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 4

1.1. Programme directeur de l'aménagement du territoire 4

1.2. Mise en œuvre du concept intégré des transports et du développement spatial – IVL (en allemand : Integratives Verkehrs-und Landesentwicklungskonzept) 4

1.3. Plans directeurs sectoriels 4

1.4. Plans directeurs régionaux – développement régional 7

1.5. Plans d'occupation du sol 7

1.6. Les Conventions Etat - communes 8

2. Planification de la mobilité 15

2.1. La politique des transports face aux objectifs du développement durable 15

2.2. La stratégie nationale de la mobilité durable « MoDu » 16

2.3. La mise en œuvre des différents volets de la stratégie « MoDu » 17

2.4. Les Schémas de Mobilité Transfrontalière (SMOT) 24

2.5. Autres champs d'action 26

3. Bases de données 27

3.1. Le Système d'Informations Géographiques du Département de l'Aménagement du Territoire (SIG-DATer) 27

4. Les friches industrielles et autres sites de développement 28

4.1. Belval 28

5. Les parcs naturels et ressources naturelles 28

5.1. Le Parc naturel de la Haute-Sûre (PNHS) 28

5.2. Le Parc Naturel de l'Our (PNOUR) 29

5.3. Projets communs et rapprochement des PNHS et PNOUR 31

5.4. Parc Müllerthal 32

5.5. Parc Housen 32

6. Autres champs d'actions nationaux 33

6.1. Le Conseil Supérieur de l'Aménagement du Territoire 33

6.2. Etudes d'impact environnementales 33

6.3. Plans et programmes 33

6.4. Plateforme d'échange et d'information « Observatoire Belval » 34

6.5. Commission consultative aéroportuaire 34

6.6. Révision de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire 34

6.7. Observatoire du Développement Spatial (ODS) 35

6.8. Commission d'aménagement 35

7. Les activités sur le plan international 36

7.1. L'aménagement du territoire au niveau européen : la cohésion territoriale 36

7.2. Politique urbaine 36

7.3. Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) 38

7.4. L'Union Benelux 38

7.5. Le Comité interministériel de coordination de la politique européenne (CICPE) 39

8. La Grande Région 39

8.1. Le Comité de coordination développement territorial (CCDT) 39

8.2. Une région métropolitaine polycentrique transfrontalière (RMPT) 40

8.3. Système d'information géographique pour la Grande Région : le projet SIG-GR 40

8.4. La Commission Intergouvernementale franco-luxembourgeoise pour le renforcement de la coopération transfrontalière 41

8.5. Entwicklungskonzept Oberes Moseltal 42

9. L'initiative communautaire INTERREG 42

9.1. INTERREG B ENO : Développement territorial durable dans le Nord-Ouest de l'Europe – vers une coopération transnationale à long terme 42

9.2. INTERREG C 45

9.3. Le programme INTERACT 46

9.4. ORATE / ESPON 46

9.5. Urbact 47

9.6. Le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) 47

9.7. La future Politique de Cohésion 48

10. La formation et la coopération universitaire 49

10.1. Formation continue 49

10.2. Master in Geography and Spatial Planning 49

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 » (PST)

Le PST, en tant que plan directeur sectoriel primaire, se réfère au programme directeur de l'aménagement du territoire en tant que cadre d'orientation, mais également à la stratégie pour une mobilité durable, « MoDu », qui, en tant que stratégie conceptuelle intégrative, assure une fonction charnière entre le programme directeur et le PST.

Tandis que la stratégie « MoDu » décrit de manière explicite l'interaction et l'intégration de certains projets et mesures dans une stratégie globale et durable, le PST permet d'entrer en détail sur différents projets et mesures de la stratégie « MoDu »et permet, en plus, de donner un cadre réglementaire aux différents projets et mesures de la stratégie qui en ont besoin, dont principalement :

- la réservation de couloirs de projets d'infrastructures,
- la mise en place d'une gestion du stationnement automobile,
- la promotion de la mobilité douce .

En 2012, les textes du PST ont pu être finalisés de telle sorte que le projet de règlement grand-ducal du PST pourra être présenté aux communes en 2013 dès que la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire sera entrée en vigueur.

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

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. Le Département de l'aménagement du territoire assure la présidence de la commission de suivi.

En 2012, les responsables communaux de Walferdange, de Niederanven et de la Ville de Luxembourg ont sollicité l'avis de la commission de suivi avant de statuer sur des demandes d'implantation de nouveaux postes de GSM sur leurs territoires.

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

Le Département de l'aménagement du territoire participe 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. Cette commission de suivi fonctionne sous la présidence de l'Administration de l'Environnement.

En 2012, l'Administration de l'Environnement avait notamment organisé des workshops avec tous les acteurs concernés pour discuter de la meilleure collecte des données par rapport à la production des déchets inertes, d'une part, et de la prévention des déchets inertes, d'autre part.

1.3.5. Plan directeur sectoriel (primaire) « Logement » (PSL)

En 2012, les travaux se sont poursuivis sur la rédaction de l'avant-projet de règlement grand-ducal (APRGD) du plan directeur sectoriel Logement (PSL) ainsi que des autres documents constituant le PSL – à savoir : le document technique explicatif du PSL, l'exposé des motifs et l'évaluation environnementale stratégique (SUP en allemand) –, cela en vue de la finalisation du plan sectoriel « Logement » pour son entrée en procédure fin du printemps 2013.

Des réunions de concertation interministérielle ainsi que d'intenses réunions internes (Dater) avec des juristes ont ainsi eu lieu afin de finaliser l'APRGD et pour préparer le PSL à son entrée en procédure.

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

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), l'avant-projet de règlement grand-ducal avec son commentaire des articles et l'exposé des motifs ainsi que le document technique explicatif afférent ont été finalisés pour une entrée en procédure fin du printemps 2013.

1.3.7. Plan directeur sectoriel (primaire) « Paysages » (PSP)

En 2012, les travaux relatifs au PSP se sont concrétisés à plusieurs niveaux :

- rédaction d'un avant-projet de règlement grand-ducal, d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles ;
- préparation du document technique du PSP ;
- conjointement avec le ministère de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural, discussions et préparation de l'insertion d'une zone agricole protégée dans le PSP ;
- concertation avec le ministère de l'Intérieur et à la Grande Région concernant l'impact du PSP sur les PAG des communes ;
- finalisation et adaptation cartographique des différents types de zonages du PSP et définition d'une légende ;
- coordination continue avec les autres plans sectoriels primaires en élaboration.

L'ensemble des documents du plan seront finalisés pour une entrée en procédure fin du printemps 2013 ensemble avec les 3 autres PS primaires.

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.

Parallèlement à ces travaux un plan de communication a été établi pour la présentation des plans sectoriels aux communes et à la population dans le cadre de leur mise en procédure.

En 2012, la coordination inter-plans a été intensifiée 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.

Ainsi, conformément aux objectifs du Gouvernement, et suivant une démarche interministérielle, le Département de l'aménagement du territoire a initié en 2011 la mise en œuvre d'un inventaire complet, sous forme d'une grille de lecture, des subsides allouables aux collectivités locales y compris d'autres organismes bénéficiaires.

Ont été considérés après concertation avec le groupe de travail interministériel, les subventions étatiques des ministères et départements ministériels suivants:

- Ministère de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural
- Ministère des Classes moyennes et du Tourisme ; Département du Tourisme
- Ministère de la Culture
- Ministère du Développement durable et des Infrastructures
    - Département de l'aménagement du territoire
    - Département de l'Environnement
    - Administration de la Nature et des Forêts
- Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur
- Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle ; Département ministériel des Sports
- Ministère de la Famille et de l'Intégration
- Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région
- Ministère du Logement
- Ministère de la Santé

Pour l'ensemble des ministères et départements ministériels, les lois et règlements grand-ducaux actuellement en vigueur et en relation avec les subventions étatiques ont été identifiés. Pour chaque département considéré, une grille de lecture individuelle a été établie avec indication du cadre législatif et réglementaire applicable, des critères d'allocation, des derniers projets subventionnés, des outils de suivi et de contrôle, etc.

Suite à la finalisation de cette première grille de lecture reprenant l'état des lieux en matière de subventions étatiques pour les ministères et départements ministériels pris en considération et suite à l'analyse de ladite grille, le groupe de travail interministériel a émis des recommandations quant à l'établissement d'une future grille de lecture, intégrant, parmi d'autres, la composante intercommunale, voire régionale, tel que prévue par le programme gouvernemental 2009 – 2014.

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 2012, 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. Deuxième 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.

En 2012, les travaux de la convention se sont principalement concentrés sur la continuation des travaux des projets directeurs (PD), d'une part, et, d'autre part, sur l'intégration des conclusions et des principes de planification du document politique « Plan intégré de développement pluricommunal » (PIDP) dans les plans d'aménagement généraux des communes.

Les projets directeurs

PD 1 - Coordination des zones d'activités

Sous la direction de la Ville de Luxembourg, les concertations ont été lancées pour préparer la mise en place d'un syndicat intercommunal en vue de la gestion de la nouvelle zone d'activités économiques régionale « Luxembourg/Strassen » prévue par le PSZAE. Parallèlement, le bureau d'études en charge a relevé les besoins spécifiques des communes pour pouvoir préciser le caractère de la future zone d'activité régionale en vue de sa planification ultérieure.

PD 2 - Initiative commune dans le domaine du logement

Sous la direction de la commune de Hesperange, le bureau d'étude en charge, après avoir organisé une série d'ateliers ayant comme but d'identifier les besoins des communes, a élaboré un projet de charte regroupant d'une façon synthétique les critères de qualité permettant aux communes de mieux apprécier les projets leur soumis pour approbation et visant de faciliter les discussions avec les demandeurs de permis de construire. Cette charte est conçue de façon à compléter le projet élaboré dans le cadre de la convention Nordstad. En concertation avec le ministère de l'Intérieur, le bureau a également proposé une convention type portant sur la mise en œuvre et l'exécution du plan d'aménagement particulier « nouveau quartier » régie par les principes de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain - régime 2011.

PD 3 - Réseau de bus

Sous la direction de la commune de Strassen et en concertation étroite avec la Communauté des Transports, un appel d'offre a été lancé pour préciser les cinq lignes de bus desservant l'ouest de la Ville de Luxembourg. Un bureau d'étude a été retenu pour définir la position des arrêts, le tracé, la faisabilité de mise en place de priorités pour les bus, le phasage ainsi que les fréquences et correspondances des lignes de bus en question.

PD 4 - Gestion de stationnement

Sous la direction de la commune de Leudelange, un groupe de travail a été instauré pour accompagner la mise en œuvre graduelle de la gestion harmonisée des emplacements de stationnements des communes DICI, d'une part, et, d'autre part, pour finaliser le guide de mise en œuvre du système de gestion de stationnement tel que prévu par le PST. Un de graphisme a été choisi pour mettre au point la mise en page du guide.

PD 5 - Réseau de mobilité douce

Sous la direction de la commune de Bertrange, un groupe de travail « Mobilité douce », épaulé par un bureau d'étude, a mis en œuvre le réseau de mobilité « dici4you ». Un dépliant y relatif a été élaboré et distribué.

Un plan de synthèse commun

Sur base des principes de planification du « PIDP », les partenaires de la convention ont entamé l'élaboration d'un plan de synthèse commun pour les cinq communes participantes. Le plan de synthèse, tel que précisé au chapitre 2 du règlement grand-ducal du 28 juillet 2011 concernant le contenu de l'étude préparatoire d'un plan général d'une commune, sert de base pour préparer le zonage du plan d'aménagement général et comporte au moins des indications esquissées concernant les espaces prioritaires d'urbanisation, les parties du territoire urbanisées ou destinées à être urbanisées en indiquant les quartiers existants, les nouveaux quartiers ainsi que les quartiers en mutation, les parties du territoire destinées à rester libres et le phasage de développement.

En outre, les partenaires se sont donné les moyens pour faire établir un concept de base pour l'élaboration d'une lettre d'information. La première lettre d'information DICI a été mise au point et sera distribuée à tous les ménages en 2013.

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

En 2006, l'État a signé la « Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la NORDSTAD avec les représentants des communes de la NORDSTAD, à savoir Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck et Schieren.

En 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. Sur cette base politique ont été entamés un ensemble de projets pilotes préconisés par le « Masterplan ».

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 en 2006. Le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures a décidé de prolonger sa participation financière jusqu'en décembre 2012.

Parmi les travaux réalisés en 2012, les projets suivants méritent une attention particulière :

Syndicat intercommunal à vocations multiples

Les communes de la NORDSTAD s'engagent à créer un syndicat à vocations multiples en tant que structure légale opérationnelle et pérenne, qui a notamment comme but :

- de participer et de coopérer à toutes les initiatives de caractère public et privé ayant pour but la réalisation des prédits objectifs,
- de s'occuper de la création, de l'aménagement, de la promotion et de l'exploitation des zones d'activités économiques à caractère régional,
- de s'occuper d'une façon générale de tout problème d'intérêt commun rentrant directement ou indirectement dans le cadre des activités visées ci-dessus.

Le syndicat sera constitué dans l'optique de gérer plusieurs objets :

- aménagement communal et développement urbain
- mobilité
- développement économique
- marketing & tourisme
- organisations, services et équipements

En 2012, un groupe de travail initié par le « Comité politique » a élaboré un projet de texte concernant ce futur syndicat intercommunal à vocations multiples.

Développement économique.

Les fonds destinés à créer la zone d'activités régionale Fridhaff ont été acquis par 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».

L'intégration dans une stratégie commune de toutes les zones d'activités de la NORDSTAD par le biais du « ZANO », en concertation étroite avec le Comité politique est, au même titre que la réalisation de la zone Fridhaff, l'objectif principal dans le cadre du développement économique. Les premières réflexions en ce sens ont été menées au sein du « Comité politique Nordstad ».

Plan d'aménagement général intercommunal

La cellule « Développement Nordstad » et les bureaux d'études des six communes concernées ont collaboré en vue de finaliser le plan d'aménagement intercommunal.

Les volets qui suivent ont été particulièrement traités :

- 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. Le concept est prêt à être avalisé par l'Administration de la gestion de l'eau avant son intégration dans le PAG intercommunal.

- L'intégration des projets d'envergure en cours dans les différentes communes dans l'étude préparatoire intercommunale.
- L'intégration du Masterplan Nordstad dans les études préparatoires.

Qualité des projets d'urbanisme et d'architecture

Le Masterplan NORDSTAD, voté en 2008, contient des objectifs qualitatifs qui ne peuvent pas uniquement être garantis par le biais de textes ou de plans réglementaires. Dans cet objectif, l'élaboration d'un « Guide de planification » est en cours. 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 en 2013 ont été finalisés. Ce guide est destiné en premier lieu aux services techniques des six communes mais également à tous acteurs publics et privés de l'aménagement communal.

Conseil en énergie

La « consultance en énergie » aux particuliers est opérationnelle. Une collaboration étroite entre « MyEnergy » et « l'Energieagence » permet 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.
Une brochure destinée à sensibiliser et informer les concernés a été élaborée.

Tourisme

Le « Sentier Adrien Ries » en tant que randonnée au niveau national à travers les six communes a été balisé sur ses 49 kilomètres. Il s'agit d'une des premières réalisations concrètes initiée par le « Comité politique ».

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 à la fois 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%) a été accordée. Ce système innovant permettra d'augmenter la visibilité de la NORDSTAD au niveau national, voire même international. 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 communaux. Toutes les soumissions concernant l'installation des bornes et la fourniture des vélos, respectivement des voitures ont été finalisées.

Le concept de mobilité pour la « Nordstad »

Suite à la consultation rémunérée lancée en mai 2007 sur l'axe central préconisant une réorganisation fondamentale des infrastructures de transport, 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 moyen et long terme de la mobilité dans la « Nordstad », le Ministère des Transports a installé début 2008 un comité politique et un comité technique, regroupant les ministères, administrations et communes concernés pour assurer le suivi de ce dossier.

En janvier 2009, le Ministère des Transports ensemble avec le Ministère des Travaux publics et le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire a rencontré le comité politique « Nordstad » regroupant les responsables politiques des communes de la « Nordstad » et a arrêté le cahier des charges en vue de l'élaboration d'un concept de mobilité « Nordstad ».

Ledit concept de mobilité a pour objectif à moyen et long terme de préparer la « Nordstad » pour les défis qui l'attendent dans le contexte du développement de ses potentialités et dans le contexte du développement harmonieux des différentes formes de mobilité.

La soumission restreinte y relative a été lancée sous la tutelle du Département des transports en juin 2010. Fin 2010 le comité politique s'est prononcé sur le bureau d'études à retenir, ce qui a permis au bureau de commencer à élaborer ledit concept en avril 2011.

Depuis lors, le bureau a dressé l'état actuel de la mobilité dans la « Nordstad » et a identifié les principaux défauts en matière de mobilité.

Se basant alors sur les différents concepts nationaux (bus, train, P&R) élaborés dans le cadre de la stratégie « MoDu » et du PST, le bureau d'études en charge du concept de mobilité « Nordstad » a **affiné les 5 variantes** définies de commun accord avec les acteurs communaux de la Nordstad et le MDDI **pour l'axe central entre Ettelbrück et Diekirch**. Ces 5 variantes (bus, 1 voie train, 2 voies train, tram et train-tram) ont fait l'objet de discussions ensemble avec la population lors d'un workshop à Colmar Berg en date du 19 mars 2012.

Par la suite, le bureau d'études a commencé l'évaluation des 5 variantes. Ce travail sera clôturé début 2013. Le concept de mobilité dans la Nordstad sera finalisé en 2013, en se basant sur la variante retenue.

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.

Concept de mobilité

Un concept de mobilité pour la vallée a été lancé en juin 2010 sous la tutelle de la Communauté des Transports (Cdt) et du Département de l'Aménagement du Territoire du MDDI.

En 2011, des mesures et projets concrets à réaliser à court terme ont été identifiés, analysés et présentés par le bureau. Plusieurs mesures concrètes ont pu être réalisées en 2012.

En 2011 et 2012, le bureau a préparé les données relatives aux mesures et projets 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. La simulation des mesures et projets (rail et route) retenus par les responsables politiques pour les horizons à moyen et long terme du concept de mobilité ont cependant été réalisées après la finalisation des simulations relatives aux projets d'ordre national susmentionnés.

L'objectif de ces simulations était l'optimisation de la mobilité dans la vallée de l'Alzette en tenant compte de l'achèvement de l'autoroute du Nord et de la mise en place de l'arrêt ferroviaire du Pont Rouge et du Tram entre la Gare Centrale et Luxexpo, tout en favorisant la mobilité douce.

Le processus a été accompagné par un comité politique et un comité technique qui se sont réunis régulièrement. En date du 12.3.2012, Monsieur le Ministre Wiseler a saisi l'occasion d'informer les bourgmestres et échevins des communes de l'Uelzechtdall sur l'état actuel des projets étatiques concrets prévus dans l'Uelzechtdall, sur les mesures concrètes identifiés à court terme par le concept de mobilité Uelzechtdall ainsi que sur les concepts (rail et bus) prévus dans la vallée par la stratégie « MoDu ».

Le document final du concept de mobilité Uelzechtdall sera ainsi finalisé dans le premier quart de l'année 2013.

Vision spatiale de la vallée - Leitbild

Au cours de l'année 2012, le Leitbild a été développé et concerté entre les différentes communes conventionnées. A ce stade, le Leitbild consiste en une représentation cartographique schématique de l'ensemble de la vallée. Celle-ci identifie différents secteurs dans lesquels la convention a défini les principes d'aménagement. Ces principes seront encore davantage précisés par un groupe de travail spécifique au cours de l'année 2013.

Le Leitbild sera, sous forme d'une délibération concordante, signé par l'ensemble des communes dans la première moitié de l'année 2013.

Manifestations MyEnergy

L'Infopoint de MyEnergy a connu un certain succès au cours de l'année 2012. En effet, le nombre de consultations est supérieur à la moyenne des autres Infopoints au Luxembourg.

Outre les conseils en matière énergétique proposés à la population par le biais de l'Infopoint Uelzechtdall, la Convention Uelzechtdall a organisé une série de manifestations MyEnergy sur son territoire. Ces manifestations, qui comprenaient des expositions et des soirées à thème organisées tour à tour dans chaque commune, ont connu un certain succès.

Projet LVI

En début de l'année 2012, la Convention Uelzechtdall a été contactée par la LVI (Lëtzebuerger Velos-Initiativ) pour la mise en œuvre d'un projet visant à promouvoir la mobilité douce sur le territoire conventionné. Des compteurs à vélos devaient être installés sur la piste cyclable PC15 pour pouvoir quantifier l'augmentation de cyclistes parallèlement à des améliorations infrastructurelles pour vélos.

Le Comité technique a préparé la mise en œuvre du projet et évalué les coûts d'installation des compteurs. Dès qu'ils auront obtenus le feu vert du Comité politique, le projet sera réalisé.

Un nouveau texte pour une nouvelle convention

Au cours de l'année 2012, les préparations pour la rédaction d'un nouveau texte pour la convention Uelzechtdall ont commencé. En effet, l'objectif était d'harmoniser les textes des 4 conventions Etat-communes. Un texte-type a donc d'abord été élaboré pour ensuite être adapté à chaque convention, notamment à celles qui se sont venues à terme en fin de l'année 2012, la Nordstad et l'Uelzechtdall. Une fois signée, la nouvelle convention prolongera la convention Uelzechtdall pour une durée de 5 ans.

Le nouveau texte comporte de nombreuses nouveautés par rapport à l'ancienne convention. Le principal changement concerne notamment l'élaboration d'une étude préparatoire commune des PAG.

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.

Dans le cadre de la convention, **l'élaboration d'un concept de mobilité** a été lancée (GT « Mobilité ») début 2011 sous la tutelle du Département de l'Aménagement du Territoire du MDDI. En 2011, le bureau a d'abord effectué une analyse détaillée des différents réseaux de transport dans l'espace conventionné et des principaux défauts du point de vue réseau, organisation et information. Ce travail a été documenté dans un premier rapport intermédiaire finalisé en février 2012.
En 2012, les travaux afférents portant sur l'établissement d'un concept de mobilité pour la région ont été poursuivis 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.
Parallèlement, le bureau a poursuivi ses entrevues avec les acteurs du terrain (CFL, Cdt, P&CH) afin de connaître leurs projets prévus pour les différents horizons. Ces entrevues ont notamment mené aux premières réflexions du bureau en ce qui concerne le concept d'exploitation du rail à l'horizon 2030. Ces réflexions ont été présentées à tous les acteurs étatiques concernés en 2012 et seront intensifiées en 2013. Fin 2012, le bureau s'est également penché sur les mesures et projets réalisables à court terme, notamment au niveau des modifications de lignes de bus et du réseau de la mobilité douce.

En matière de développement économique et urbain de la région (GT « Développement économique et urbain ») la planification et les démarches en vue de la gestion conjointe de zones d'activités régionales ont été poursuivies. Des premières réflexions ont été menées en vue de la collaboration des cinq communes partenaires de la convention sous forme d'un syndicat intercommunal. A cette fin, une étude comparative ayant comme objet une analyse des statuts de syndicats intercommunaux existants au Luxembourg, œuvrant dans le domaine des activités économiques a été commanditée auprès du bureau Eco-Conseil. Il s'est montré qu'un élargissement de l'objet du syndicat intercommunal à vocation multiple SIAS avec les objectifs de la convention *AirRegioun* serait à favoriser avant la création d'un nouveau syndicat.

Les bureaux travaillant sur les PAG des cinq communes ont été demandés d'établir une vue d'ensemble de la région en ce qui concerne notamment les espaces urbanisés et destinés à être urbanisés ainsi que le potentiel de développement (différents scénarios) de la région.

En novembre 2012 a été édité le premier newsletter destiné au grand public en vue d'augmenter la visibilité de la convention vers l'extérieur.

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.

Sur base de ce référendum favorable et du processus de fusion, un « Leitfaden für Gemeindefusionen - Der Weg zum erfolgreichen Referendum » a été élaboré et finalisé au cours de l'année 2012.

Suite aux préparations pendant l'année 2011, le concept de développement territorial pour la commune fusionnée de Schengen (« Entwicklungskonzept für die fusionierte Gemeinde Schengen ») a également été finalisé.

2. Planification de la mobilité

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

La situation socio-économique du Grand-Duché de Luxembourg, qui se caractérise par une **croissance économique et démographique très forte**, largement supérieure au reste de l'Europe, accompagnée d'une augmentation géographiquement très déséquilibrée du nombre d'emplois, conduit à un développement très important des besoins en mobilité. Cette situation spécifique fait qu'une réduction du volume global de mobilité ne sera que très difficilement réalisable.

Au cours des 5 dernières années, l'évolution de la population au Luxembourg s'est même accélérée. Ainsi, le Luxembourg compte en 2012 une population résidente de 524.900 habitants croissant au rythme de quelques 7.700 personnes par an (moyenne des 10 dernières années), ainsi que quelques 156.700 travailleurs frontaliers dont le nombre progresse de l'ordre de 5.400 unités par an (moyenne des 10 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 et ont continué d'augmenter de nouveau en 2011 et 2012.

Il s'ensuit que la **situation actuelle en matière de mobilité a atteint des 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.

Afin d'assurer une approche intégrative couvrant les défis de la mobilité du Grand-Duché, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a procédé en 2011 à une réorganisation des départements en charge de la mobilité. La Direction de la planification de la mobilité a été transférée du Département des transports au Département de l'aménagement du territoire afin de couvrir tous les aspects de conception et de planification de la mobilité, tout en tenant compte des objectifs de l'Aménagement du Territoire.

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

La stratégie globale pour une mobilité durable appelée ci-après « MoDu », a été élaborée par le Département de l'aménagement du territoire et sa Direction de la Planification de la Mobilité, en concertation avec les autres départements du MDDI, au courant de l'année 2011 et le 1er trimestre 2012. Elle présente une approche intégrative des différentes mesures permettant de répondre aux défis de la mobilité et concrétise les projets sur base des nouvelles réflexions afin de diminuer les coûts budgétaires, tout en maintenant le principe d'accorder la priorité aux projets en relation avec les transports en commun.

Cette 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 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, en ce qui concerne le bus, l'objectif est de désengorger les deux principales portes d'entrée de la capitale, à savoir la Gare Centrale et Hamilius. Il s'avère effectivement indispensable de remédier à ce problème de saturation extrême, d'autant plus que le nombre de voyageurs va augmenter 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 prévoit la création de nouveaux pôles d'échange. Ces pôles auront pour tâche principale une meilleure répartition des flux à l'entrée et à l'intérieur de la capitale et seront reliés entre eux par le tram 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. 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 répondre 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.

Finalement, la stratégie « MoDu » est complémentaire au projet de plan directeur sectoriel « Transports » (PST), qui, de son côté, décrit de manière détaillée les différents projets et mesures nécessitant un cadre règlementaire et constitue un cadre de référence intégratif pour l'aménagement du territoire, la planification de la mobilité et des infrastructures.

Ladite stratégie, approuvée par le Conseil de Gouvernement en date du 17 février 2012, a été présentée le 19 avril 2012 au grand public par le biais de la brochure « Stratégie globale pour une mobilité durable - pour les résidents et les frontaliers » téléchargeable sur le site internet www.modu.lu .

Le « MoDu » a été accompagné en 2012 par plusieurs actions de communication. D'une part, les éléments clés (train, pôles d'échanges, tram, bus, voiture individuelle, P&R, mobilité douce) ont notamment fait l'objet d'un stand à la foire de Printemps 2012. Dans ce contexte, un concours d'idées au sujet de la mobilité durable a été organisé dans les écoles post-primaires. D'autre part, une brochure d'information, qui constitue le résumé du document principal plus volumineux, a été réalisée pour le grand public intéressé. Celle-ci permet à chacun de découvrir de façon succincte ce qu'est la stratégie « MoDu », d'en saisir son application au quotidien, d'en exposer les domaines d'intervention et d'expliquer comment ils répondent aux défis actuels et futurs que pose la mobilité. Finalement, les principes de la stratégie « MoDu » ont été présentés par Monsieur le Ministre à plusieurs reprises aux responsables politiques communaux, aux députés, au grand public et aux acteurs concernés.

Enfin, en date du 14 juin 2012, a eu lieu un débat de consultation au sujet du concept de mobilité et du tram dans la ville de Luxembourg à la Chambre des députés.

2.3. La mise en œuvre des différents volets de la stratégie « MoDu »

Dans la motion adoptée avec une large majorité à la suite du débat de consultation du 14 juin 2012 au sujet du concept de mobilité et du tram dans la ville de Luxembourg, la Chambre des députés a confirmé la stratégie de mobilité « MoDu ».

Plus précisément, la Chambre des députés a invité le Gouvernement à continuer de mener une politique de mobilité conformément à la nouvelle stratégie nationale de mobilité « MoDu », en favorisant les transports en commun, la mobilité douce et l'utilisation alternative de la voiture, à entamer les démarches nécessaires pour concrétiser et mettre en œuvre les différents volets de la stratégie et à finaliser le projet du plan directeur sectoriel « Transports » pour donner le nécessaire cadre réglementaire à ces mesures.

Au vu de la nécessité d'une coordination très poussée lors de la mise en œuvre de « MoDu », le Département de l'aménagement du territoire a été chargé avec sa Direction de la planification de la mobilité d'entamer les démarches nécessaires pour concrétiser les

différents volets de la présente stratégie nationale de mobilité. A cet effet, plusieurs nouveaux instruments ont été mis en place.

2.3.1. Le « Mobilitéitsdësch »

A l'initiative du Département de l'aménagement du territoire, une plate-forme de coordination et d'échange pour la planification des dossiers 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, le Département des travaux publics, l'Administration des Ponts & Chaussées, la Communauté des transports et les CFL.

En 2012, le « Mobilitéitsdësch » a traité toute une série de thématiques dans le domaine de la mobilité dont :

- la stratégie « MoDu »
- les plans sectoriels
- les pôles d'échange
- la mobilité transfrontalière
- le concept national P&R
- le concept national bus
- l'électro-mobilité
- les scénarios de mobilité 2017-2020-2030
- la gestion du stationnement (trafic individuel et mobilité douce)
- la nouvelle loi concernant la mobilité douce respectivement les pistes cyclables nationales
- la tarification P&R
- les couloirs bus sur l'autoroute A4
- les concepts de mobilité Airregioun et Nordstad
- la prise de position du Gouvernement sur le tram/City-tunnel
- l'axe A31-A3
- le P+R près de la Gare de Rodange
- la Nouvelle N3
- le Chantier de la place Hamilius

2.3.2. Le groupe de travail « planification des réseaux des transports en commun et des pôles d'échange »

En vue de l'importance des plates-formes d'échange retenues par le « MoDu », le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a décidé en juillet 2012 d'instaurer un groupe de travail « planification des réseaux de transports en commun et des pôles d'échange ».

Ce groupe de travail, piloté par le Département de l'aménagement du territoire et auquel sont associés le Département des transports, la Communauté des Transports et l'Administration des Ponts et Chaussées, a pour mission d'entamer les démarches nécessaires pour coordonner les acteurs concernés et d'étudier, en fonction des besoins, la conception du réseau global des transports en commun, ainsi que les interconnexions retenues dans la stratégie « MoDu ». Par la suite, la réalisation sur le terrain des différentes mesures proposées (pôles d'échange, plateformes d'échange, couloirs bus, réseau bus) sera effectuée par les autorités compétentes telles que le Département des transports, le GIE LUXTRAM et l'Administration des Ponts et Chaussées.

Le champ de compétence dudit groupe de travail comporte non seulement la conception détaillée des 10 pôles d'échange reliés par le tram dans la Ville de Luxembourg, comme décrit au chapitre suivant, mais aussi les 37 plateformes d'échange (train-bus ou bus-bus) dans la région pour lesquels les travaux de coordination ont commencé fin 2012.

2.3.3. Les pôles d'échange

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 d'interconnexions 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 éviter de devoir systématiquement transiter par la Gare Centrale et Hamilius. 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.

Parmi les nouveaux pôles d'échange reliés par le tram, 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 «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.

Vu qu'un transbordement efficace au niveau des pôles d'échange s'avère essentiel, une première mesure de concrétisation de ces pôles d'échange consistait à étudier en détail l'intermodalité au niveau desdits pôles aux horizons 2017, 2020 et 2030. A cet égard, les planifications détaillées des pôles d'échange suivants ont été poursuivies en 2012 par le groupe de travail « planification des réseaux des transports en commun et des pôles d'échange », en tenant compte des critères de la conception urbanistique, d'accessibilité pour les différents modes de transports, de la faisabilité technique et d'exploitation :

- Pôle d'échange Hollerich
- Pôle d'échange Howald
- Pôle d'échange Bonnevoie
- Pôle d'échange Gare Centrale
- Pôle d'échange Hamilius
- Pôle d'échange Place de l'Etoile
- Pôle d'échange Pont Rouge
- Pôle d'échange Luxexpo
- Pôle d'échange Höhenhof
- Pôle d'échange Cloche d'Or

Les planifications se trouvent à différents niveaux d'avancement et possèdent par conséquent différents degrés de détail. Néanmoins, les projets suivants nécessitent une attention particulière :

Le pôle d'échange Pont Rouge

Début 2011, un groupe de travail a été mis en place sous la tutelle du 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 soutenue par tous les acteurs qui a été présentée au public en date du 12 septembre 2011.

Par la suite, le projet architectural, les études techniques au niveau APS de la gare et du shuttle, les questions environnementales et les travaux préparatoires concernant les différentes procédures ont été poursuivis par les CFL en 2012.

Le pôle d'échange Luxexpo

Vu les décisions politiques en 2011 et début 2012, c'est-à-dire l'abandon de la gare ferroviaire sur le site Luxexpo, suite à l'extension du tram vers le Findel, d'une part, et l'abandon de la reconstruction d'un nouveau Parc des Expositions, d'autre part, ont conduit en 2012 à la recherche d'un **site alternatif pour le pôle d'échange**. Les études menées à ce sujet ont identifié, sur base de multiples critères, l'actuel P+R Kirchberg comme solution à privilégier.

Ces nouvelles orientations prévoient donc un pôle d'échange performant pour les transbordements entre le tram et le bus. Rappelons que ce pôle d'échange a pour objectif de permettre aux voyageurs bus en provenance de l'axe Echternach-Luxembourg et Remich-Luxembourg de rejoindre leur destination par le biais de la mobilité douce ou d'opter pour une liaison performante en tram. Par ailleurs, un nouveau P+R subsistera pour les automobilistes empruntant ces mêmes axes de circulation.

Finalement et en conséquence, les planifications détaillées seront poursuivies en 2013 tout en tenant compte des critères de la conception urbanistique, de l''accessibilité, de la faisabilité technique et d'exploitation.

2.3.4. 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 ».

La 1ère étape de réalisation du tram, dont la mise en service est prévue en 2017, correspond à une ligne reliant la Gare Centrale, le centre-ville (Hamilius), la Place de l'Étoile et le Kirchberg (Pont Rouge et Luxexpo). Ce réseau s'inscrit dans la stratégie « MoDu » et sa mise en oeuvre passe par la réalisation de plusieurs extensions à partir de la première ligne. Ces extensions, prévues en phases successives, permettront la desserte d'autres quartiers en plein développement de l'agglomération de la Ville de Luxembourg.

Chronologiquement, une première extension consiste à prolonger la ligne initiale depuis le Kirchberg via le Höhenhof vers l'Aérogare Findel. Avant 2030, deux autres extensions sont prévues, l'une vers les pôles de développement de Howald, du Ban de Gasperich et de la Cloche d'Or et l'autre vers la Porte de Hollerich. Enfin, des extensions du tram, d'une part, à partir de la Place de l'Etoile le long de la route d'Arlon jusqu'à Bertrange et, d'autre part, de la Cloche d'Or vers Leudelange sont envisagées.
Suite à 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 maîtrise d'ouvrage du projet.

Suite aux différentes études techniques et analyses des variantes, 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 mi-2010. Après réalisation de l'étude FFH (faune, flore, habitat), qui fait partie intégrante de l'EIE, les scopings EIE et FFH se sont déroulés fin 2011.

En mars 2012, les dossiers EIE et FFH ont été finalisés. La consultation des autorités compétentes a été engagée sur base du dossier de consultation, selon les dispositions légales applicables.

En ce qui concerne le financement du projet, un accord définitif entre le Gouvernement et la Ville de Luxembourg a été trouvé en avril 2012 pour les travaux, le fonctionnement de la structure Luxtram et l'exploitation du tram entre la Gare Centrale et Luxexpo. Les coûts seront répartis à raison de 1/3 pour la Ville de Luxembourg et de 2/3 pour l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg.

A mois de juin 2012, le projet du tram a été présenté au conseil communal de la Ville de Luxembourg ainsi qu'au grand public dans le cadre de la réunion publique au « Tramsschapp ».

En date du 14 juin 2012, le ministre du Développement durable et des Infrastructures a présenté, dans le cadre d'un débat de consultation au sujet du concept de mobilité et du tram dans la Ville de Luxembourg, le projet tram à la Chambre des députés. Celle-ci a invité le Gouvernement à lancer la consultation du public et à finaliser les études techniques détaillées relatives au tracé et à l'insertion du tram de même que l'implantation du centre de remisage et de maintenance (CRM) en vue de déposer un projet de loi d'autorisation et de financement pour la 1ère ligne de tram.

2.3.5. Le concept national « 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 la population concernée 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 en direction de la Ville de Luxembourg, vers les transports en commun qui desservent l'agglomération urbaine ou périurbaine.

Vu que les principales plateformes d'échange 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, un concept « P+R » a été élaboré par un groupe de travail auquel le

Département de l'aménagement du territoire était associé. Ce concept global des P&R fait partie des mesures proposées par la stratégie « MoDu ».

Ledit concept P&R a identifié, d'une part, les parkings d'accueil dont la capacité devra être augmentée, 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. 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).

Le concept « P+R » a été finalisé en octobre 2012.

2.3.6. Le concept national bus

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.

Dans cette optique, un concept a été élaboré par la Communauté des Transports, en étroite collaboration avec le Département des transports et le Département de l'aménagement du territoire, qui permet une optimisation du réseau des transports en commun à court et moyen terme afin d'améliorer l'accessibilité, de réduire les temps de parcours moyens et de permettre une mise en œuvre plus efficace des ressources existantes. Cette réorganisation du bus fait également partie intégrante de la stratégie « MoDu ».

Ce nouveau concept bus propose une série de mesures permettant une **optimisation du réseau des transports publics à court et moyen terme**. Pour ce faire, le futur concept d'exploitation des transports publics prend appui sur le réseau ferroviaire dans les régions desservies par des infrastructures ferroviaires adéquates. Les transports en commun routiers y 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 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.

Le concept national bus a été finalisé en mai 2012. Les études détaillées vont être poursuivies en 2013 au sein des différents groupes de travail, vu que tout comme pour le train, la réorganisation et l'évolution du réseau bus dépendent de mesures infrastructurelles permettant son bon fonctionnement.

2.3.7. L'utilisation alternative de la voiture : l'électro-mobilité

La stratégie « MoDu » tient également compte d'un développement de la mobilité électrique tout en y associant de nouveaux concepts d'utilisation de la voiture comme l'auto-partage et le covoiturage.

Au **niveau national**, une étude a été lancée en 2011 dans le but de préparer la **mise en place d'une infrastructure publique de recharge** soutenant l'introduction de la mobilité électrique, dont les résultats ont été publiés en mars 2012. A la suite, le Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur et le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, à savoir les Départements de l'aménagement du territoire et de l'environnement, ont commencé conjointement, en 2012, de poursuivre cette thématique tout en clarifiant avec les acteurs concernés les détails de cette future infrastructure de charge des véhicules électriques au Luxembourg, ainsi que les principes de son installation, de son exploitation et de son financement.

Au **niveau de la Grande Région**, le Luxembourg a été invité par les autorités françaises de participer à un projet INTERREG IVA, ayant comme but de développer un **concept innovant de mobilité transfrontalière durable s'appuyant sur l'emploi de véhicules électriques** dans des formes d'utilisation plus intelligentes tels que l'auto-partage ou le covoiturage. Ce concept est cohérent avec les principes retenus dans le cade des SMOT et est complémentaire aux transports en commun qui ne peuvent pas à eux seuls véhiculer l'intégralité des navetteurs, ni satisfaire les besoins ponctuels de déplacement en dehors des horaires de travail. Le Luxembourg, représenté principalement par le Département de l'aménagement du territoire, le Département de l'environnement et le Centre de recherche Public Henri Tudor, a contribué en 2012 aux travaux préparatoires du projet afin de pouvoir soumettre la demande officielle en octobre 2012 au comité du FEDER.

2.3.8. Les simulations 2017/2020/2030

Les prévisions de trafic basées sur des simulations effectuées par la CMT (Cellule Modèle de Transport) constituent un apport essentiel dans le cadre de l'élaboration de multiples planifications concrètes dans le domaine de l'environnement, de l'urbanisation et de la mobilité, telles que par exemple les pronostics en matière de qualité de l'air, le dimensionnement des infrastructures d'envergure et la planification détaillée de l'exploitation des différents réseaux de transports.

Au vu des nouvelles orientations dans le cadre de la stratégie « MoDu » et des plans directeurs sectoriels primaires, notamment le PSZAE, le PST et le PSL, une mise à jour des différentes simulations de trafic s'avère nécessaire afin d'évaluer l'impact de ces instruments stratégiques et de pouvoir ainsi définir les prochaines étapes en termes de planification. Ces nouvelles simulations de trafic permettront non seulement de donner une base solide à toutes les planifications en relation avec l'agglomération de la Ville de Luxembourg, mais aussi dans les autres espaces conventionnés du Département de l'aménagement du territoire avec les communes, de manière à être en ligne avec la stratégie « MoDu » respectivement le PST.

A cet égard, des nouveaux scénarios de trafic sont développés pour différents horizons, à savoir l'horizon 2017 en ce qui concerne la réalisation du tram et plus généralement les horizons 2020/2030 en ce qui concerne les plans sectoriels, tout en actualisant les données d'entrée pour les simulations. Ceci implique des nouvelles projections socio-économiques du pays en termes d'habitat et d'emploi, ainsi que des projections sur l'évolution détaillée de l'offre en mobilité (infrastructures/exploitation : rail, route et P&R). Ces scénarios sont développés dans une approche clairement volontariste, car l'objectif fondamental de l'aménagement du territoire est de créer les conditions d'un futur développement

économique et démographique durable en préparant structurellement le territoire à cette fin et ceci notamment à travers la mise en place d'infrastructures de transport adéquates.
En ce qui concerne plus précisément les projections socio-économiques menées par le Département de l'aménagement du territoire pour les différents horizons, l'objectif est, en effet, de pouvoir faire des prévisions précises concernant l'évaluation de la population et de l'emploi, sur base de ce qui a été défini dans les plans directeurs sectoriels primaires, dans les plans d'aménagement généraux et les plans d'aménagement particuliers (PAP) des communes, afin de pouvoir alimenter le modèle de trafic de la CMT.

Afin de pouvoir évaluer l'impact de la stratégie « MoDu » et des plans sectoriels pour l'horizon 2020, les travaux préparatoires ont été menés par le Département de l'aménagement du territoire, en étroite concertation avec tous les acteurs concernés, en 2011/début 2012, pour finaliser la simulation de ce scénario par la CMT en avril 2012.

Par la suite, le Département de l'aménagement du territoire a commencé, en 2012, en étroite concertation avec tous les acteurs concernés, à effectuer le même exercice pour les horizons 2017 et 2030.

2.3.9. L'enquête nationale de mobilité

L'analyse de la mobilité au Luxembourg est essentielle pour évaluer et planifier les réseaux de transports, mais également pour déterminer les politiques d'aménagement, connaître les modes de vie des résidents et assurer leur capacité et leur droit de se déplacer. La connaissance précise des pratiques et des comportements de déplacements aide ainsi les acteurs concernés - par exemple pour modéliser les prévisions de trafic qui sont la base pour une multitude de projets - dans le domaine de l'environnement et de la mobilité.

Les dernières enquêtes sur les déplacements nationaux et transfrontaliers ont été réalisées en 1995 et en 1997. Compte tenu de l'évolution économique et démographique du Luxembourg et de l'évolution du trafic national et transfrontalier, qui vont de pair, les **données issues des enquêtes** susmentionnées **nécessitent une actualisation**.

Les travaux préparatoires y relatifs ont ainsi pu démarrer en 2011 en collaboration avec le Ceps/Instead et le Verkéiersverbond, qui jouissent d'une certaine expérience acquise lors de travaux similaires. Cependant, en raison de la situation budgétaire difficile, la réalisation d'une nouvelle enquête nationale de mobilité a été reportée à un horizon non-défini.

2.4. Les Schémas de Mobilité Transfrontalière (SMOT)

Face à la part croissante des navetteurs transfrontaliers et des conséquences en termes de mobilité, l'offre transfrontalière 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 a une influence substantielle sur l'économie luxembourgeoise, persiste dans sa stratégie de développer le trafic transfrontalier en faveur des transports alternatifs. Un premier volet de cette stratégie a été concrétisé par le développement avec les autorités françaises du schéma de mobilité transfrontalière (SMOT) en 2009. 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 commun (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).

Au vu du bon fonctionnement de la coopération franco-luxembourgeoise dans le domaine de la mobilité, une démarche analogue a été recherchée avec les partenaires belges et allemands par le Département de l'aménagement du territoire afin d'améliorer la mobilité sur toutes les frontières du Luxembourg. Ainsi les travaux préparatoires concernant les futurs coopérations ont été menés en 2012, d'un côté avec la Belgique (un protocole d'accord a été signé avec le ministre de la Région wallonne le 22 janvier 2013) et de l'autre côté avec l'Allemagne. Ces SMOT sont donc normalement prévus d'être élaborés à partir de 2013.

La mise en œuvre du SMOT LU-FR

Les solutions concernant le **transport en commun routier** prévues à court-terme par le SMOT ont depuis 2009 bien avancé et ont permis de mettre en service trois lignes transfrontalières, dont le Département des transports exploite la ligne 300. Les deux autres lignes, à savoir la 302 et la 303 sont exploitées par les autorités françaises. Les services luxembourgeois et français concernés sont en étroite collaboration, suite à la signature d'un accord en juillet 2011 ayant pour objectif d'établir les grands principes du développement des lignes de bus transfrontalières entre le périmètre de transports urbains du SMITU et le Grand-Duché du Luxembourg.

En ce qui concerne le **transport ferroviaire**, un groupe de travail se consacre au développement et à l'exploitation du réseau ferroviaire de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise à court, moyen et long terme. Ainsi, des négociations ont été menées en 2012 par le Département des transports avec le Gouvernement français en vue d'obtenir en contrepartie une enveloppe financière de 20 millions d'euros à investir par le Luxembourg dans la deuxième phase de la LGV Est-européenne, ce qui constitue une amélioration substantielle en matière de capacité, de qualité et de sécurité du tronçon transfrontalier entre Bettembourg- frontière et Thionville.

En ce qui concerne le **trafic routier**, un autre groupe de travail a été créé début 2012 afin de s'échanger sur la problématique de l'axe A31-A3 entre la Lorraine et le Luxembourg, au vu des flux importants de navetteurs en provenance du sillon Lorrain vers le Luxembourg et la saturation des axes routiers respectivement ferroviaires sur cette zone transfrontalière.

Par la suite, le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie de la République française et le Ministère du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg, sous la tutelle du Département de l'aménagement du territoire, ont convenu une coopération afin d'améliorer la mobilité dans cette zone transfrontalière en réalisant une étude commune sur l'opportunité d'un aménagement multimodal reliant Thionville à Luxembourg. Cette démarche, qui constitue un affinement concret des mesures retenues dans le SMOT franco-luxembourgeois, a pour but d'aboutir à des solutions concrètes pour renforcer la part modale des transports en commun routiers et des autres modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, dans un souci de mobilité

durable afin de donner une réponse cohérente concernant cette thématique, tout en intégrant les projets infrastructurels prévus de part et d'autre de la frontière.

Un cahier des charges y relatif a été élaboré afin de lancer la procédure ouverte européenne pour l'appel d'offres fin 2012. Le commencement des travaux proprement dits est prévu pour mi-2013.

2.5. Autres champs d'action

2.5.1. Le groupe de travail « Couloirs pour bus »

Le Département de l'aménagement du territoire est membre du groupe de travail «couloirs pour bus» qui a été instauré en vue de réduire les pertes de temps des bus au moyen d'infrastructures créées sur la voirie publique.

Ce groupe de travail analyse les propositions issues des réflexions menées par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures afin de déterminer des solutions concrètes pour les points névralgiques où le transport en commun routier doit être favorisé.

2.5.2. Le groupe de travail « Mobilité douce »

Le Département de l'aménagement du territoire a rejoint fin 2012 le groupe de travail «mobilité douce» qui a été instauré afin de mettre en œuvre les actions du « Plan d'action national pour la mobilité douce » publié en 2008.

2.5.3. 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. Le Ministère du développement durable et Infrastructures prend à charge 66% et la Ville de Luxembourg 34% des frais de fonctionnement.

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 2012, la CMT a effectué des prestations dans le cadre des dossiers suivants :

- Modélisation, simulation et vérification du nouveau scénario de développement 2020 (commettant : MDDI).
- Analyse détaillée de la demande du trafic ferroviaire à l'horizon 2020 (commettant : CFL).
- Elaboration de nouveaux scénarios de développement aux horizons 2017 et 2030 - détermination des hypothèses (commettant : MDDI).
- Concept national des Park & Ride (commettant : MDDI)
  Analyse de la situation actuelle, analyse et vérification d'un concept futur établi sur base de l'ensemble des P+R en planification au niveau national. Développement, respectivement optimisation de la desserte TC afin d'analyser le potentiel maximum pour chaque P+R.
- Concept de mobilité Uelzechtdall (commettant : MDDI, CdT, communes d de la convention Uelzechtdall)

Optimisation de la mobilité dans la vallée de l'Alzette en tenant compte de l'achèvement de l'autoroute du Nord et de la mise en route de l'arrêt ferroviaire Pont Rouge et du tram entre la Gare Centrale et Luxexpo, tout en favorisant la mobilité douce.

- Concept de mobilité Nordstad (commettant : MDDI, communes de la convention Nordstad) Choix de système ; analyse des points forts et faibles des différents concepts de mobilité dans le cadre du réaménagement du corridor central de la Nordstad.
- Etude de trafic Héihenhaff (commettant : P&CH) Vérification et microsimulation du fonctionnement des nœuds après réaménagement de l'infrastructure routière et mise en service du Tram et du P+R au plateau Héihenhaff.
- Plateforme multimodale Eurohub Dudelange-Bettembourg (commettant : P&CH)
  Analyse du trafic après mise en service du centre logistique et de la plateforme multimodale.
- Production de diverses données pour le compte du MDDI, des P&CH, de divers bureaux d'études.
- Maintenance du modèle de transport.
- Adaptation du modèle de transport aux développements du logiciel VISUM.

3. Bases de données

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

Pendant l'année 2012, les différentes couches du système d'informations géographiques ont été actualisées et complétées et ont débuté les travaux de mise en place d'un géoportail thématique « Aménagement du Territoire » ensemble avec l'Administration du cadastre et de la topographie.
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 «Système d'information géographique pour la Grande Région : 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

4.1. Belval

Le DATer 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 continué 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/Alzette, Mondercange, Sanem et Schifflange. L'arrêté grand-ducal du 26 octobre 2011 a autorisé leur adhésion au GECT « Alzette-Belval » et a approuvé la convention et les statuts. En 2012, les derniers éléments préparatoires à la mise en place de l'assemblée du GECT ont été clarifiés si bien que celui-ci commencera à être opérationnel au premier trimestre 2013.

5. Les parcs naturels et ressources naturelles

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

Le Bureau du PNHS s'est réuni à 13 reprises en dates du 21 mars, 17 avril, 8 mai, 25 mai, 26 juillet, 9 août, 20 septembre, 26 septembre, 11 octobre, 7 novembre, 31 octobre, 28 novembre et 19 décembre 2012.

Le Comité du PNHS a eu 6 réunions en dates du 2 mars, 19 avril, 6 juin, 10 juillet, 22 octobre et 22 novembre 2012.

Le sujet principal pour le Parc Naturel fût l'élargissement du parc vers les communes de Wiltz et de Rambrouch. Après une trêve des négociations avant et après les élections communales d'octobre 2011, le Comité et le Bureau ont repris le dossier. Rappelons qu'une étude détaillée, la pièce maitresse du dossier à soumettre à enquête publique et à l'approbation des communes, avait déjà été actualisée, ce en collaboration avec un expert autrichien en matière de parcs naturels. Ainsi, le chapitre concernant les objectifs et mesures du parc naturel élargi a été finalisé et validé au Comité du PNHS et par les deux communes candidates, dans le cadre des négociations.

D’autres questions, notamment celle de la charge financière, ont été posées par les Conseils Echevinaux issus des élections d’octobre 2011. Il faut se rappeler que chacune de ces communes compte autant d’habitants que le parc naturel existant. Plusieurs séances du Bureau, en partie avec les communes candidates, ont été consacrées à l’établissement de nouvelles bases de calcul pour rencontrer les souhaits des communes-candidates, sans péjorer les communes-membres, et établir des modèles de dépenses en conséquence. Finalement, en dépit de tous ces efforts, la commune de Rambrouch a pris la décision de ne pas adhérer au parc.

Dans le cadre du projet INTERREG IV A « Blue spot Hot Spot », qui a pour objet de définir des lieux d’attraction en rapport avec l’eau, le PNHS a mis en route la conception d‘une aire de jeux « Waasserspillplatz » à Bavigne. La réalisation elle-même sera fiancée par la commune du Lac.

Un autre projet INTERREG « Contrat de rivière » est arrivé à terme, et le Parc a mis en route une structure qui comporte quatre autres communes (Goesdorf, Rambrouch, Wahl et Wiltz) pour continuer le travail entamé. L’action bénéficie du soutien financier du Ministère de l’Intérieur et à la Grande Région, Direction de la gestion de l’eau.

Le projet «Naturpark-Schoul», un programme didactique pour les écoles du Parc Naturel, a abouti et a été inauguré en octobre 2012. Elaboré en lien étroit avec le corps enseignant, 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 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.). Le travail du Conseiller agricole sera à l’avenir plus fortement orienté sur les surfaces agricoles dans le bassin versant du lac, ceci en prévision des exigences de la Directive-cadre Eau qui sortira ses effets en 2015. Une coopération renforcée est recherchée avec le SEBES, à qui incombe la charge de définir des zones de protection.

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. En complément à ce travail, le PNHS a entamé, ensemble avec les producteurs concernés, le développement d’une identité visuelle commune aux produits régionaux (Corporate Identity) en vue d’agrandir les parts de marché des produits.

Les activités de conseil dans le cadre du Pacte Climat seront confiées par les communes signataires au PNHS, qui les sous-traitera globalement, ensemble avec le Parc Naturel de l’Our.

5.2. Le Parc Naturel de l'Our (PNOUR)

Le Bureau du Parc Naturel s'est réuni 8 fois, en dates du 16 mars, 20 avril, 4 juin, 6 juillet, 31 juillet, 12 septembre, 17 octobre et 13 décembre 2012.

Le Comité a eu 5 réunions, en dates du 29 février, 23 avril, 9 juillet, 18 septembre et 8 novembre 2012.

De plus, le Parc Naturel a continué à mettre en œuvre son concept d'information touristique régional sur les offres du PN. Dans ce contexte, des panneaux d'informations touristique standard « Info-Point » ont été mis en place dans diverses communes du Parc, 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.

Ensemble avec la commune et le Syndicat d'initiative de Hosingen, le PN 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 PN 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.

Les communes du Parc ont été sensibilisées pour adhérer au pacte climat. Le volet du conseil aux personnes individuelles et aux communes, entreprises, etc. sera confiée au PN Our, qui se dotera, ensemble avec le PNHS d'un conseiller.

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 2012.

Le Parc Naturel de l'Our a lancé en juillet 2012 son application mobile pour smartphone. Cette application multilingue présente les missions et les projets du Parc tout en intégrant un calendrier interactif des activités et manifestations. De plus, elle permet de découvrir la région grâce à la cartographie intégrée et en utilisant la fonction GPS (Global Positioning System) de l'appareil lui-même. Elle a été développée pour iOs/ Android et peut être téléchargée gratuitement.

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.

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 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 une demi-tâche. 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.

Le projet INTERREG IVA « Habitreg.net » regroupe des partenaires de la Région Wallonne (coordinateurs : Fondation Rurale de Wallonie), de la Région Lorraine (coordinateur : Carrefour des pays lorrains) et du Grand-Duché (coordinateurs : SICLER, Parc naturel de l'Our) et a pour but de mettre en réseau les élus et acteurs autour de la problématique des politiques locales de l'habitat, notamment dans des régions rurales, afin de favoriser le partage et le transfert d'expériences, de bonnes pratiques et de montage de collaboration en matière de politiques locales d'habitat.

L'action 1 (état des lieux et mobilisation), ayant été clôturée en 2011, elle a laissé place à l'action 2, et c'est ainsi que des échanges formatifs et des journées d'échanges – soit 13 au total pour 2012, regroupant au total 365 acteurs –, pendant lesquelles des projets d'habitat sont visités et présentés dans les régions partenaires, ont été organisés. A ce titre, des représentants du MDDI-DATer (en tant que participant au projet habitreg.net) ont participé à certaines d'entre-elles, entre-autres, à Trèves (sociétés coopératives d'habitation) et à Martelange (maisons tremplin).

Par ailleurs, le DATer a pris part aux deux réunions luxembourgeoises du comité de suivi interministériel du projet habitreg.net.

A noter que le projet s'est vu approuvé, après demande, une prolongation à budget équivalent jusqu'au 31.12.1013, qui permettra de faire émerger des actions de coopération entre les acteurs impliqués et de renforcer ainsi l'efficacité des actions d'échanges.

Pour plus d'informations sur le projet habitreg.net : http://www.habitreg.net

5.3. Projets communs et rapprochement des PNHS et PNOUR

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.

Les deux parcs naturels luxembourgeois ont inauguré les premières randonnées guidées par GPS dans le cadre du projet « Digitale Naturparkführer – DiGi-Naf», à Esch-sur-Sûre et à Clervaux. Des randonnées supplémentaires, à Hosingen et Boulaide sont en cours de préparation. Une « app » a été mise au point en 2012.

Les synergies possibles ont alimenté les réflexions visant une possible fusion des deux parcs à moyenne échéance. En effet, les activités de base des deux parcs sont similaires, encore que celui de la Haute-Sûre a des activités spécifiques liées à la présence du Lac de la Haute-Sûre. Le ministre délégué au développement durable et aux infrastructures soutient fortement la fusion des parcs, et des réunions des deux bureaux avec le ministre ont eu lieu en août et novembre 2012.

5.4. Parc Müllerthal

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 « Müllerthal ». 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 treize communes avec une superficie totale de 29'700 hectares et une population d'environ 22'500 habitants.

En 2012, 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 « Müllerthal », a finalisé l'étude préparatoire telle que prévue par la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels.

Lors de trois réunions d'informations qui ont eu lieu à Echternach le 22.03.2012, à Heringermillen le 13.03.2012 et à Larochette le 26.03.2012, l'étude préparatoire a été présentée à la population. Au total, quelques 300 personnes ont été présentes à ces réunions. Un rapport des observations faites lors des réunions a été dressé qui servira, le cas échéant, à compléter l'étude préparatoire. En parallèle, les avis du Conseil Supérieur pour la Protection de la Nature et du Conseil Supérieur de l'Aménagement du Territoire par rapport à l'étude préparatoire ont été demandés. Ces avis serviront également par la suite pour l'établissement de l'étude détaillée.

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 des années précédentes s'est poursuivie en 2012. Le Centre a compté 4532 nuitées, a servi 5.934 repas à midi et a procédé à 484 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, 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, accompagne les activités du Centre écologique. La présidence est assurée par le Département de l'aménagement du territoire.

Le Comité de Pilotage a tenu 2 réunions en date du 8 mars et du 5 novembre 2012. La réunion du printemps est consacrée à l'approbation des comptes de l'année précédente et à

l'établissement d'une proposition de budget pour la subvention que l'Etat accorde au Parc Housen. La réunion d'automne est consacrée à un avis sur le projet de budget du SISPOLO et au suivi des activités du Centre pendant l'année en cours.

L'année 2011 a 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. Cette activité a connu un grand succès et a permis une forte occupation des équipements d'avril à juillet.

6. Autres champs d'actions nationaux

6.1. Le Conseil Supérieur de l'Aménagement du Territoire

En 2012, le CSAT s'est réuni à sept reprises.

Le Conseil a rédigé un avis sur l'étude préparatoire du futur Parc Naturel Müllerthal et discuté plusieurs études/rapports dont notamment celle du CEPS au sujet de la centralité urbaine et celle du Ministère du Logement concernant le monitoring du Pacte Logement.

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. Etudes d'impact environnementales

En 2012, 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) du nouveau tramway de la Gare centrale à Luxembourg-Kirchberg.

6.3. 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.

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

Sur initiative de la Cellule nationale d'Information pour la Politique Urbaine (CIPU) et 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.

Ont été notamment présentés le concept de mobilité pour Belval et les projets en cours sur le territoire de la commune de Sanem. Un sous-groupe de travail « Mobilité » a été créé en vue de discuter plus concrètement de la mise en œuvre du concept de mobilité sur le site. Ce sous-groupe de travail s'est réuni deux fois en 2012 sous la présidence du de la Communauté des Transports. Y peuvent participer tous les acteurs présents sur le site Belval.

6.5. Commission consultative aéroportuaire

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. La commission consultative aéroportuaire ne s'est pas réunie en 2012.

6.6. 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 sous le numéro précité sur http://www.chd.lu/wps/portal/public.

Le nouveau projet 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, décidée sur proposition du Conseil d'Etat faite dans son premier avis (voir ci-dessous).

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 premier 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 cet avis, les séances en commission parlementaire (Commission du Développement Durable) ont permis de retravailler le projet de loi initial ce qui a débouché sur un premier avis complémentaire du Conseil d'Etat, rendu le 25 septembre 2012, consultable sur : http://www.chd.lu/wps/PA_RoleEtendu/FTSByteServingServletImpl/?path=/export/exped/sexpdata/Mag/148/175/114774.pdf.

Suite à ce premier avis complémentaire, les séances en commission parlementaire ont repris le 24 octobre 2012, et seront poursuivies en vue de la finalisation du projet de loi et de son vote au courant de l'année 2013, après réception du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat.

6.7. Observatoire du Développement Spatial (ODS)

L'Observatoire du Développement Spatial est commandité par le Département de l'aménagement du territoire et il est mis en œuvre par le Département GEODE (Géographie et Développement) du CEPS/INSTEAD.

Il a pour mission d'analyser les dynamiques spatiales qui affectent le territoire luxembourgeois et de permettre ainsi de mieux comprendre les mécanismes du développement spatial et de fournir des éléments d'évaluation de l'efficacité des mesures politiques adoptées dans le cadre de la mise en œuvre de la loi concernant l'aménagement du territoire (1999), du Programme directeur d'aménagement du territoire (2003), et de l'IVL (2004). L'observatoire du développement spatial est donc un outil d'aide à la décision. Mais, il est important qu'il serve également en tant qu'outil de communication et de sensibilisation du grand public. Le travail s'inscrit ainsi dans la continuité du premier rapport sur le suivi du Développement Territoire du Luxembourg à la lumière des objectifs de l'IVL (2008).

En 2012, le CEPS/INSTEAD a élaboré dans le cadre de l'ODS un dossier thématique intitulé « La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives ».

En date du 3 octobre 2012, le ministre du Développement durable et des Infrastructures, Claude Wiseler, ainsi que le ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, Marco Schank, ont présenté à la presse les derniers résultats de l'Observatoire du Développement spatial (ODS) concernant les dynamiques de développement démographique et les enjeux qui en découlent pour la centralité urbaine, et notamment le système des centres de développement et d'attraction (CDA) du Luxembourg.

Pour plus d'information :
http://www.dat.public.lu/actualites/2012/10/0310_Presentation_rapports_ODS/index.html

6.8. Commission d'aménagement

La commission d'aménagement est instituée auprès du ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et elle a pour mission de donner son avis sur toutes les questions et tous les projets en matière d'aménagement communal que le ministre ou les communes lui soumettent et d'adresser de son initiative au ministre toute proposition relevant de ses missions. Elle se compose de cinq personnes dont un délégué proposé par le membre du Gouvernement ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, qui en assure la vice-présidence.

Les communes soumettent leur projet d'aménagement général - qui forme un ensemble de prescriptions graphiques et écrites à caractère réglementaire couvrant l'ensemble du territoire communal qu'elles divisent en diverses zones dont elles arrêtent l'utilisation du sol - pour avis à la commission d'aménagement qui émet son avis quant à la conformité et la compatibilité du projet d'aménagement général avec les dispositions de la loi modifié du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, ses règlements d'exécution, ainsi qu'avec les plans et programmes déclarés obligatoires en vertu de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire.
En 2012, en plus de donner son avis au sujet de plusieurs modifications ponctuelles proposées par les communes et de conseiller les communes demandeuses, la commission d'aménagement a avisé les nouveaux projets de PAG des communes de Mamer et de Nommern.
En outre, la commission a contribué à la mise au point du projet de texte de règlement grand-ducal pour le plan sectoriel logement.

7. Les activités sur le plan international

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

Après l'année 2011, aux activités ambitieuses, marquée par deux événements clés à savoir l'adoption de l'Agenda Territorial 2020 et la présentation des projets de la Commission sur les règlements des Fonds structurels, l'année 2012 était davantage consacrée à la mise en œuvre de mesures qui découlaient de la Feuille de route adoptée sous présidence polonaise en 2011. La présidence danoise (1er semestre 2012) s'est concentrée sur des aspects du processus de l'Agenda Territorial, comme le « Territorial Impact Assessment » et l'approfondissement de la dimension européenne des questions d'occupation du sol.

La présidence cypriote (2e semestre 2012) s'attachait à clarifier la position des Etats-membres par rapport à différentes questions soulevées en rapport avec l'Agenda Territorial, dont les résultats devront se refléter dans les prochaines étapes vers la mise en œuvre de la cohésion territoriale en Europe. En outre, un consensus sur l'orientation et l'organisation future d'ESPON (voir chapitre 9.4.) a pu être dégagé.

7.2. Politique urbaine

Le Département de l'aménagement du territoire a participé à la réunion informelle des directeurs généraux en charge du développement qui s'est tenue le 13 mars 2012 à Copenhague dans le cadre de la présidence danoise.

Dans le cadre de la présidence chypriote, s'est également tenue le 8 octobre 2012, une réunion informelle des directeurs généraux en charge du développement urbain. Cette réunion a été le principal événement de la présidence dans le domaine de la politique urbaine et avait pour but de débattre des questions liées à l'inclusion sociale sur base d'un rapport élaboré par EUKN (European Urban Knowledge Network).

Au cours de l'année 2012, les dernières questions techniques concernant le Cadre de Référence de la Ville durable (RFSC) ont été résolues en vue de pouvoir lancer officiellement cet outil dès le début de 2013. Les Etats Membres, y compris le Luxembourg, ont commencé la traduction des textes en langue nationale du RFSC, qui consiste en une application mise à disposition sur Internet au courant du mois de décembre 2012.

Un groupe de travail nommée « Working group on coordination of instruments for networking of European cities » et coprésidé par la France et les Pays-Bas a été mis en place en 2012 dans le cadre de l'action 12 de la *road map* adopté par les ministres en charge de la cohésion territoriale sous présidence polonaise. L'objectif de ce groupe de travail est de créer une plus grande cohérence entre l'ensemble des initiatives et programmes concernant la politique urbaine (Urbact, Interact, réunions informelles des ministres en charge du développement urbain), mais également de réagir aux règlements pour la prochaine période de programmation proposés par la Commission européenne, en ce qui concerne le volet urbain.

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 de 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. En 2012, le réseau EUKN a été transformée en GECT (Groupement européen de coopération territorial) et une l'assemblée constituante s'est tenue en décembre 2012. Le siège du GECT se trouve à La Haye et le droit néerlandais est applicable. Neuf Etats membres de l'Union européenne font partie du groupement de coopération territoriale : la Belgique, Chypre, la République Tchèque, la France, l'Allemagne, la Hongrie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Roumanie.

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

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. En 2012, la CIPU a publié 5 bulletins d'informations qui ont été envoyés à 270 acteurs luxembourgeois. Un colloque « une politique urbaine nationale pour le Luxembourg » a eu lieu le 7 décembre 2012 afin d'engager une réflexion sur la dimension urbaine dans les stratégies nationales et locales.

En sa fonction de NFP (national focal point) EUKN, la CIPU a assuré les activités suivantes : recherche et mise en ligne de bonnes pratiques dans la bibliothèque en ligne, participation aux « Conference Calls», traduction de textes, mise à jour de la liste de contacts du réseau EUKN aux acteurs urbains luxembourgeois.

De janvier à février 2012, la CIPU a également assuré la fonction de Point de diffusion national (PDN) d'URBACT. Le rôle des PDN est d'offrir un moyen de communication à double sens et de diffuser les informations et connaissances. Un deuxième appel d'offre pour la fonction de PDN a été lancé par le programme Urbact en 2012. La première offre de la CIPU ayant été refusée par Urbact, une deuxième offre a été soumise en décembre 2012. En effet, le pouvoir adjudicateur estimait que l'offre présentait des insuffisances en matière de diffusion et de visibilité sur le programme Urbact. Un échange de points de vue a eu lieu entre le secrétariat du programme Urbact II et le Département de l'aménagement du territoire et, à l'issue de la réunion du 12 juillet 2012, il a été conclu que, compte tenues des spécificités de la situation luxembourgeoise à la fois d'un point de vue de taille du territoire et

de l'approche partenariale choisie par les fondateurs de la cellule d'information pour la politique urbaine (CIPU) un ajustement minimal de l'offre permettrait à la CIPU de reprendre le rôle de NDP Urbact ll.

La CIPU est membre du groupe MS/I chargé de développer et de finaliser le « Cadre de référence pour la ville durable ». Dans cette fonction elle a participé à deux réunions en 2012.

Dans le cadre du projet EJPG C-Change, la CIPU a fait partie du groupe d'experts qui vise la participation des différents groupes d'intérêt. En 2012, elle a participé à la rédaction des documents suivants : C-Change EJPG report, transnational peer review et C-Change messages for Europe.

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 2012, elle a participé à plusieurs réunions ainsi qu'à la conférence finale du projet.

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

Le DATer a poursuivi son engagement dans les travaux de l'OCDE au sein du Comité des Politiques de Développement Territorial (Territorial Development Policy Commitee). Il était représenté aux deux réunions plénières organisées en 2012 à Paris par le Comité des politiques de développement territorial.

Par ailleurs, il contribué, pour ce qui concerne la partie sur le Luxembourg, à la publication « Compact City Policies» de l'OCDE.

Enfin, tous les deux ans, l'OCDE publie un rapport sur la situation économique et les politiques poursuivies par chacun de ses pays membres. Pour la publication de 2012 « Etudes économiques de l'OCDE : Luxembourg », le Département de l'aménagement du territoire a assisté l'OCDE et a plus précisément contribué à l'élaboration du chapitre portant sur la croissance verte.

7.4. L'Union Benelux

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.

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

Cette Commission a tenu une réunion en 2012, consacrée essentiellement à la présentation et à la discussion du projet de schéma de développement de l'espace régional wallon.

L'année 2012 a également vu l'élaboration d'un programme de travail commun Benelux 2013-2016, dont est dérivé ensuite le Plan annuel 2013.

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

Le DATer 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 y informent régulièrement sur les évolutions politiques européennes.

Le CICPE a tenu 3 réunions au cours de 2012, abordant notamment les thèmes suivants :

- l'état de la transposition des directives du Marché Intérieur en droit luxembourgeois ;
- le suivi des Conseils européens ;
- la mise en œuvre du «semestre européen» ;
- l'état des lieux des agences européennes ;
- les actions relatives à la crise de l'euro et aux problèmes de la dette souveraine ;
- la future politique des fonds structurels et le Cadre financier pluriannuel ;
- les autres grands dossiers européens.

Un rapport sur les activités européennes a été adressé, comme les années précédentes, à la Chambre des Députés.

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 le domaine 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 de la Grande Région.

8.1. Le Comité de coordination développement territorial (CCDT)

Le Comité de coordination du développement territorial (CCDT), qui a pour rôle principal de suivre l'ensemble des travaux relatifs au développement territorial transfrontalier, a continué à être présidé par le Département de l'aménagement du territoire.

Au cours de l'année 2012, le CCDT s'est réuni à cinq reprises, 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.

Ainsi, deux documents stratégiques ont été élaborés par le CCDT avec le soutien, notamment, du système d'information géographique de la Grande Région (SIG-GR) :

1. Le premier volet du schéma de développement territorial de la Grande Région portant sur « la dimension métropolitaine de la Grande Région » ;
2. Une liste de « projets de transports prioritaires dans la perspective du développement de la dimension métropolitaine de la Grande Région ».

Ces documents constituent les premiers volets d'un schéma de développement territorial de la Grande Région et contribuent au processus de mise en œuvre de la région métropolitaine polycentrique transfrontalière (RMPT).

Les travaux du CCDT seront validées à l'occasion de la réunion ministérielle conjointe « Aménagement du territoire et Transport » de la Grande Région, ayant lieu le 17 janvier 2013.

8.2. Une région métropolitaine polycentrique transfrontalière (RMPT)

Au cours de l'année 2012, les travaux concernant la mise en œuvre progressive de la région métropolitaine polycentrique transfrontalière (RMPT) se sont poursuivis.

Le Comité Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (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 (représentants régionaux, locaux et thématiques), ce comité permet d'aborder cette stratégie dans un contexte multi-niveaux et de la concrétiser.

Au cours de l'année 2012, le Comité RMPT s'est réuni à deux reprises afin de préparer le programme d'action RMPT.

Par ailleurs, les documents élaborés par le Comité de coordination du développement territorial (CCDT) (voir point précèdent) ont été présentés au sein du CRMPT, afin d'intégrer les remarques et réflexions des acteurs locaux.

8.3. Système d'information géographique pour la Grande Région : le projet SIG-GR

La mise en œuvre du projet INTERREG « Système d'information géographique Grande Région (SIG-GR) » s'est poursuivie au cours de l'année 2012.

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 comité de pilotage du projet INTERREG s'est réuni à maintes reprises en vue de suivre les travaux accomplis, ainsi que de valider les cartes réalisées.

Au cours de l'année 2012, le chargé de mission recruté par le Département de l'aménagement du territoire a réalisé un grand nombre de cartes et d'analyses pour les thématiques suivantes :

- la démographie ;
- l'utilisation du sol ;
- les infrastructures de transport ;
- la carte administrative de la Grande Région ;
- les parcs naturels ;
- l'enseignement supérieur ;

- les documents d'aménagement du territoire ;
- l'économie ;
- le marché du travail et notamment le phénomène des frontaliers ;
- le tourisme.

Ces cartes sont mises en ligne sur le géoportail (www.sig-gr.eu) après leur validation par le comité de pilotage du SIG-GR, ainsi que par les groupes de travail thématiques et compétents du Sommet de la Grande Région. En effet, le SIG-GR travaille en étroite coopération avec différents groupes de travail thématiques de la Grande Région, respectivement répond à leurs demandes et contribue ainsi à la visibilité de leurs travaux.

Le projet Interreg SIG-GR arrivant à terme dès le mois de mars 2013, les partenaires du projet se sont penchés sur la question de la pérennisation du SIG-GR en tant que structure permanente. La pérennisation du SIG-GR implique, en effet, la création d'un poste de travail permanent pour une personne bilingue et qualifiée, afin d'assurer la mise en œuvre du volet analytique (collecte de données, réalisation de cartes thématiques et d'analyses,…), le contact avec les groupes de travail et le maintien du géoportail (mise à jour du contenu, mise en ligne des cartes…). En outre, il faut prévoir les conditions techniques et financières nécessaires pour le fonctionnement même du SIG-GR (frais pour l'équipement informatique, les logiciels, les licences, les interprètes…).

Ainsi, une proposition de résolution politique a été élaborée par le comité de pilotage du SIG-GR, en vue d'obtenir le soutien financier des ministres et responsables politiques de l'aménagement du territoire de la Grande Région pour la pérennisation du SIG-GR.

La proposition de résolution politique du comité de pilotage du SIG-GR sera à l'ordre du jour de la réunion ministérielle conjointe « Aménagement du territoire et Transport» de la Grande Région, prévue pour le 17 janvier 2013.

Pour plus d'informations :
www.sig-gr.eu

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

Une deuxième réunion de cette Commission Intergouvernementale s'est tenue le 1er mars 2012 à Paris avec la participation du ministre du Développement Durable et des Infrastructures et d'un fonctionnaire du DATer.

Plusieurs thèmes abordés concernent directement l'aménagement du territoire :

- la mise en place d'une gouvernance pour le projet Belval transfrontalier, en l'occurrence la création du Groupement Européen de coopération territoriale (GECT) et la coopération entre AGORA et l'EPA (établissement public d'aménagement) créé par l'Etat français pour l'aménagement des terrains côté français ;
- les projets structurants pour Belval transfrontalier;
- les infrastructures de transports routières, ferroviaires et fluviales d'intérêt commun.

Une troisième réunion, qui aura lieu le 19 mars 2013, a été préparée au cours des derniers mois de l'année 2012.

8.5. Entwicklungskonzept Oberes Moseltal

Lors de la rencontre des ministres en charge de l'aménagement du territoire de la Grande Région le 15 juillet 2010, le Grand-Duché de Luxembourg, la Rhénanie-Palatinat et la Sarre ont convenu d'établir un concept commun de développement et de planification territoriale autour de la vallée de la Moselle, l'accent devant être mis sur les questions l'urbanisation (Siedlungsentwicklung), du développement socio-économique et de la mobilité.

Préalablement à l'élaboration d'un concept de développement approfondi, une étude doit être réalisée, afin d'analyser des phénomènes tels que la mobilité résidentielle, le développement urbain, ou encore la mobilité transfrontalière. Cette étude devra être compatible avec les documents de planification majeurs des partenaires ainsi que des territoires français et belges avoisinants.

A l'échelle de la Grande Région, ce concept doit s'inscrire dans un contexte plus large qui est celui de la mise en œuvre d'une région métropolitaine polycentrique transfrontalière.

Pour la réalisation de l'étude en question il a été proposé de procéder en deux phases :

1. Elaboration d'un cahier des charges détaillé devant permettre de lancer un appel d'offre pour sélectionner le prestataire qui aura pour mission de réaliser l'étude en tant que telle. Lors de cette phase il s'agira notamment de se mettre d'accord sur le périmètre d'étude, d'analyser les documents de planification existants, d'identifier les acteurs devant être associés, de définir les thèmes à traiter ainsi que le processus d'élaboration du concept, mais également d'arrêter les critères de sélection et d'attribution pour l'appel d'offre.

2. Réalisation de l'étude en vue de l'élaboration du concept de développement territorial autour de la vallée de la Moselle.

Au cours de l'année 2012, un appel d'offre a été lancé en vue de sélectionner le prestataire qui aura pour mission d'élaborer le cahier des charges de l'étude (phase 1). Un consortium composé d'un bureau d'étude luxembourgeois et d'un bureau d'étude allemand a ainsi été sélectionné.

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 faisant partie de cet espace, en œuvrant dans le sens d'un développement durable et équilibré. Le budget FEDER du Programme est d'environ 355 millions d'euros.

Page Internet : www.nweurope.eu

Pour l'ensemble du programme INTERREGIVB NWE, 108 projets ont été approuvés jusqu'à la fin 2012 avec un budget prévisionnel FEDER de 331.8 millions €, représentant 99,7% du budget pour des projets.

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

Le Luxembourg participe avec 25 partenaires à 21 projets avec un budget FEDER de 6,06 millions €.

Le 4 septembre 2012, le DATer a initié et organisé à Berlin, en coopération avec le « Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, une réunion informelle des directeurs responsables pour les Fonds structurels et la Coopération Territoriale Européenne des pays du Nord-Ouest de l'Europe. L'objectif était de lancer la discussion sur le développement d'une stratégie en faveur d'un développement territorial commun.

Projets IV B approuvés en 2012

Au cours de l'année 2012, les comités de pilotage des 12-13 janvier 2012 et 13-14 septembre 2012 ont approuvé 5 projets impliquant des partenaires luxembourgeois.

- Le projet **ResilieNtWEB** (sustainable businesses for resilient NWE business networks) concentrera ses efforts sur les secteurs économiques de l'alimentation (agriculture exclue), la construction, la rénovation et le tourisme dans le domaine de l'hôtellerie. Les actions à entreprendre dans le cadre de ce projet visent à générer des éco-innovations technologiques et managériales qui permettront de promouvoir la recherche de durabilité comme une opportunité pour les entreprises et les réseaux d'entreprises.

- Le but principal du projet **Ecologistics** (Efficient Carbon-reduction and Optimisation of Logistic Operations Generated via Innovative Services, Training and ICT using Cooperative Standards) est la sensibilisation des entreprises (et en particulier des PME) à une logistique durable économiquement (win logistics) et écologiquement (green logistics), pilotée avec une bonne visibilité au long de la chaîne d'approvisionnement, grâce à des outils ICT interopérables, c'est à dire standardisés et collaboratifs.

- Le but du projet **LILA** (Living Labs application for internationalization of start-up companies) est d'apporter un élément majeur dans le processus d'internationalisation des jeunes entreprises de l'énergie et de l'économie numérique en utilisant l'approche des « Living Labs » basée sur l'innovation ouverte qui implique les utilisateurs dans le développement de produits ou de services nouveaux. Le caractère innovant du **LILA** se trouve dans son application transnationale qui implique des utilisateurs de plusieurs régions (5) dans la co-conception de produits venant d'une région externe à la leur, afin de les valider et de les adapter à leurs propres attentes.

- Le projet **NoPILLS** (NoPILLS in waters !) se positionne sur la réduction de la micropollution pharmaceutique dans l'eau en ligne avec la Directive Cadre de l'Eau de janvier 2012. NoPILLS abordera la question s'il existe d'autres stratégies possibles

considérant les intrants plutôt que le traitement « bout du tuyau » (end of the pipe). La sensibilisation du citoyen joue un rôle important dans ce contexte. Le projet ressort du précédent projet PILLS.

- Le projet **LaMiLo** (Last Mile Logistics) vise à promouvoir de nouvelles pratiques professionnelles, qui n'ont pour l'instant été testées qu'à l'échelle de projets-pilotes, pour des livraisons individuelles à domicile, à des magasins ou dans des centres de distribution. Il est envisagé de promouvoir la coopération entre les entreprises et les autorités de planification en appliquant des solutions techniques nouvelles, encourager des livraisons plus efficaces et durables lors des derniers km.

  Le projet veut aussi simplifier la logistique des derniers km et introduire de nouvelles méthodes de distribution des marchandises par le biais d'un changement de comportement des compagnies privées, du secteur public et des consommateurs.

Comités de suivi et « Programme preparation group » (PPP)

Le DATer a participé au Comité de Suivi le 22 et 23 février à Bruxelles, le 19 avril à Lille et le 7 novembre à Bruxelles. Le DATer a également participé au « programme preparation group » le 15 janvier, le 1 mars, le 20 avril, le 11 septembre et le 6 novembre à Bruxelles.

Annual Event

L'événement annuel (NWE Annual Event) s'est tenu à Dortmund le 6 juin 2012. Le thème était l'impact territorial des actions cofinancées par le programme NWE et les perspectives futures du programme 2014-2020. L'événement annuel a rassemblé à peu près 300 personnes.

Participation au projet C-Change

Ce projet, approuvé en avril 2009, s'est achevé en automne 2012.

Dans le cadre de ce projet, le DATer, en coopération avec des experts nationaux et internationaux ainsi qu'avec le bureau AGL de Saarbrücken, s'est penché sur la question du changement climatique en relation avec l'aménagement du territoire.

Le résultat du projet luxembourgeois se présente sous la forme d'une brochure intitulée « Anpassung an den Klimawandel – Strategien für die Raumplanung », qui reprend les caractéristiques essentielles du changement climatique et de ses effets escomptés sur le Luxembourg ainsi qu'une analyse de la vulnérabilité des lieux spécifiques et les mesures et instruments de planification qui permettent de s'adapter au changement climatique.

Ce document, qui s'adresse aux spécialistes et acteurs œuvrant dans la planification territoriale peut être téléchargé en version électronique sur le site du Département de l'aménagement du territoire (http://www.dat.public.lu/publications/documents/C-Change/CChange_conclusions.pdf) ou peut être commandé en version reliée – sous réserve de la disponibilité des stocks – en contactant le DATer.

Par ailleurs, pour clôturer le projet, une conférence finale, rassemblant tous les membres et partenaires du projet C-Change et à laquelle la délégation luxembourgeoise a participé, a eu lieu les 24 et 25 septembres 2012 à Londres. Y ont été présentés les aboutissements collectifs, les résultats et les recommandations relatives à l'objectif principal du projet, qui a pour but d'aboutir à un changement durable des mentalités et à des réponses concrètes aux défis que le changement climatique présente pour régions urbaines.

Plus d'informations sur le projet « C-Change »peuvent être consultées sur le site internet du projet http://www.cchangeproject.org.

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 €.

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. Au niveau du programme, 204 projets ont été approuvés jusqu'à la fin 2011 et le budget pour les projets a été approuvé dans son ensemble.

Le thème central du programme pour l'année 2012 était la capitalisation des résultats du programme et la préparation du nouveau programme opérationnel.

Page Internet : www.interreg4c.eu

Comité de suivi et Comité de programmation

Le DATer a participé au Comité de suivi et au Comité de programmation les 25 et 26 juin à Copenhague et les 28 et 29 novembre à Larnaka.

Participation au Projet « EU2020 going local »

Le projet « EU2020 going local » a été clôturé fin 2012. Il a testé et contribué à renforcer le lien entre la stratégie UE 2020 et les activités locales. Parallèlement, les 14 partenaires des 9 pays européens impliqués ont échangé les bonnes pratiques concernant les thèmes de l'énergie et le transport durable. Comme résultat, un plan d'action a été développé par le syndicat PRO-SUD en relation avec le Pacte Climat. La plus-value des bonnes pratiques et des réseaux de contacts avec les partenaires européens se matérialisera au cours de la mise en œuvre du plan d'action.

Le DATer a voulu tester la mise en pratique de l'approche de la région Sörmland orientée vers les résultats et le travail efficient avec des indicateurs prédéfinis. Le 8 mai, le DATer a organisé un séminaire au Luxembourg « For more competitive municipalities and regions : How to work towards results and link finance and content » avec participation des partenaires européens, NGOs, politiciens locaux et EUROSTAT. Pour la conférence finale du projet à Bruxelles, le 11 octobre, le DATer a participé au panel avec Mark Friedman, qui a développé la méthode « results based accountability » www.raguide.org. .

www.eu2020goinglocal.eu

9.3. Le programme INTERACT

L'objectif du Programme

L'objectif du programme est de soutenir la coopération territoriale européenne en assistant les 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 €.

Page Internet : www.interact.eu

Le DATer a initié et assisté au séminaire européen INTERACT/ESPON, qui a eu lieu le 25 septembre à Luxembourg. En outre, le DATer a participé au Comité de suivi et au Comité pour la programmation, les 8 et 9 novembre à Varsovie.

9.4. 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 Etats Membres de l'UE, les pays de l'AELE participant au programme (Suisse, Norvège, Islande et Liechtenstein) et pour la Commission Européenne.

En 2012, un nouvel appel à projets à conduit à l'approbation de 5 nouveaux projets (1 projet de diagnostics territoriaux ciblés, 3 projets du volet plateforme scientifique et 1 activité transnationale conduite par les points de contact nationaux).

Ainsi, début 2013, un total de 51 projets sont en cours (21 de la priorité 1; 15 de la priorité 2; 9 de la priorité 3; 6 de la priorité 4) dont 23 seront finalisés et clôturés en 2013.

Le comité de pilotage s'est réuni 4 fois en 2012 et a mené 23 procédures d'approbation écrites afin d'assurer la mise en œuvre du Programme. Au printemps 2012, a été créée un groupe de travail en charge de l'élaboration d'un programme ESPON Post 2013, c.à.d. pour la période de programmation 2014-2020. Ce groupe de travail s'est réuni 4 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 6 newsletters et 12 communiqués de presse ;
- édition des publications « Territorial Observations n° 6 on Territorial Dynamics in Europe» ; « TIA Guidance » et d'un livret « ESPON Project Overview by December 2012 ».

Deux séminaires se sont tenus l'un au Danemark (13-14 juin 2012), l'autre à Chypre (05-06 décembre 2012). En plus, deux workshops d'envergure européenne en juin et octobre ainsi qu'une demi-journée d'information lors de l'ouverture des appels à projets ont été organisés à Bruxelles. Une conférence organisée conjointement avec le Programme INTERACT a eu lieu à Luxembourg le 25 Septembre 2012. Tous ces évènements ont réuni un total de 693 participants.

En 2012, les discussions sur le futur programme ESPON 2014-2020 avec la Commission Européenne et les Etats Membres et Partenaires de l'UE se sont poursuivies. Les initiatives politiques sont mentionnées au chapitre 7.1. consacré à la cohésion territoriale.

9.5. Urbact

Le Grand-Duché de Luxembourg participe au programme européen Urbact II. En 2012, le Département de l'aménagement du territoire a représenté le Luxembourg lors de la réunion du *Monitoring Committee* qui s'est tenue le 8 octobre 2012 à Limassol (Chypre).
Au mois de janvier 2012, le Département de l'aménagement du territoire, conjointement avec la CIPU (cellule nationale d'information pour la politique urbaine) et le secrétariat du programme Urbact, a organisé une journée d'information Urbact au Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

9.6. 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. Il a été créé le 31 janvier 2012 et il a son siège en France, et est donc de droit français.

- Un GECT international, ayant son siège aux Pays-Bas et comportant uniquement des Etats européens a été 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. La réunion constituante s'est tenu les 12 et 13 décembre 2012.

- Le 11e 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.

9.7. 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 alignée 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). Les représentants du DATer ont assisté à 30 réunions du groupe. A noter que le

Conseil des Ministres des Affaires Générales a adopté à 5 reprises des parties de règlement en vue de permettre une transmission au Parlement Européen, qui est codécideur.

Le traitement des règlements a bien avancé jusqu'à la fin de l'année 2012, sauf en ce qui concerne les articles en rapport avec le Cadre financier multi-annuel.

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 de la dotation réduite dont il bénéficie.

L'Accord de partenariat

La nouvelle réglementation des Fonds structurels prévoit l'élaboration d'un Accord de partenariat, document à caractère stratégique à signer avec la Commission Européenne. Par anticipation à l'adoption des règlements, les autorités impliqués dans les Fonds structurels (ou Fonds Européens structurels et d'investissement, comme ils vont s'appeler dorénavant sur initiative du Parlement Européen) ont procédé à un appel d'offre pour sélectionner un consultant qui contribuera à son élaboration. La sélection a été faite en 2012, les travaux ont commencé en janvier 2013.

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 2004/2011 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 au fur et à mesure de leur finalisation.

Le DATer continue de participer activement aux enseignements dispensés.

10.2. Master in Geography and Spatial Planning

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.

Après 5 ans d'expérience, le programme a été adapté en 2012 avec une modification concomitante de la dénomination du master, tel qu'il figure dans le titre ci-dessus.