence d'une friche industrielle au centre de la commune.

En 2011, la phase d'initialisation du projet a été finalisée. Le rôle du DATer consistera dorénavant dans le suivi du projet afin d'assurer le respect des objectifs initiaux.

4.3. Wiltz

Depuis la cessation des activités d'Eurofloor, implanté sur un site situé au centre de Wiltz et à proximité de la gare, des réflexions en vue d'une future affectation sont menées par les autorités communales et étatiques. Les conditions sont propices pour renforcer le CDA Wiltz en adéquation avec les prémisses formulées par l'IVL, notamment en ce qui concerne la concentration de fonctions urbaines à proximité des gares.

Un Masterplan en phase avec le projet du plan d'aménagement général et un concept d'assainissement ainsi qu'un projet de profilage des berges de la Wiltz ont été finalisés. La commune de Wiltz est propriétaire d'une partie des terrains.

En 2011, une étude de faisabilité financière initiée par le DATer a permis au Fonds du Logement l'acquisition des fonds privés restants sur des bases fiables. En outre, cette étude a permis de trouver un accord avec le Ministère des Finances en vue de la prise en charge par l'Etat des travaux d'assainissement.
Afin de réaliser ce projet dans un délai raisonnable, le Gouvernement a ainsi décidé une augmentation des taux de participation des deux fonds étatiques concernés et plus particulièrement du Fonds pour la protection de l'environnement. Sur base de l'étude en question, le Gouvernement en conseil a reconnu d'intérêt national le projet de reconversion des friches de Wiltz et surtout le renforcement fonctionnel du centre de développement et d'attraction de Wiltz. En conséquence, le Gouvernement prévoit une participation pouvant aller jusqu'à concurrence de 100% du Fonds pour la protection de l'environnement.

Avec la certitude que le projet des friches est techniquement faisable et que désormais le financement est garanti, les autorités communales pourront finaliser leur plan d'aménagement général en tant qu'instrument stratégique permettant de considérablement renforcer la Ville de Wiltz au niveau structurel.

Pour le « Département de l'aménagement du territoire » le projet est finalisé dans la mesure où un développeur national en assurera la mise en œuvre. Dorénavant son rôle se résume au suivi du projet dans l'objectif de garantir le respect des objectifs initiaux.

4.4. Commune de Reckange-sur-Mess – Wickrange

Le site de Wickrange est situé à la jonction de l'A4 Luxembourg – Esch-sur-Alzette et de la « rue des 3 Cantons » Steinfort – Bettembourg.

Vu les initiatives récentes des propriétaires, non compatibles avec les objectifs du Programme directeur d'aménagement du territoire et de l'IVL, le DATer a initié et coordonné un groupe de travail en vue d'élaborer, d'une part, un masterplan ainsi qu'un plan directeur afin de les intégrer dans le futur PAG de la commune, et, d'autre part, de permettre aux propriétaires de réorienter leur projet. Ensemble avec les autorités communales, tous les propriétaires et les acteurs étatiques et un bureau d'urbanisme, un masterplan ainsi qu'un plan directeur moderne ont été élaborés.

En juillet 2010, le masterplan en question a été finalisé et présenté au Gouvernement en Conseil qui en a pris acte et en a reconnu la conformité avec les accords qui avaient été trouvés en 2009. En 2011, le masterplan a été présenté au public et les éléments clés du masterplan et du plan directeur ont été intégrés dans le PAG de la commune.

4.5. Projet de stade national de football à Wickrange

Suite à la décision de principe en 2009 du Gouvernement d'implanter un grand projet d'ensemble composé d'un nouveau stade national de football ainsi que d'importantes surfaces commerciales avec, notamment, un outlet mall d'envergure internationale à Livange près de l'échangeur autoroutier, le DATer a coordonné l'élaboration par une équipe pluridisciplinaire, regroupant des bureaux spécialisés, le promoteur ainsi que l'ensemble des instances étatiques et communales concernées, d'un masterplan afférent tenant compte de l'ensemble des éléments et contraintes à prendre en considération.

En juillet 2010, le masterplan en question a été finalisé et présenté au Gouvernement en Conseil qui en a pris acte et en a reconnu la conformité avec les accords qui avaient été trouvés en 2009, si bien que les planifications et procédures subséquentes ont été entamées dans le respect du cadre de développement urbanistique posé par le masterplan.

En 2011 le masterplan a été présenté au public. Toutefois, en raison de problèmes procéduraux au niveau de PAG, de discussions politiques animées et des résultats des élections communales, il a été décidé de réduire l'ampleur des surfaces commerciales du projet et de la soumettre à un référendum communal avant tout progrès concret en la matière.

5. Les parcs naturels et ressources naturelles

5.1. Le Parc naturel de la Haute-Sûre (PNHS)

En vue de l'élargissement du Parc Naturel de la Haute-Sûre, le bureau et le personnel du PNHS ont continué à adapter l'étude détaillée, ce en collaboration avec un expert autrichien en matière de parcs naturels, M. Franz Handler. Ainsi, le chapitre concernant les objectifs et mesures du parc naturel élargi a été finalisé et présenté pour approbation au Comité du PNHS et aux deux communes candidates pour approbation.

Dans le cadre du projet Interreg 4A Delux Blue spot Hot Spot, le PNHS a clôturé la première phase qui consistait à trouver un lieu approprié et à développer un premier concept. Parmi trois propositions, un site à Bavigne a été considéré comme le meilleur et la Commune du Lac de la Haute-Sûre a donné son accord de principe en faveur d'un éventuel projet de construction d'une aire de jeux aquatiques.

Dans le cadre de sa convention, la station biologique «Naturpark Öewersauer» s'est vouée en 2011, entre autres, à la recherche et à la gestion administrative des contrats «biodiversité» pour le compte du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département de l'environnement, sur le territoire des communes-membres du Parc Naturel de la Haute-Sûre (prospections, inventaires et gestion de contrats). Les spécialistes ont réalisé des inventaires ponctuels de sites et espèces et mis en œuvre des plans d'action dans le cadre du PNPN, où l'accent a été mis sur la pie grièche grise et la gélinotte des bois. En 2011, le Parc Naturel de la Haute-Sûre a entamé la mise en œuvre du PAE «Coronelle lisse». Par ailleurs, la gestion des espèces invasives et notamment la lutte contre la berce du Caucase ont été poursuivies. De plus, la station biologique a, entre autres, été active au niveau des projets suivants : programme de protection des chauves-souris (projet «combles et clochers » et de la chouette-chevêche, cadastre et plan de gestion des haies, cadastre des biotopes, ainsi que diverses actions de sensibilisation (dont la campagne « Loscht op Natur »), notamment sur les pesticides, etc.

Le projet «Naturpark-Schoul», un programme didactique pour les écoles du Parc Naturel, a fortement évolué et une première phase a été entamée au cours de l'année scolaire 2011-2012. Elaboré en lien étroit avec le corps des enseignants, l'inspecteur d'enseignement et l'Administration de la nature et des forêts, le projet consiste dans la mise à disposition de matériel didactique via une plate-forme internet et dans l'organisation d'activités dans les écoles.

Le service écologique s'est, par ailleurs, occupé en grande partie du bon fonctionnement ainsi que de la coordination (formation de guides, adaptation du programme, plan de travail pour les guides et les capitaines,...) du bateau solaire.

Dans le cadre du programme Interreg IV A Grande Région, le projet «PACTE Haute-Sûre» a poursuivi la mise en œuvre proprement dite du «Contrat de Rivière», la sensibilisation des citoyens, ainsi que la coordination du Comité de Rivière. Parmi toute une série d'actions, l'inauguration du Webgis contenant un large éventail d'informations touristiques et environnementales, fut un moment fort de l'année 2011.

Le monitoring de la qualité de l'eau, la pose de clôtures en vue de la protection des berges, ainsi que diverses activités de sensibilisation (Journée Ramsar, Journée Mondiale de l'Eau,…) et manifestations (soirées d'information, séminaires) faisaient également partie du programme.

Le Parc Naturel a poursuivi sa collaboration avec le Guichet Unique PME, guichet de conseil aux petites et moyennes entreprises. Le Guichet Unique œuvre dans l'intérêt des 4 syndicats SIVOUR, Syndicat Wiltz-Winseler, SiCLER et PNHS.

Le conseiller agricole du PNHS a continué ses efforts en vue de l'information et de la sensibilisation des agriculteurs en ce qui concerne la protection du paysage et de l'eau, et plus précisément du Lac de la Haute-Sûre (séances d'information, plans de fumure au niveau des exploitations agricoles, etc.).

L'adaptation des cahiers des charges de produits «vum Séi» en vue d'une meilleure homogénéité des produits, a été poursuivie en collaboration avec un bureau externe. Ainsi deux nouveaux cahiers des charges ont pu être signés avec «Téi vum Séi» et «Bäckerei vum Séi». En complément à ce travail, le PNHS a entamé, ensemble avec les producteurs concernés, le développement d'une identité visuelle commune aux produits régionaux (Coporate Identity) en vue d'agrandir les parts de marché des produits.

Le PNHS a maintenu sa collaboration avec le «Réidener Energiatelier» afin d'informer les ménages privés et les communes du Parc Naturel sur les questions de consommation en énergie.

Pour la première fois, le marché gourmand «Maart a Musik» a été organisé dans une grange à Liefrange, en date du 24 juin. Le bateau solaire, circulant sur le Lac de la Haute-Sûre, a répété son grand succès avec 3010 passagers.

A la Draperie, une exposition textile de «quilts» (patchworks) de trois artistes allemandes a été organisée. L'exposition a été complétée par deux workshops auxquels participaient une vingtaine de personnes.

Le PNHS a collaboré activement à l'organisation de la Nuit des Légendes (à Esch-sur-Sûre, juin), de «Waasserzeechen» (Insenborn, juin-septembre) et de «Musik a Méi um Séi» (Insenborn, juillet).

Le PNHS a été présent à plusieurs événements et marchés, e.a. au marché de produits régionaux à Wiltz et à Medernach, au «Hierschtmaart» à Wiltz, à la Foire Agricole à Ettelbruck, à la Braderie de Clervaux, au «Gréngen Zuch» dans le Parc Naturel, au weekend «invitation aux musées », etc.

Le Bureau du PNHS s'est réuni 17 fois, en date du 6.1., 25.1., 14.2., 22.2, 10.3., 22.3., 12.4., 4.5., 20.5., 11.7., 26.7., 8.9., 11.10., 20.10., 17.11., 8.12. et 21.12. Le Comité du PNHS a eu 4 réunions, en date du 3.2., 10.3., 10.6. et 29.9.

5.2. Le Parc Naturel de l'Our

Dans le cadre de ses efforts de diversification de l'offre touristique et culturelle, le Parc Naturel a encadré les manifestations et initiatives suivantes : Loufest, Branebuerger Maart, Milllefest, De klenge Maarnicher Festival, Cartonaale Vianden, Marche gourmande, Bourse aux Plantes, Fête du Livre Vianden et les diverses manifestations (expositions) de l'initiative Cité de l'image à Clervaux.
De plus, le Parc Naturel a continué à mettre en œuvre son concept d'information touristique régional sur les offres du Parc Naturel. Dans ce contexte, des panneaux d'informations touristique standard « Info-Point » ont été mis en place dans diverses communes du Parc Naturel, à chaque fois en étroite collaboration avec les acteurs touristiques et les communes concernées. De façon plus générale, le PN Our compte développer d'avantage sa visibilité dans la région.

Depuis mai 2010, le Parc naturel est partenaire du projet INTERREG IV A 'Randonnées dans le parc naturel germano-luxembourgeois', pour participer à la mise en valeur transfrontalière du tourisme de randonnée par la création d'un label 'Extratouren/randonnées premium' et la mise en état et la construction de passerelles de randonnée.

Au niveau de la communication, le Parc naturel a édité ensemble avec le GAL LEADER+ Munshausen 3 numéros du magazine régional 'Parcours' qui est distribué à 8.500 ménages dans la région Nord.

Ensemble avec la commune et le Syndicat d'initiative de Hosingen, le Parc naturel de l'Our a continué à affiner un concept pour transformer le château d'eau de Hosingen en un espace d'exposition sur la thématique de l'eau.

En collaboration étroite avec « Myenergy » le Parc Naturel de l'Our a continué à offrir un conseil de base énergétique gratuit chaque mercredi après-midi dans la maison du parc qui s'adresse avant tout aux particuliers. De même, des séances d'informations pour le grand public (Energiepass, etc.) ont été organisées.

Le plus grand projet en 2011 a été la finition de la conception de l'exposition de la maison du Parc et la réalisation de ladite expo, qui fut inaugurée le 04 octobre 2011 en présence de Monsieur le Ministre Marco Schank.

Au niveau de la sensibilisation sur la thématique du paysage et de la nature, le PN Our a entamé un processus de mise en place d'une charte de paysage et la définition d'un programme d'action pour 2011.

Le Parc Naturel de l'Our a continué sa démarche de sensibilisation et d'éducation à l'environnement par un programme d'activités qui s'adresse aux habitants et visiteurs de la région du Parc naturel ainsi qu'aux enfants des écoles régionales. Le programme de

l'éducation à l'environnement a été réalisé en étroite collaboration avec la Panda-Club du Musée national d'Histoire naturelle.

Pour le projet sentier sonore, le Parc Naturel de l'Our a renouvelé la communication sur le sentier.

Dans le cadre de sa convention avec le Ministère de l'Environnement, la station biologique du Parc naturel de l'Our s'est occupée en 2011, entre autres, de la recherche et de la gestion administrative des contrats 'biodiversité' pour le compte du Ministère de l'Environnement sur le territoire des communes-membres du Parc naturel de l'Our.

Le service de vulgarisation agricole a été sollicité par des producteurs de matières premières et de produits de consommation. Les demandes concernaient la diversification, la transformation et la commercialisation des productions. Des champs d'essais de légumes en plein air ont été réalisés à Troisvierges (comme l'année passée, le thème spécial était la culture d'oignons). En 2011, les problèmes lors de l'implantation et le développement des cultures ont été multiples : sécheresse au printemps, grêle, rongeurs, etc. Le conseiller a pris part aux activités d'un nouveau groupe de travail «Alte Nutzpflanzen ».

En ce qui concerne les énergies renouvelables, le conseiller agricole suit l'évolution des projets de bio-méthanisation et l'utilisation des plantes énergétiques notamment en faisant un monitoring de la productivité du mais en Ösling. Dans le cadre de la recherche d'alternatives pour cette dernière culture, des essais de betteraves sucrières et de Silphium perfoliatum ont été mis en place. Les aspects d'organisation et de rentabilité font partie de toute action de conseil et plusieurs exploitations ont été suivies de plus près. Le conseiller a également été actif dans la promotion des productions régionales et l'organisation de manifestations de soutien de la commercialisation. Le conseiller a pris part au groupe de travail « Gastronomie » et au groupe de suivi au sein de l'action « Sou schmaacht Lëtzebuerg – Luxembourg à la carte ».

Le Parc naturel a contribué à la réalisation d'une brochure d'info du MDDI concernant les productions bios, régionales et durables ainsi qu'à la réalisation de l'exposition du Parc naturel à Hosingen (volet agriculture).

La cellule SIG du Parc Naturel de l'Our a été renforcée à partir du 1er juillet 2011 par Madame Eva Rabold (poste à mi-temps). La gestion et le développement continu du système d'information géographique "SIG Régional Nord" ainsi que les développements dans le cadre du projet LEADER transnational "Outil d'information et de communication SIG au service des territoires" ont été les tâches principales durant l'année 2011. L'assistance aux projets du Parc Naturel de l'Our dans le domaine de la cartographie est également garantie.

Dans le cadre du projet INTERREG IVA 'Habitreg.net' le parc naturel a réalisé ensemble avec ses partenaires de Wallonie-Lorraine-Luxembourg (WLL) un état des lieux de l'habitat en WLL (analyses CEPS et SEGEFA et enquêtes de terrains), présenté les résultats lors de trois séminaires de lancement régionaux, mis en ligne le site www.habitreg.net (avec sa base de bonnes pratiques) et organisé trois journées d'échange avec 80 participants.

Le Bureau du Parc Naturel s'est réuni 9 fois en 2011 en date du 24 janvier, 7 mars, 8 avril, 2 mai, 19 mai, 6 juin, 28 septembre et le 27 octobre.

Le Comité a eu 5 réunions en 2011 en date du 2 février, 8 avril, 2 mai, 16 juin et le 28 septembre.

5.3. Projets communs du PNHS et du PNOUR

Pour le compte des deux parcs naturels, le Parc Naturel de la Haute-Sûre est porteur de projet du «Réseau des parcs naturels de la Grande-Région» dans le cadre du programme Interreg IV A Grande-Région, un projet qui s'est terminé le 31 octobre 2011. Dans ce contexte une première réunion des ministères de tutelle des parcs naturels dans la Grande-Région a eu lieu, de même qu'une première réunion des ministères précités avec les responsables des différents parcs naturels participant au réseau. Suite à cette réunion, le réseau a été intégré comme membre au Comité RMPT (voir chapitre « Grande Région »).

Dans le cadre du projet Interreg, les équipes techniques des neuf parcs naturels partenaires du projet ont abordé en 2011 les thématiques du patrimoine des guerres dans la Grande-Région, de la valorisation interactive de la culture et de l'histoire de la région pour les enfants, du geocaching-geogames et du tourisme pour tous. Différentes actions de promotion des parcs naturels ont eu lieu : réalisation d'un clip vidéo, photos de haute qualité, publicité sur une montgolfière, etc.

Le Réseau a présenté d'anciens projets Interreg réalisés par les parcs naturels partenaires lors du «1st European project slam». Cette action fut couronnée par un premier prix.

Dans le cadre de ce même projet les deux parcs naturels ont fait un voyage d'études au Parc Naturel régional de Lorraine et au « Nationalpark Eifel » en juillet 2011.

Comme pour les années précédentes, les deux parcs naturels ont édité en collaboration avec le DATer la dixième édition du «Calendrier des Parcs Naturels». Pour la troisième fois un appel à photos portant sur la thématique de «la faune des parcs naturels» a été lancé auprès de la population des deux régions et a connu un grand succès. Une exposition reprenant tous les visuels soumis au vote du jury a été montrée dans le PNHS.

Finalement, les deux parcs naturels luxembourgeois ont inauguré les premières randonnées guidées par GPS dans le cadre du projet « Digitaler Naturparkführer – DiGi-Naf», à Esch-sur-Sûre et à Clervaux. Des randonnées supplémentaires, à Hosingen et Boulaide sont en cours de préparation. Sur base de cette plate-forme informatique des « Apps » verront prochainement le jour.

Au niveau politique, les bureaux des deux parcs naturels luxembourgeois se sont réunis une fois, en date du 8.7.2011.

5.4. Création du nouveau Parc Naturel dans la région « Mullerthal »

Le Programme directeur d'Aménagement du territoire (2003) ainsi que le concept national intégré des transports et du développement spatial « IVL » (2004), ont confirmé la nécessité d'un parc naturel « Mullerthal ». Le processus de création du parc naturel a été lancé ensemble avec les responsables communaux de Beaufort, Bech, Berdorf, Consdorf, Echternach, Ermsdorf, Fischbach, Heffingen, Larochette, Medernach, Mompach, Nommern, Rosport et de Waldbillig. Le futur parc naturel de la région du « Mëllerdall » devrait, dès lors, s'étendre sur quatorze communes (treize communes suite à la fusion de Medernach et Ermsdorf en 2012) avec une superficie totale de 29'700 hectares et une population d'environ 22'500 habitants.

Le groupe de travail mixte Etat-communes, mis en place sur base des dispositions du règlement grand-ducal du 26 juillet 2010 concernant la composition, l'organisation et le fonctionnement du groupe de travail chargé de l'élaboration du projet du Parc naturel de la région du « Mullerthal », s'est réuni pour sa première réunion le 27.4.2011 à Beaufort. Par la

suite le groupe s'est réuni sous la présidence de l'aménagement du territoire à trois reprises, le 7.6.2011, le 12.7.2011 et le 13.9.2011, pour préparer une première version de l'étude préparatoire telle qu'elle est définie par la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels. Le groupe de travail s'est également échangé sur la mise en place d'une station biologique dans le cadre du futur parc naturel et a visité dans ce contexte la station biologique du Parc Naturel Haute-Sûre (13.9.2011). Finalement, une délégation du groupe de travail mixte a rencontré la commission de sauvegarde de la « Petite Suisse » et de la région du grès de Luxembourg pour un échange de vues (22.9.2011). Après les élections communales d'octobre 2011, le groupe de travail a connu un certain nombre de changements au niveau des représentants communaux pour se rencontrer à nouveau le 17.1.2012 afin d'organiser la suite des travaux.

5.5. Parc Housen

Le Centre écologique, touristique, culturel et du sport de Hosingen, comme il s'appelle officiellement, a été inauguré en avril 2009. La bonne évolution de 2010 s'est poursuivie en 2011. Le Centre a compté 3.230 nuitées, a servi 5.409 repas à midi, a procédé à 388 locations de salles de formation ou de la grande salle.

Le Gouvernement a confié la gestion courante du centre écologique au SISPOLO. Une structure de coordination légère, appelée Comité de Pilotage a été créée, qui comprend les ministères ayant des intérêts dans le Parc Housen, son gestionnaire ainsi que le Parc Naturel de l'Our, qui a d'ailleurs son siège dans le Parc Housen. La présidence est assurée par le Département de l'aménagement du territoire.

Le Comité de Pilotage a tenu 2 réunions en 2011. Sa principale mission est de suivre les comptes financiers et d'établir une proposition de budget pour la subvention que l'Etat accorde au Parc Housen.

L'année 2011 a également vu le démarrage d'une offre de programme d'éducation à l'environnement sous le sigle de « classes vertes », en accord avec le Ministère de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle.

6. Autres champs d'actions nationaux

6.1. Le Conseil Supérieur de l'Aménagement du Territoire

En 2011, le CSAT s'est réuni à trois reprises.

Les membres du Conseil supérieur ont eu des échanges de vues et des discussions de principe au sujet de la publication de données statistiques au Luxembourg.

L'Université du Luxembourg a présenté aux membres du CSAT le projet de recherche SUSTAINLUX en relation directe avec l'aménagement du territoire. Les membres du CSAT ont répondu à des questions des responsables du projet et ils y ont apporté une critique constructive.

L'observatoire du développement spatial a présenté une étude récente aux membres du CSAT afin de les informer sur les derniers travaux de l'observatoire.

En septembre 2011, les mandats des membres du CSAT ont été renouvelés pour cinq ans. En décembre 2011, la première réunion du CSAT dans sa nouvelle constellation a eu lieu.

Tous les avis ainsi que la liste actuelle des membres se trouvent sur le site internet http://www.dat.public.lu/departement/organisation/csat/index.html .

6.2. Plan national pour un développement durable

Le DATer assure ensemble avec le Ministère de l'Economie la vice-présidence du groupe de travail interministériel chargé de l'élaboration d'un nouveau plan national pour un développement durable sous la responsabilité du Département de l'Environnement. Le plan a été adopté fin 2010. En 2011, le groupe de travail a travaillé sur les indicateurs du développement durable.

6.3. Etudes d'impact environnementales

En 2011, le Département de l'aménagement du territoire a été saisi d'études d'impact sur l'environnement dans le cadre :

- du règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2003 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;

- de la loi du 29 mai 2009 portant transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Parmi les dossiers figurait notamment l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) pour les nouveaux terminaux intermodaux rail/route à Bettembourg – Dudelange.

6.4. Plans et programmes

Au cours de 2011, dans le cadre de la « strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) » les rapports environnementaux ont été complétés dans le contexte de la finalisation des 4 projets de plans directeurs sectoriels primaires « Transports », « Paysages », « Zones d'activités économiques » et « Logement ». A cette fin, plusieurs réunions de concertation inter-plans sectoriels ont eu lieu avec les groupes de travail interministériels chargés de l'établissement des plans sectoriels.

6.5. Plateforme d'échange et d'information « Observatoire Belval »

Sur l'initiative de la Cellule nationale d'Information pour la Politique Urbaine (CIPU) de l'Université du Luxembourg, les membres de l'Observatoire Belval se sont réunis plusieurs fois pour échanger des informations sur le développement du site Belval. Un Mémorandum of Understanding commun a été préparé expliquant l'objet, l'utilité et les moyens de travail de l'Observatoire. Un plan de travail annuel complète le texte.

A l'occasion du colloque « De la Cité des sciences à la Ville du savoir » organisé par la Ville d'Esch/Alzette et l'Université du Luxembourg, qui s'est tenu le 10 juin 2011 à Esch/Belval, le Professeur Oliver Ibert de l'université libre de Berlin a rencontré lors d'un après-midi les membres de l'Observatoire pour discuter de la signification de la proximité de l'espace à l'âge de la communication et de la mobilité.

Autres sujets discutés étaient :

- réflexions sur le nouveau PAG de la Ville d'Esch-sur-Alzette: l'importance du projet Esch-Belval pour la planification communale ;
- développements actuels à Belval (concours Square Mile) ;
- état actuel du projet Eco-cité ;
- structure du site internet et de la bibliothèque en ligne ;
- présentation du Plan de déplacement des salariés du CEPS/Instead ;
- présentation « a Policy on Sustainable Transport – Draft for Discussion ».

Le Département de l'aménagement du territoire a supporté les travaux de l'Observatoire par une recherche littéraire détaillée sur différents sujets (p.ex. cité des sciences, mégaprojets, etc.) et la préparation d'un site web.

6.6. Commission consultative aéroportuaire

La commission consultative aéroportuaire s'est réunie une fois en 2011. Le travail de la CCA se base sur la loi du 1er juin 2007 portant transposition de la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. Selon cette loi, la mission de la CCA consiste dans la soumission des propositions au ministre dans le cadre de l'approche équilibrée ainsi que dans la délibération de tout autre problème concernant la gestion et la prévention du bruit à l'aéroport lui soumis par le ministre.

L'objet de la réunion du 6 juillet 2011 était la présentation de l'avant-projet de règlement grand-ducal instituant un régime d'aide en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique des logements contre le bruit de l'aéroport de Luxembourg.

6.7. Révision de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire

Début 2010, l'avant-projet de loi a pu être finalisé, et déposé à la Chambre des Députés le 19 mars 2010. La Chambre lui a attribué le numéro de dossier parlementaire 6124, et l'intégralité du projet de loi ainsi que l'exposé des motifs et le commentaire des articles peuvent être consultés sur http://www.chd.lu/wps/portal/public sous le numéro précité.

La révision porte essentiellement sur :

- un renforcement du rôle du ministre ayant l'aménagement du territoire dans ses attributions ;
- l'installation d'un mécanisme du « juste prix » en vue d'une solution à la spéculation foncière sur des terrains classés par le biais de l'un des instruments de l'aménagement du territoire, à savoir les plans d'occupation du sol ou les plans directeurs sectoriels ;
- un raccourcissement des délais de la procédure d'adoption des instruments de l'aménagement du territoire, ainsi que l'introduction d'une procédure de

modifications ponctuelles des plans directeurs sectoriels et des plans d'occupation du sol ;
- et la suppression des plans directeurs régionaux.

Les chambres professionnelles ainsi que le SYVICOL et le CSAT conjointement avec le CIAT ont émis leurs avis courant 2010, avis également consultables sur le site de la Chambre des Députés.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 16 septembre 2011 (avis No 48.722), consultable sur http://www.conseil-etat.public.lu/fr/avis/2011/09/48_722/index.html

Suite à ces avis, les séances de discussion en commission de la chambre (Commission du Développement Durable) ont débuté le 9 novembre 2011, et seront poursuivies en vue de la finalisation de la loi et de son vote au courant de l'année 2012.

7. Les activités sur le plan international

7.1. L'aménagement du territoire au niveau européen : la cohésion territoriale

L'année 2011, a été marquée par deux événements clés : l'adoption de l'Agenda Territorial 2020 et la présentation des projets de la Commission sur les règlements des Fonds structurels (voir aussi le chapitre 9.9.).

Les ministres européens chargés de la cohésion territoriale ont adopté le 19 mai 2011 à Gödöllö, sous **présidence hongroise**, l'Agenda territorial 2020 de l'Union européenne (AT 2020). Les États membres, soutenus par toutes les institutions européennes, se sont dotés ainsi d'un document qui affiche les principes de la cohésion territoriale, les enjeux et les priorités du développement des territoires et les modes de gouvernance.
L'Agenda territorial souligne dans son introduction que la cohésion territoriale est un objectif commun pour parvenir à une Europe plus harmonieuse et plus équilibrée. L'AT doit fournir des orientations stratégiques pour le développement du territoire, l'intégration de la dimension territoriale à tous les niveaux de gouvernance. Il définit la cohésion territoriale comme un ensemble de principes visant à un développement harmonieux, équilibré, efficace et durable du territoire. La diversité des territoires constitue un atout pour le développement et les différentes identités des communautés locales et régionales qui revêtent une importance capitale pour une meilleure valorisation du territoire.

Il énumère ensuite les défis et les potentialités pour le développement du territoire, de même que les forces motrices du développement.

Les priorités territoriales pour le développement de l'Union européenne représentent le cœur du document :

1. promouvoir un développement polycentrique et équilibré du territoire ;
2. encourager un développement intégré dans les villes, les zones rurales et les régions spécifiques ;
3. assurer l'intégration territoriale dans les régions fonctionnelles transfrontalières et transnationales ;
4. garantir la compétitivité mondiale des régions sur la base d'économies locales fortes ;
5. améliorer la connectivité territoriale pour les personnes, les communautés et les entreprises ;

6. gérer et mettre en réseau les richesses écologiques, paysagères et culturelles des régions.

Les enseignements pour le Luxembourg sont de plusieurs ordres. Ils concernent :

- une meilleure utilisation des potentiels territoriaux ;
- une meilleure coordination et intégration territoriale des politiques sectorielles par les plans sectoriels ;
- une approche intégrée à différents niveaux («multi-niveaux») pour une coordination des politiques d'aménagement et de développement entre le niveau local et national (p.ex. convention Etat-communes, Parcs naturels, PAG, orientations des villes) ;
- la mise en place d'une stratégie transfrontalière pour la valorisation du potentiel de la Grande Région, respectivement de la Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (RMPT) ;
- l'approche d'ESPON en matière d'observation territoriale au niveau national.

La réunion ministérielle de Gödöllö a également permis d'avancer sur le futur programme ESPON après 2013. Les Ministres ont souligné l'importance d'ESPON, ils ont indiqué les priorités pour le futur programme et ils ont mandaté le Luxembourg, en sa qualité d'Autorité de Gestion du programme actuel, d'entamer l'élaboration du futur programme ESPON, en coopération étroite avec la Commission et les pays membres et partenaires.

La **présidence polonaise** du second semestre 2011 a poursuivi deux axes majeurs. D'un côté, elle a travaillé sur les principes et la façon de la mise en œuvre de l'Agenda territorial 2020 pour intégrer la dimension territoriale dans la politique des Fonds structurels. D'un autre côté, et parallèlement à la discussion des projets de Fonds structurels, elle a organisée une série d'événements à l'attention des acteurs du développement régional et de la planification régionale dans le même but.

La réunion ministérielle informelle sur la politique régionale, la cohésion territoriale et les affaires urbaines a mis en évidence un grand nombre d'approches susceptibles de renforcer la cohésion territoriale à un niveau stratégique dans le cadre de la politique des Fonds structurels et par rapport aux politiques sectorielles. En outre, le rôle d'ESPON a été affirmé comme un outil d'information au service de la cohésion territoriale.

7.2. La politique urbaine européenne

Dans le cadre de la **présidence hongroise** du Conseil européen, les discussions menées lors de la réunion des directeurs généraux du 2 mai 2011, ont abouti au "Budapest Communiqué on European urban areas facing demographic and climate challenges". Les discussions, ainsi que le communiqué résultant, ont été préparés en profondeur par la présidence hongroise, qui a élaboré deux publications sur les changements climatique et démographique. Les deux publications visent à contribuer au débat concernant la politique urbaine européenne en focalisant sur deux défis majeurs auxquels nos villes doivent faire face, à savoir les tendances globales du changement climatique et du changement démographique.

De mars à septembre 2011, le prototype du Cadre de Référence de la Ville durable (RFSC), visant la mise en œuvre de la charte de Leipzig, a été testé par 66 villes européennes, dont la Ville de Luxembourg, en sa qualité de co-président de la convention DICI. La Commission européenne a co-organisé la phase test avec la France et les présidences du Conseil de l'Union européenne.

Le 25 novembre 2011, s'est tenue la réunion informelle des ministres en charge de la politique de cohésion de l'UE et du développement territorial et urbain. Cette réunion a été le principal événement de la **présidence polonaise** dans le domaine de la politique de cohésion et avait pour but de débattre de la politique de cohésion pour les années 2014-2020, dans le contexte des nouvelles propositions de règlements visant, notamment, à renforcer la dimension urbaine et présentées par la Commission européenne le 6 octobre 2011.

Réseau de connaissances européen dans le domaine de la politique urbaine :EUKN – European Urban Knowledge Network

Le but du réseau européen EUKN est de promouvoir la croissance, l'emploi et la cohésion sociale par l'échange de connaissances et d'expertises sur les questions urbaines. Le principal outil de communication est un site internet qui assure la transmission des connaissances et des bonnes pratiques qui se trouvent dans la bibliothèque électronique. Les points focaux nationaux appelés « NFP » (National focal point) assurent le développement et la gestion de la base de données contenant les expériences et connaissances en matière du développement urbain. Au Luxembourg cette tâche est assurée par la CIPU « Cellule nationale d'information pour la politique urbaine ».

Le DATer représente régulièrement le Luxembourg aux réunions du groupe de pilotage qui est sous présidence néerlandaise. Le groupe de pilotage a étudié la possibilité de consolider le réseau EUKN en formant un GECT (Groupement européen de coopération territorial).
Le 11 octobre 2011, le Conseil d'Etat a délibéré favorablement le projet d'arrêté grand-ducal relatif à l'adhérence au groupement européen de coopération territoriale (GECT) «European Urban Knowledge Network» (EUKN EGTC) qui a été élaboré par le ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures."

Le siège du GECT se trouve à La Haye et le droit néerlandais est applicable. Onze Etats membres de l'Union européenne font partie du groupement de coopération territoriale : la Belgique, la Chypre, la République Tchèque, le Danemark, la France, l'Allemagne, la Hongrie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Roumanie et l'Espagne.

Cellule d'Information nationale pour la Politique Urbaine (CIPU)

La problématique des villes gagne en priorité au niveau européen. La coopération au sein de la CIPU permet aux acteurs locaux de participer plus activement aux discussions concernant la politique urbaine menées au niveau européen et international. La CIPU contribue ainsi aux activités européennes du DATer.

La CIPU est membre du groupe MS/I chargé de développer et de finaliser le 'Cadre de référence pour la ville durable'. Elle a assisté les partenaires de la convention DICI lors de la phase de test de l'outil organisée par la Commission Européenne (mars-septembre 2011). Le développement final du prototype et son entière opérationnalité sont prévus pour avril 2012. Sa large diffusion et la communication autour de l'outil sont prévues pour la période avril 2012 à décembre 2013.

En sa fonction de NFP EUKN la CIPU a assuré les activités suivantes : recherche et mise en ligne de 21 bonnes pratiques dans la bibliothèque en ligne, lecture analytique de documents rédigés par le Secrétariat d'EUKN, participation aux « Conference Calls » mensuelles, soutien au Secrétariat et au MDDI, traduction de textes, recherches ciblées, mise à jour des sites internet et de la liste de contacts et présentation du réseau EUKN aux acteurs urbains luxembourgeois.

La CIPU assure, en outre, la fonction de National Dissemination Point (NDP) d'URBACT comprenant :

- la mise à disposition de son site internet permettant ainsi d'atteindre les acteurs intéressés ;
- la traduction et la diffusion des productions URBACT sous forme d'un bulletin d'information mensuel en français ;
- la sensibilisation et la mobilisation du public cible ;
- l'assistance au programme URBACT dans la diffusion de connaissances et de productions.

Dans le cadre du projet EJPG C-Change, la CIPU, représentant les acteurs urbains luxembourgeois, fait partie du groupe d'experts qui vise la participation des différents groupes d'intérêt.

Ensemble avec le point de contact INTERREG IV C et la région de Sörmland en Suède, la CIPU participe au projet portant sur la mise en œuvre de la Stratégie EU 2020 au niveau local.

En 2011 le projet CIPU a été sélectionné pour un audit documentaire par l'Union européenne. La CIPU a participé à toutes les réunions et a fourni des commentaires et explications tout au long du contrôle sur place et de la phase contradictoire.

7.3. Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE)

Le Département de l'aménagement du territoire a poursuivi son engagement dans les travaux de l'OCDE au sein du Comité des Politiques de Développement Territorial (Territorial Development Policy Commitee). Le Luxembourg était représenté aux trois réunions plénières organisées en 2011 à Paris par le Comité des politiques de développement territorial.

Enfin, le DATer a contribué, pour ce qui concerne la partie sur le Luxembourg, à la publication « Survey on compact city policies » qui est en cours de finalisation ainsi qu'à la mise à jour de la base de données régionale de l'OCDE.

7.4. L'Union Benelux

Le DATer participe aux travaux de la Commission Spéciale pour l'Aménagement du territoire, ensemble avec les Pays Bas et les 3 régions belges.

Le Benelux joue un rôle de concertation politique et d'information sur les développements dans ses composantes. Il veut s'ouvrir aussi, dans une certaine mesure, aux régions voisines. Le Luxembourg informe régulièrement les instances du Benelux des évolutions dans le pays et en Grande Région.

7.5. Le Comité interministériel de coordination de la politique européenne (CICPE)

Le Département de l'Aménagement du territoire participe au Comité interministériel de coordination de la politique européenne. Le ministère des Affaires Etrangères ainsi que la

Représentation permanente auprès de l'Union Européenne informent régulièrement sur les évolutions politiques européennes.

Le CICPE a tenu 3 réunions au cours de 2011, abordant notamment les thèmes suivants :

- l'état de la transposition des directives du Marché Intérieur en droit luxembourgeois ;
- l'établissement de la stratégie U 2020 et sa mise en œuvre ;
- la mise en œuvre du «semestre européen» ;
- les actions relatives à la crise de l'euro et aux problèmes de la dette souveraine ;
- la future politique des fonds structurels ;
- les autres grands dossiers européens.

8. La Grande Région

Pour le Grand-Duché de Luxembourg, la dimension transfrontalière est un aspect fondamental à prendre en considération dans le cadre de ses politiques d'aménagement du territoire et de développement territorial et ce, pour diverses raisons, dont notamment le nombre grandissant de travailleurs frontaliers au Luxembourg, avec les répercussions connues dans les domaines des transports, de l'économie, du logement et de l'environnement.

C'est pourquoi, le Département de l'aménagement du territoire a poursuivi les travaux entamés dans le domaine du développement territorial.

8.1. Le Comité de coordination développement territorial (CCDT)»

Les structures d'accompagnement de la Grande Région dans le domaine de la planification territoriale ont été réorganisées. Cette réorganisation s'est avérée nécessaire compte tenu de l'avancée des travaux et des nouveaux objectifs visés. En effet, cette restructuration doit permettre de mettre en commun les ressources disponibles, notamment en fusionnant l'ancien Comité d'accompagnement Espace (mise en place en 2008 sous présidence luxembourgeoise) et le groupe de travail Aménagement du territoire du Sommet de la Grande Région.

Le CCDT continue à être présidé par le Département de l'aménagement du territoire. Il a pour rôle principal de suivre l'ensemble des travaux relatifs au développement territorial transfrontalier et grand-régional.

Dans ce contexte, il a été proposé que le Comité de coordination du développement territorial (CCDT) se charge de l'élaboration d'un schéma de développement territorial (SDT) de la Grande Région. Ce dernier a pour objectif de définir les grandes orientations stratégiques de développement territorial de la Grande Région et de fournir ainsi un cadre général aux actions et réalisations concrètes. Il doit, en outre, permettre d'orienter les objectifs contenus dans les documents d'aménagement du territoire des entités membres de la Grande Région. A terme, le schéma de développement territorial pourra ainsi constituer un cadre pour la politique de développement spatial de la Grande Région.

Le CCDT s'est ainsi réuni à 4 reprises au cours de l'année 2011, afin de préparer les travaux concernant le schéma de développement territorial (SDT) et de contribuer aux travaux visant la définition d'un programme d'action pour la RMPT. En effet, certains éléments du SDT, tels que par exemple les transports ou les questions de centralité urbaine, doivent permettre d'alimenter prioritairement la stratégie RMPT.

8.2. Une région métropolitaine polycentrique transfrontalière (RMPT)

Afin de garantir la continuité de l'ensemble des travaux entamés sous présidence luxembourgeoise concernant la stratégie RMPT, le Sommet a décidé lors du 11e Sommet (juillet 2009) que le Grand-Duché de Luxembourg assure la présidence des différentes instances mises en place à cet effet. Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures assure ainsi le leadership des travaux y afférents en étroite concertation avec le Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région et le Ministère d'Etat.

De plus, dans leur déclaration commune du 12e Sommet de la Grande Région (24 janvier 2011), les Chefs des Exécutifs de la Grande Région ont décidé qu'en vue de concrétiser et de mettre en œuvre la stratégie RMPT, un programme d'action devait être élaboré avec l'ensemble des partenaires de la Grande Région et en étroite concertation avec la présidence en exercice. Par ailleurs, il a été proposé d'élargir la composition du comité de suivi à d'autres acteurs locaux, mais également thématiques, l'objectif étant de concrétiser la stratégie RMPT.

La composition du Comité de suivi Metroborder a donc été adaptée et son nom modifié. Ce comité s'appelle désormais Comité RMPT (CRMPT) et regroupe des représentants régionaux/nationaux ayant dans leurs compétences l'aménagement du territoire, des représentants personnels de la Grande Région (représenté par la présidence en exercice), des représentants des milieux urbains (Réseaux de villes tels que Quattropole, Tonicités et certaines villes non-membres dans un réseau), des représentants des milieux ruraux (Réseau des parcs naturels de la Grande Région représenté par le réseau, Carrefour des pays lorrains), des représentants locaux (Euregio SaarLorLux) et, enfin, des représentants thématiques (groupes de travail du Sommet de la Grande Région, CESGR, CPI, Espace culturel GR, Université de la GR, agences d'Urbanismes et Planungsgemeinschaften). Le CRMPT assure une fonction de concertation dans le cadre de la préparation et, si possible, de la mise en œuvre de la stratégie RMPT. Du fait de sa composition, ce comité permet d'aborder cette stratégie dans un contexte multi-niveaux et de la concrétiser.

Afin d'assurer un lien constant avec le Sommet de la Grande Région, une coprésidence entre le Grand-Duché de Luxembourg (Département de l'aménagement du territoire) et la présidence en exercice du Sommet de la Grande Région, assurée actuellement par la Région Lorraine, a été établie au niveau du CRMPT.

Le CRMPT a donc pour mission d'élaborer un programme d'action, qui se base sur les 4 piliers définis dans la déclaration de Berlin[1], à savoir :

- un pilier Economique : pour un espace économique compétitif et durable
- un pilier Territoire : pour un espace attractif et durable
- un pilier Hommes : pour un espace de vie quotidien

[1] Adoptée le 7 juillet 2011 par les Chefs des Exécutifs de la Grande Région lors d'un sommet informel de la Grande Région qui s'est déroulé à la Landesvertretung des Saarlandes dans la capitale fédérale allemande. Le sommet informel sous présidence lorraine s'est achevé par l'adoption de la déclaration commune intitulée "Déclaration de Berlin" dans laquelle les exécutifs de la Grande Région formulent leur volonté d'œuvrer en faveur d'une Grande Région métropolitaine européenne.

- un pilier Gouvernance : pour un espace de responsabilités politiques partagées

Cette démarche devra permettre de présenter à l'Union Européenne en 2012 un programme concerté et cohérent au titre de la nouvelle période de programmation des politiques européennes (2014-2020). L'objectif est, en effet, de mobiliser et de concentrer des fonds européens pour la concrétisation de la stratégie RMPT.

Au cours de l'année 2011, le Comité RMPT s'est réuni à deux reprises afin de préparer le programme d'action RMPT.

Au niveau de Grand-Duché du Luxembourg, le processus de concertation en vue de la définition de la contribution luxembourgeoise sera mené au niveau du comité interministériel de la Grande Région présidé par le Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région.

Pour plus d'informations :

http://www.dat.public.lu/grande_region_aff_transfrontalieres/amenagement_territoire_et_GR/index.html
http://www.granderegion.net/fr/news/2011/07/20110707-Juncker-et-Halsdorf-au-sommet-informel-de-la-grande-region/index.html

8.3. Le système d'information géographique pour la Grande Region: Le Projet SIG-GR

La mise en œuvre et le développement du projet visant la création d'un système d'information géographique pour la Grande Région SIG-GR s'est poursuivie au cours de l'année 2011. Le projet a, en effet, officiellement débuté le 1er avril 2010 et s'étend sur une période de 3 ans, donc jusqu'au 31 mars 2013.

Le projet SIG-GR est cofinancé par les fonds européens à travers, notamment, le programme INTERREG IV A Grande Région.

Le Département de l'aménagement du territoire est partenaire opérateur dans le cadre du projet Interreg, et est, en outre, responsable pour la mise en œuvre du 3^{e} volet, à savoir le volet « analytique/ aménagement du territoire », qui comprend la collecte de données statistiques et cartographiques chez les entités membres de la Grande Région en vue de créer une base de données harmonisée et actualisée, le développement d'indicateurs territoriaux et enfin l'élaboration de cartes thématiques dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Le Département de l'aménagement du territoire a donc recruté, dans le cadre du projet Interreg, un chargé de mission pour le volet analytique. Ainsi, différents thèmes ont pu être abordés et développés, tels que les transports, l'enseignement supérieur, la culture, la centralité, les documents de planification ou encore l'occupation du sol. Le SIG-GR rentre donc dans une phase opérationnelle et devient ainsi un véritable outil d'aide à la décision pour les responsables politiques, puisque le SIG-GR, à travers les analyses territoriales, doit également contribuer au schéma de développement territorial ainsi qu'à la concrétisation de la stratégie RMPT. Ces travaux sont, par ailleurs, réalisés en étroite coopération avec les groupes de travail thématiques de la Grande Région.

Pour plus d'informations :

www.gis-gr.eu
http://www.dat.public.lu/actualites/2010/09/0929_sig_grande_region/index.html

8.4. Le réseau des parcs naturels de la Grande Région (RPNGR)

Dans le cadre de la déclaration commune du 12e Sommet de la Grande Région, le rôle des parcs naturels dans la stratégie RMPT a été souligné, tout en précisant que cette réflexion devrait s'appuyer sur les expériences acquises dans le cadre du réseau des Parcs naturels de la Grande Région.

En effet, le renforcement de la cohésion interne de la Grande Région ne peut pas être atteint en se focalisant uniquement sur les villes, mais doit également prendre pleinement conscience des régions rurales et de leurs potentiels. Il est donc indispensable de mieux tirer parti des complémentarités entre villes et campagnes et de valoriser les ressources spécifiques de ces territoires ruraux, tel que le tourisme, les loisirs, la nature ou encore la production d'énergie à partir de ressources renouvelables. Un tel objectif ne peut être atteint qu'en s'appuyant sur les structures et coopérations existantes, tel que les parcs naturels qui sont des acteurs importants dans l'espace rural et qui poursuivent une approche intégrative.

Ainsi, le Département de l'aménagement du territoire a pris l'initiative d'organiser une rencontre entre représentants grand-régionaux des autorités de tutelle des parcs naturels. Cette réunion s'est tenue le 15 juin 2011 au Ministère du Développement durable et des Infrastructures et a eu pour objectif d'établir un premier échange entre les autorités de tutelle des parcs naturels de la Grande Région, afin d'apprendre à se connaître, de mieux comprendre les défis et les perspectives des parcs naturels dans les différentes régions et de s'échanger sur de potentiels scénarios pour assurer la pérennisation du réseau des parcs naturels de la Grande Région.

Le 21 septembre 2011 s'est ensuite tenue une réunion conjointe entre les autorités de tutelle des parcs naturels et les représentants des parcs naturels membres du Réseau des parcs naturels de la Grande Région. Lors de cette réunion, l'ensemble des participants se sont montrés d'accord sur le fait que la stratégie RMPT représente une bonne opportunité pour les parcs naturels de se positionner davantage au niveau de la Grande Région et de définir une orientation plus stratégique. De ce fait, et étant donné que le projet Interreg du RPNGR en tant que tel s'est achevé en octobre 2011, les participants ont considéré comme étant important de maintenir la dynamique enclenchée à travers le projet Interreg. De plus, en vue de convaincre les responsables politiques de la nécessité de maintenir le Réseau des PNGR, et donc d'obtenir les ressources financières nécessaires, ils se sont mis d'accord pour enclencher un processus et préparer un argumentaire en ce sens pour positionner ainsi les parcs naturels dans la stratégie d'ensemble de la Grande Région.

Afin d'enclencher ce processus, il a été proposé d'établir un sous-groupe « parcs naturels », réunissant aussi bien les autorités de gestion que les parcs naturels eux-mêmes, au niveau du Comité de coordination Développement territorial. Par ailleurs, le Réseau des parcs naturels continuera de fonctionner avec les moyens du bord, c.-à-d. que chaque parc prendra à tour de rôle l'initiative pour réunir les parcs naturels. Les directeurs des parcs naturels sont prêts à se réunir régulièrement afin de mener des réflexions plus stratégiques sur le rôle des parcs naturels et d'identifier des thématiques à caractère emblématique.

8.5. La Commission Intergouvernementale franco-luxembourgeoise pour le renforcement de la coopération transfrontalière

Une première réunion de cette Commission Intergouvernementale s'est tenue le 21 avril 2011 à Senningen avec la participation du ministre du Développement Durable et des Infrastructures et d'un fonctionnaire du Département de l'Aménagement du Territoire.

Plusieurs thèmes abordés concernent directement l'aménagement du territoire :

- La mise en place d'une gouvernance pour le projet Belval transfrontalier ;
- Les projets structurants pour Belval transfrontalier ;
- Les infrastructures de transports routières, ferroviaires et fluviales.

Une deuxième réunion, qui aura lieu le 1er mars 2012, a été préparée au cours des derniers mois de l'année 2011.

9. L'initiative communautaire INTERREG

Le Département de l'aménagement du territoire est responsable pour les programmes de coopération transnationale, interrégionale et les programme INTERACT, Urbact et ESPON. Il est régulièrement en concertation avec les autres acteurs de la politique de cohésion, que sont l'Economie, le Travail et l'Emploi ainsi que la Grande Région sur les stratégies et l'implémentation des Fonds structurels. Cette concertation est particulièrement importante dans la phase de préparation de la prochaine période de programmation.

9.1. INTERREG B ENO : Développement territorial durable dans le Nord-Ouest de l'Europe – vers une coopération transnationale à long terme

L'objectif du programme

Le programme de coopération transnationale Europe du Nord-Ouest (en anglais : North West Europe) INTERREG IV B NWE soutient les acteurs des régions du Nord-Ouest de l'Europe, afin de mettre en place des projets dans une dynamique transnationale. Son objectif principal est d'accroître la compétitivité de cette zone et de promouvoir l'intégration territoriale au sein d'un grand nombre de régions européennes contiguës ainsi que le développement durable et équilibré. Le budget FEDER du Programme est d'environ 355 millions d'euros.
Page Internet : www.nweurope.eu

Projets IV B approuvés en 2011

Au cours de l'année 2011, le comité de pilotage du 28-29 juin 2011 a approuvé 2 projets impliquant des partenaires luxembourgeois.
L'objectif du **projet PROUD** (People, Researchers, and Organisations Using Design for co-création and innovation) est de valoriser le co-design (design participatif) impliquant des acteurs de plusieurs secteurs comme moyen de développer l'innovation et générer une activité économique durable. Les partenaires souhaitent convaincre les institutions comme

les entreprises (notamment les PME) de l'intérêt de la démarche pour développer des produits/services/espaces adaptés.
Le **projet SeNS** (Seniors Network Support) va développer une méthode pour évaluer et renforcer des réseaux pour la population âgée.
Pour l'ensemble du programme, 77 projets ont été approuvés jusqu'à la fin 2011 avec un budget prévisionnel de 261 millions € FEDER, représentant 78% du budget pour des projets.

http://www.feder.public.lu/programme_cooperation/interreg_4_b_nwe/index.html

Le Luxembourg participe à 16 projets avec 20 partenaires avec un budget FEDER de 4,47 millions d'euros.

Participation au projet C-Change

Ce projet a été approuvé en avril 2009 et s'achèvera en 2012. Le site internet du projet permet d'avoir des renseignements actuels sur le projet : www.cchangeproject.org/. Le DATer est un des 9 partenaires du projet Interreg IV B NWE intitulé « C-Change (changing climate, changing lives) ».

Le DATer continue son travail comme partenaire du projet et a participé à des EJPG (expert joint planning group) relatifs aux objectifs 1 et 3 du projet. Ainsi, une réunion d'une EJPG a eu lieu au Luxembourg en 2011. Des représentants du DATer ont participé à des EJPG à Saarbrücken et à Amsterdam, ainsi qu'à la Mid-term conference qui a eu lieu à Francfort au printemps 2011. Chaque EJPG a formulé des recommandations qui serviront de base pour la rédaction du rapport final du projet en 2012.

A l'échelle nationale, le DATer a concrétisé en 2011, ensemble avec un bureau d'études, la démarche pour établir des recommandations permettant d'adapter le développement territorial au changement climatique. Dans ce contexte, deux workshops ont été organisés avec des experts de la région DICI. En plus, des échanges de vues ont eu lieu avec des experts de l'Aménagement communal et de l'Administration de la Gestion de l'eau. Sur base des interviews et analyses réalisés en 2010, et des échanges organisés en 2011, la rédaction d'une brochure a été entamée en 2011.

Reste à noter que 50 % des coûts sont cofinancés par l'Union Européenne et 50 % restent à charge du DATer, qui doit cependant préfinancer toutes les dépenses.

Participation au projet C2C Bizz

Le Département de l'aménagement du territoire est partenaire dans le projet « Cradle to cradle business Innovation & Improvement Zones », en abrégé C2C Bizz, du programme Interreg IVB.

L'objet du projet est d'accélérer le développement des solutions C2C et leur mise en œuvre dans des zones d'activités économiques. Notamment, l'application des trois thèmes suivants est testée pour des zones d'activités pilotes :

- la réalisation de circuits fermés (zéro déchets, utilisation de matériaux de construction 100 % réutilisables) ;
- les solutions énergétiques (production et utilisation d'énergie renouvelable, smart grid) ;
- la création de la diversité (aménagement de sites avec impact positif sur les environs).

La durée du projet va du 25 septembre 2009 jusqu'au 31 décembre 2014. Les institutions et sociétés suivantes sont également partenaires : Eindhoven Region (NL), Lille Métropole (F), Institute for Sustainability (UK), Brussels Regional Development Agency (B), Municipality of Venlo (NL), Centre de Recherche Public Henri Tudor (L), Ecoparc Windhof – GIE (L), University of Wolverhampton (UK) et la Ville de Bielefeld (D). Le budget total du projet est de 8.997.898,08 €.

Annual Event – Conférence Transnationale Conjointe

Pour la première fois, les 13 programmes transnationaux ont organisé une conférence conjointe démontrant comment la coopération transnationale permet d'améliorer la qualité de la vie dans les régions européennes. Cette conférence mettait l'accent sur deux questions principales : mise en évidence de ce qui a été réalisé par la coopération transnationale jusqu'à ce jour et son potentiel pour l'avenir. La conférence a eu lieu les 15 et 16 septembre 2011 à Katowice en Pologne et bénéficiait de la participation de conférenciers de haut niveau et de panels comprenant des représentants de la Commission de l'UE et des ministères polonais.

9.2. INTERREG C

L'objectif du Programme

L'objectif du programme est d'améliorer l'efficacité des politiques et des instruments de développement régional à travers des échanges d'informations et d'expériences ainsi que le partage de bonnes pratiques. Le budget FEDER du Programme est de 321 millions €. Ce programme INTERREG IVC de coopération interrégionale européenne rassemble les 27 Etats Membres de l'Union Européenne, ainsi que la Suisse et la Norvège.

www.interreg4c.eu

Au niveau du programme, 204 projets ont été approuvés jusqu'à fin 2011 et tout le budget disponible pour les projets a été approuvé.

Comités de suivi

Les 15 et 16 décembre 2011, une réunion du Comité de suivi s'est tenue à Varsovie sous la présidence de la Pologne. 82 projets ont été approuvés, dont le projet :

« **CERTESS** » (European Cultural Routes -Transfer Experiences, Share solutions) avec la participation de l'Institut Européen des Itinéraires Culturels avec siège à Luxembourg. Avec 12 partenaires européens et avec un budget total du EUR 2.1 millions le projet va établir un cadre méthodologique pour développer, gérer et optimiser des itinéraires culturels européens.

Participation au Projet « EU2020 going local »

(www.eu2020goinglocal.eu)

Le DATer participe à ce projet, et à ce titre, était présent aux réunions de pilotage et des groupes de travail à Cartaxo, Schaerbeek et Düsseldorf. A l'occasion du « Mid term Event » un groupe de travail «Smart Steering» fut constitué, et la conduite confiée au Luxembourg.

Sur le plan local, le DATer a organisé une réunion avec les personnes et institutions en charge des indicateurs dans le cadre des énergies renouvelables et du changement climatique.

Assistance au développement des projets

Le DATer fait fonction de Point de Contact pour le programme INTERREG C au Luxembourg. Dans ce cadre, les institutions et partenaires potentiels ont reçu des informations plus détaillées sur le programme et sont soutenus dans la recherche de partenaires européens. En même temps, des contacts ont été tissés pour les projets européens à la recherche de partenaires luxembourgeois.

9.3. Le programme INTERACT

L'objectif du Programme

L'objectif du programme est de soutenir la coopération territoriale européenne en fournissant de l'assistance aux opérateurs afin d'assurer et d'augmenter la gestion efficace des programmes de coopération territoriale et d'améliorer la compétence au niveau de la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale. Le budget FEDER du Programme est d'environ 34 millions €.

www.interact.eu

Pour l'année 2011, deux éléments avaient une importance plus particulière : l'initiative KEEP (Knowledge and Expertise in European Programmes), dont le DATer est membre de la task force, et la participation aux séminaires concernant une position commune des programme de la coopération territoriale européenne envers le nouveau règlement pour la période de programmation 2014-2020.

Deux réunions du comité de suivi ont eu lieu les 12 et 13 mai à Bruxelles et les 07 et 08 décembre à Bratislava.

9.4. First European Project Slam

Le premier « European Project Slam » a été organisé à Luxembourg-Ville dans la soirée du 7 novembre par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures et le Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région, gestionnaires de programmes Interreg. La manifestation a été « l'événement local » dans le cadre des « OPEN Days », organisés par le Comité des Régions et la Communauté Européenne. 8 projets Interreg et Espon ont concouru pour remporter le titre de « meilleure présentation de projet ». Cette manifestation, qui s'est déroulée dans le Carré Rotondes à Hollerich, s'est inspirée du Poetry Slam et du Science Slam.

La forme ludique du Slam a permis de présenter au grand public les résultats de projets cofinancés par l'Union Européenne d'une autre façon, bien plus vivante qu'un clssique rapport d'activité. La manifestation comptait une centaine de spectateurs, qui étaient unanimes pour constater que le «European Project Slam» était une réussite.

http://www.feder.public.lu/actualites/2011/11/0711_1st_European_Project_Slam/index.html

9.5. ORATE / ESPON

Le DATER est l'autorité de gestion du programme ESPON (en français: ORATE - Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen).

ESPON est un réseau d'observation sur l'aménagement et la cohésion du territoire européen ainsi qu'un programme de recherche appliquée dans le domaine de l'aménagement du territoire. L'objectif du programme est de fournir aux décideurs politiques européens, tant aux niveaux national que régional, de nouvelles connaissances sur les structures, tendances et perspectives territoriales ainsi que le constat des incidences des politiques qui ont déjà été appliquées aux régions et territoires européens.

ESPON 2007-2013 est un outil d'information pour l'élaboration de politiques, à la fois pour tous les états membres de l'UE, les pays de l'AELE participant au programme (Suisse, Norvège, Islande et Liechtenstein) et pour la Commission Européenne.

En 2011, deux appels à projets ont conduit à l'approbation de 5 nouveaux projets (4 projets de recherche appliquée, 1 projet de diagnostics territoriaux ciblés). Treize projets résultant d'appels en 2011 restent en instruction (4 projets de recherche appliquée, 4 projets de diagnostics territoriaux ciblés, 4 projets du volet plateforme scientifique et 1 activité transnationale conduite par les points de contact nationaux) et 2 projets du volet plateforme scientifique et 1 activité transnationale seront relancés courant 2012.
Au début de 2012, un total de 45 projets sera en cours (Priorité 1: 18 projets ; Priorité 2: 15 projets ; Priorité 3: 6 projets; Priorité 4: 6 projets) dont 22 seront finalisés et clôturés en 2012.

Le comité de pilotage s'est réuni 4 fois en 2011 et a mené 14 procédures d'approbation écrites afin d'assurer le suivi du Programme. Le comité de concertation avec la Commission Européenne s'est réuni 1 fois.

De plus, cette année, ESPON a renforcé ses activités de communication/promotion et de capitalisation des résultats sur la base des outils suivants :

- édition de 5 newsletters et 5 communiqués de presse ;
- édition de 2 nouvelles publications « Territorial Observations n° 4 on Trends in Internet Roll-out» et « Territorial Observations n° 5 on Creative Workforce ».

Deux séminaires se sont tenus respectivement en Hongrie (21-22 Juin 2011) et en Pologne (29-30 Novembre 2011). De plus, deux workshops d'envergure européenne en mai et octobre ainsi que 2 journées d'information lors de l'ouverture des appels à projets ont été organisés à Bruxelles.

Enfin, une conférence de haut niveau sur l'utilisation pratique des données territoriales misent en évidence par ESPON a eu lieu à Bruxelles le 11 Mai 2011 avec, entre autres, la participation du Commissaire responsable pour la politique régionale Johannes Hahn et du Ministre du Développement Durable et des Infrastructures du Grand-Duché, Claude Wiseler.

Tous ces évènements ont réuni un total de 1.051 participants.

En 2011, les discussions sur le futur programme ESPON 2014-2020 avec Commission Européenne et les Etats Membres et Partenaires de l'UE ont gagné en intensité. Les initiatives politiques sont décrites au chapitre 7.1. consacré à la cohésion territoriale).

www.espon.eu

ESPON Contact Point

Le Point de contact ESPON au Luxembourg est le principal interlocuteur des acteurs nationaux pour les questions européennes de développement spatial. Par le biais de lettres d'informations régulières et de son site internet, il tient informé les acteurs locaux et nationaux ainsi que les chercheurs des actualités du programme ESPON (www.espon.lu).

Afin de développer un débat national sur les implications territoriales des politiques européennes, il organise et participe à des conférences. La conférence annuelle du 11 novembre 2011 a décliné plusieurs facettes du « développement territorial polycentrique » autant à l'échelle nationale, transfrontalière qu'européenne. A cette occasion, des représentants du niveau communal et national ont apporté leur éclairage politique et débattu de la concrétisation de cet objectif dans les politiques au Luxembourg et en Grande Région.

Le Point de contact poursuit ses partenariats avec les autres points de contact nationaux des programmes INTERREG ainsi qu'avec la CIPU (notamment dans le cadre de l'observatoire Belval).

Enfin, le Point de Contact assure un dialogue permanent avec les autres points de contact européen. En 2011, ce dialogue s'est particulièrement concrétisé sous la forme du projet SCALES avec les points de contact allemand, autrichien, hongrois et suisse. Faisant le constat de la variété des contextes nationaux en termes d'échelles statistiques et administratives, ce projet teste et propose différentes options pour communiquer et diffuser les résultats ESPON.

En 2011, des chercheurs du CEPS et/ou de l'Université du Luxembourg participaient à quatre projets de recherche ESPON.

9.6. Urbact

Le Grand-Duché de Luxembourg participe également au programme européen Urbact II. A côte de la Ville de Luxembourg, le DATer représente régulièrement le Luxembourg aux réunions du groupe de pilotage du programme URBACT II.

9.7. COCOF

Dans sa fonction d'autorité de gestion du Programme ESPON/ORATE, et de par sa participation aux Programme Interreg B, C, Interact et Urbact, le DATer participe au comité COCOF (Comité de Coordination des Fonds structurels) et au TCUM (Territorial cohesion and Urban Matters Committee). Le COCOF traite les questions techniques de la gestion et de l'implémentation des fonds structurels.

9.8. Le Groupement européen de coopération territoriale (GECT)

Le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) est un instrument juridique visant à faciliter la coopération transfrontalière et internationale. La motivation pour l'élaboration de ce règlement trouve son origine dans les difficultés répétées rencontrées par les opérateurs de projets transfrontaliers pour régler certaines questions et certains problèmes provenant de la juxtaposition de droits nationaux différents.
Le Département de l'aménagement du territoire est l'autorité de notification au sens du règlement européen 1082/2006 et conduit la procédure menant à la création de GECT comportant des membres luxembourgeois.

Plusieurs GECT comportant des membres luxembourgeois existent ou sont en phase de création :

- Le GECT Autorité de Gestion du programme Interreg IV A Grande Région. Ce GECT a été créé le 29 mars 2010. Il a son siège à Metz, et est donc de droit français.

- Un GECT Belval-Alzette pour l'implémentation des projets communs autour de Belval, de la Haute Vallée de l'Alzette et du Pays Haut, avec comme partenaires luxembourgeois les quatre communes de l'agglomération d'Esch-sur-Alzette ainsi que les principaux ministères concernés par le dossier Belval est en cours de constitution. L'arrêté grand-ducal autorisant la participation des membres luxembourgeois a été pris le 26 octobre 2011.

- Un GECT international, ayant son siège aux Pays-Bas et comportant uniquement des Etats européens sera créé pour porter le « European Urban Knowledge Network ». L'arrêté grand-ducal autorisant la participation de l'Etat luxembourgeois a été pris le 26 octobre 2011.

- Le 11^{e} Sommet de la Grande Région, sous présidence luxembourgeoise, a pris la décision politique de la mise en place d'un GECT « Grande Région » et de lui conférer la charge d'assumer le secrétariat de la coopération politique et institutionnelle du Sommet de la Grande Région. Ce GECT aura son siège à Luxembourg. Les procédures de mise en place de ce GECT ont été lancées dans les régions membres de la Grande Région. Dès leur achèvement, le GECT sera constitué par une procédure luxembourgeoise.

9.9. La future Politique de Cohésion

Le Département de l'aménagement du territoire est autorité partenaire dans 3 programmes Interreg et autorité de gestion pour ESPON (voir ci-devant les chapitres afférents). Il participe à ce titre aux réflexions qui sont menées à travers l'Europe sur les futures orientations des Fonds structurels pour la période de programmation 2014-2020. Cette réflexion est menée de concert avec les autres départements ministériels bénéficiant de Fonds structurels.

Les projets de règlements applicables pour la nouvelle période de programmation 2014-2020 ont été présentés par la Commission Européenne le 6 octobre 2011. Le paquet Fonds structurels se compose d'un règlement général et de règlements spécifiques pour le FEDER, le FSE et le FEADER. A noter qu'un règlement autonome a été proposé pour les programmes de Coopération territoriale européenne (Interreg). Une proposition d'amendement a été proposée pour le règlement relatif au Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT).

Les principales nouveautés sont :

- une programmation stratégique et une concentration thématique sur les sujets de la Stratégie EU 2020 ;
- des conditionnalités ex-ante et macro-économiques ;
- un meilleur système de rendus ;
- quelques nouveautés dans la gestion et la clôture des programmes.

Les propositions de règlements sont discutées dans le Groupe des actions structurelles (GAS). A noter que le Conseil des Ministres des Affaires Générales a consacrée, en date du 16 décembre 2011, une réunion aux Fonds structurels.

Le Grand-Duché, avec d'autres délégations plaide pour une simplification des règlements et demande une application proportionnelle des différentes dispositions qui tienne compte de la structure de ses programmes (1 programme par Fonds) et la dotation réduite dont il bénéficie.

Plateforme pour des programmes européens

Vu le caractère intégré des programmes INTERREG et les stratégies et thèmes horizontaux (EU2020, changement climatique, innovation, etc.) qui fournissent le cadre politique pour plusieurs des programmes européens, le DATer a proposé de développer un concept pour une plateforme pour ces programmes. La plateforme se compose d'une banque de données pilote des projets avec des partenaires luxembourgeois des programmes européens avec une dimension spatiale, d'un module pour l'échange d'expérience et la formation continue et d'un module communication pour conférer plus de visibilité aux activités des programmes européens. Un prototype d'une banque de données a ainsi été élaboré.

Pour une utilisation optimale des fonds européens disponibles, il est, en effet, nécessaire de dégager des synergies et des complémentarités entre les différents Fonds au niveau des projets.

10. La formation et la coopération universitaire

10.1. Formation continue

Sur initiative du DATer, l'Université du Luxembourg a lancé au mois de novembre 2006 un programme de formation continue en aménagement du territoire ayant pour but la préparation aux exigences de la nouvelle loi de 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain. Cette formation s'adresse surtout à des architectes, urbanistes et géographes du Luxembourg et de la Grande Région disposant d'un diplôme universitaire et exerçant leur pratique dans le domaine de l'aménagement local et régional. Un autre public cible concerne les ingénieurs-techniciens communaux qui disposent d'expériences dans le domaine de l'aménagement communal.

Dispensée en langues allemande et française, la formation prévoit plus de 150 unités d'enseignement de 45 minutes et complétés par des séminaires intensifs.

La formation a progressivement été optimisée aux vues des enseignements acquis et elle a notamment été complétée par l'intégration de cours de plus en plus approfondis portant sur les avant-projets de 4 plans directeurs sectoriels primaires.

Le DATer participe activement aux enseignements dispensés.

A noter qu'au cours de 2011, les travaux sur le livre « Raumordnung in Luxemburg / Aménagement du territoire au Luxembourg », paru début 2012 aux éditions Guy Binsfeld, ont été finalisés. Ce livre comporte de nombreux articles rédigés par des collaborateurs du DATer donnant cours dans le cadre de la formation continue.

10.2. « Master in European Sustainable Spatial Development and Analysis»

Depuis 2004, le DATer a participé activement au montage d'un Master en aménagement du territoire intitulé « Master in European Spatial Development and Analysis » à l'Université du Luxembourg. Le lancement de la première année du Master a eu lieu à la rentrée académique 2007.

La création de ce Master a été nécessaire, tout comme la formation continue, au développement d'une nouvelle culture d'aménagement/développement durable du territoire au Luxembourg. Elle permet non seulement de former des spécialistes de haut niveau en la matière, pouvant notamment intégrer les instances européennes de même qu'étatiques et communales concernées, mais elle contribue aussi largement au développement de liens sur le plan universitaire européen et, à travers les interactions à la fois inévitables et souhaitables avec ESPON/ORATE, à l'ancrage d'ESPON/ORATE au Luxembourg.

Le DATer participe activement aux enseignements dispensés sur les deux années du Master.