LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Département de l'aménagement
du territoire

Rapport d'activité 2013

DEPARTEMENT DE L'AMENAGEMENT 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 5

1.1. Programme directeur de l'aménagement du territoire 5

1.2. Mise en œuvre du concept intégré des transports et du développement spatial – IVL (en allemand : Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept) 5

1.3. Plans directeurs sectoriels 5

1.4. Plans directeurs régionaux – développement régional 8

1.5. Plans d'occupation du sol 9

1.6. Les Conventions Etat - communes 9

2. Planification de la mobilité 18

2.1. La politique des transports face aux objectifs du développement durable 18

2.2. La stratégie nationale de la mobilité durable « MoDu » 19

2.3. La mise en œuvre des différents volets de la stratégie « MoDu » 20

2.4. Les Schémas de Mobilité Transfrontalière (SMOT) 29

2.5. Autres champs d'action 31

3. Bases de données 33

3.1. Le Système d'Informations Géographiques du Département de l'aménagement du territoire (SIG-DATer) 33

4. Les friches industrielles et autres sites de développement 34

4.1. Belval 34

5. Les parcs naturels et ressources naturelles 34

5.1. Le Parc naturel de la Haute-Sûre (PNHS) 34

5.2. Le Parc Naturel de l'Our (PNOUR) 36

5.3. Projets communs et rapprochement des PNHS et PNOUR 38

5.4. Parc Müllerthal 39

5.5. Le Parc naturel « Dräilännereck » 40

5.6. Le Parc Housen 41

6. Autres champs d'actions nationaux 41

6.1. Le Conseil Supérieur de l'Aménagement du Territoire 41

6.2. Etudes d'impact environnementales 42

6.3. Plans et programmes 42

6.4. Plateforme d'échange et d'information « Observatoire Belval » 42

6.5. Commission consultative aéroportuaire 43

6.6. Adoption de la loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire 43

6.7. Observatoire du Développement Spatial (ODS) 44

6.8. Commission d'aménagement 44

7. Les activités sur le plan international 44

7.1. L'aménagement du territoire au niveau européen : la cohésion territoriale 44

7.2. Politique urbaine 45

7.3. Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) 46

7.4. L'Union Benelux 46

7.5. Le Comité interministériel de coordination de la politique européenne (CICPE) 47

8. La Grande Région 47

8.1. Le Schéma de développement territorial de la Grande Région (SDT GR) 47

8.2. Une région métropolitaine polycentrique transfrontalière (RMPT) 48

8.3. Système d'information géographique pour la Grande Région : le projet SIG-GR 49

8.4. La Commission Intergouvernementale franco-luxembourgeoise pour le renforcement de la coopération transfrontalière 49

8.5. Entwicklungskonzept Oberes Moseltal 50

9. L'initiative communautaire INTERREG 50

9.1. INTERREG B North-West Europe : Développement territorial durable dans le Nord-Ouest de l'Europe – vers une coopération transnationale à long terme 50

9.2. INTERREG C 52

9.3. Le programme INTERACT 53

9.4. Concertation et Consultation inter - fonds structurels 54

9.5. ORATE / ESPON 54

9.6. Urbact 56

9.7. Le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) 56

9.8. La future Politique de Cohésion 57

10. La formation et la coopération universitaire 58

10.1. Formation continue 58

10.2. Master in Geography and Spatial Planning 58

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. 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 2013 sur l'élaboration d'un quatrième rapport consacré à la question de la cohésion territoriale au Luxembourg.

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.

Au cours de l'année 2013, les travaux concernant **la révision du Plan directeur sectoriel Lycées** ont été entamés sous la présidence du Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle.

Les principaux objectifs de cette révision sont les suivants :

- vérifier si les mesures définies dans le cadre du PDSL ont été respectées et appliquées, notamment en ce qui concerne le mécanisme d'inscription prioritaire qui vaut pour le cycle inférieur (ce mécanisme consiste à faire en sorte que la majorité

des élèves issus d'une zone de recrutement prioritaire fréquente son lycée de proximité afin de permettre de la sorte une organisation régionalisée des transports scolaires) ;

- évaluer les éventuels besoins en futurs nouveaux lycées (à travers une analyse de l'évolution de la population scolaire) ainsi qu'en entretien ou transformation/extension de l'existant.

Un groupe de travail « plan directeur sectoriel Lycées » a été mis en place pour encadrer les travaux. Ce dernier est présidé par le MENFP et co-présidé par le Département de l'aménagement du territoire.

Des sous-groupes de travail ont été mis en place en vue d'aborder les différents aspects :

- sous-groupe projection de la population scolaire
- sous-groupe mobilité, transports scolaires et flux d'élèves
- sous- groupe infrastructures (état des lieux)

Le DATer est représenté dans les deux premiers groupes et a contribué à l'élaboration de deux rapports, à savoir :

a) *Projection de la population scolaire aux horizons 2020 et 2030*

b) *Analyse des flux scolaires et des transports scolaires*

1.3.2. Plan directeur sectoriel (primaire) « Transports » (PST)

Le PST, 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 routières et ferroviaires et leur priorisation,
- la mise en place d'une gestion du stationnement automobile,
- la promotion de la mobilité douce.

En 2013, l'avant-projet du PST a pu être finalisé. Cependant, au vu de l'accord de coalition de fin 2013, les différents documents du PST seront encore une fois adaptés début 2014 de telle sorte que le dossier pourra être présenté aux communes au cours du deuxième semestre 2014.

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 2013, les responsables communaux de Walferdange, de Schuttrange et de Wahl 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 2013, l'Administration de l'Environnement n'a pas convoqué la commission de suivi.

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

En 2013, les travaux se sont achevés sur la finalisation de l'avant-projet de règlement grand-ducal (APRGD) du plan directeur sectoriel Logement (PSL) ainsi que des autres documents afférents – à savoir : le document technique explicatif du PSL, l'exposé des motifs et l'évaluation environnementale stratégique (SUP en allemand)**.** En raison, des élections législatives anticipées en octobre 2013 la mise en procédure consultative du projet de plan n'a pas pu avoir lieu en 2013.

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 finalisé le projet de plan. En étroite coopération entre les deux ministères/départements 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 et l'évaluation environnementale stratégique afférents ont été préparés en vue de soumettre le dossier complet au Conseil de Gouvernement. En raison, des élections législatives anticipées en octobre 2013 la mise en procédure consultative du projet de plan n'a pas pu avoir lieu en 2013.

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

En 2013, l'avant-projet de règlement grand-ducal du PSP avec l'ensemble des documents annexes a été finalisé. Ont été préparés des dossiers contenant :

- l'avant-projet de règlement grand-ducal accompagné de 3 cartes au Format DinA0,
- l'exposé des motifs,
- le commentaire des articles,
- le document technique explicatif,
- les annexes « Landschaftsanalyse » et « Ökologisches Netzwerk » du PSP,
- la fiche d'évaluation d'impact,
- la « SUP » du PSP,
- un Powerpoint de présentation du PSP.

Il reste à préciser que le contenu du PSP a été modifié par rapport à l'avant-projet présenté en 2008 ; en effet, certaines catégories paysagères ont été enlevées du plan au profit d'une zone agricole protégée. Celle-ci a été élaborée conjointement avec le ministère de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural.

Il va sans dire que le PSP a été finalisé en coordination continue avec les autres plans sectoriels primaires en élaboration.

En raison, des élections législatives anticipées en octobre 2013 la mise en procédure consultative du projet de plan n'a pas pu avoir lieu en 2013.

1.3.8. La coordination inter-plans sectoriels primaires

Depuis 2005, les 4 plans directeurs sectoriels primaires (PST, PSZAE, PSL, PSP) font l'objet d'un important 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 2013, la coordination inter-plans visait notamment la rédaction finale de tous les documents et la mise en procédure des quatre avant-projets finalisés de plans directeurs sectoriels primaires.

1.4. Plans directeurs régionaux – développement régional

Le programme gouvernemental de 2009 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.

En 2013, le Département de l'aménagement du territoire a fait établir par un consultant privé un rapport circonstancié faisant une analyse complète des régimes d'aides. Ce rapport a été discuté lors de plusieurs réunions dans le groupe de travail interministériel. Il a été constaté qu'il existe une multitude de régimes disposant chacun de ses propres procédures, critères, taux et instruments financiers. Cette multitude de régimes résulte d'une évolution historique. Ils ne tiennent pas toujours compte de critères d'aménagement du territoire et en particulier des centres de développement et d'attraction (CDA) définis dans le Programme directeur d'aménagement du territoire. Le groupe de travail interministériel visait surtout une plus grande coordination interministérielle lors de l'octroi de subsides. En outre, il a été constaté que les frais de fonctionnement liés à une infrastructure devraient davantage être pris en compte avant de statuer sur une demande de subside.

Le rapport et la grille de lecture ont été soumis pour approbation au Conseil de Gouvernement en date du 1er mars 2013.

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 2013, un avant-projet de modification du POS a été préparé tenant notamment compte des concertations préliminaires avec la Ville de Luxembourg et des dispositions spécifiques des avant-projets des plans directeurs 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 2013, 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

La Ville de Luxembourg, en tant que responsable de ce projet stratégique, a instauré un groupe de travail visant à approfondir des questions relatives à la gestion de la future zone d'activité économique régionale « Luxembourg/Strassen » prévue par le PSZAE, dont notamment celles concernant le « droit de superficie » et le « bail emphytéotique » permettant le cas échéant au syndicat de créer et de gérer une ZAE régionale sans être propriétaire des terrains.

PD 2 - Initiative commune dans le domaine du logement

Sous la direction de la commune de Hesperange, le bureau d'étude en charge a finalisé 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 à 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 et le ministère du Logement, 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 été lancé pour préciser les cinq lignes de bus desservant l'ouest de l'agglomération 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. Le bureau présentera ses conclusions finales début 2014.

PD 4 - Gestion de stationnement

Sous la direction de la commune de Leudelange, un groupe de travail a accompagné la mise en œuvre graduelle de la gestion harmonisée des emplacements de stationnements des communes DICI, d'une part, et, d'autre part, finalisé le guide de mise en œuvre du système de gestion de stationnement tel que prévu par le projet de plan directeur sectoriel Transports. Un graphiste a été chargé avec l'élaboration en 2013 de la mise en page du guide. Ce guide de mise en œuvre de la gestion harmonisée des emplacements de stationnement sera présenté début 2014 et permettra d'informer les communes sur ladite thématique.

PD 5 - Réseau de mobilité douce

Suite à la mise en œuvre de mobilité « dici4you » le groupe de travail, placé sous la direction de la commune de Bertrange, s'est penché sur la question de trouver des couloirs radiaux pour la mobilité douce à l'approche de la Ville de Luxembourg afin de permettre à la mobilité douce d'être également concurrentielle sur les trajets journaliers domicile-travail. Un dépliant y relatif a été élaboré et distribué. L'élaboration d'un concept de développement graduel du réseau cyclable « dici4you » dédié aux déplacements vers les lieux de travail a été entamée et le concept sera présenté aux autorités politiques en 2014.

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.

Information des citoyens

En outre, les partenaires se sont donnés les moyens pour informer régulièrement les citoyens des projets et activités DICI. Ainsi, deux lettres d'information ont été distribuées 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 délibération 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 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 2013.

Parmi les travaux réalisés en 2013, 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 aura 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-dessous.

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 2013, le groupe de travail initié par le « Comité politique » a précisé le projet de texte concernant ce futur syndicat intercommunal à vocations multiples.

Développement économique

Comme 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», les planifications (plan directeur, infrastructures et accès) en vue de la réalisation sont en cours. Le syndicat est en contact étroit avec un ensemble d'entreprises qui ont l'intention de s'y implémenter.

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. Une des missions du syndicat est notamment la promotion économique de la Nordstad en tant que pôle d'attraction. Dans ce cadre, une étude concernant la possibilité de créer un « cluster » autour des biotechnologies (énergie, recycling, construction, ingeneering, ...) a été présentée au Ministre de l'Economie par le Comité politique.

Plan d'aménagement général intercommunal

La cellule « Développement Nordstad » et les bureaux d'études des six communes concernées sont, suite aux travaux effectués en 2013, sur le point de finaliser le plan d'aménagement intercommunal.

La finalisation dépend de deux éléments :

- L'étude concernant la protection contre les crues selon un modèle de simulation et de calcul précis. Le concept a été avalisé par l'Administration de la gestion de l'eau en vue d'être intégré dans le PAG intercommunal après que les plans auront parcouru la procédure y relative.
- Dans le cadre du concept de mobilité, la décision quant au système à utiliser sur l'axe central Ettelbruck - Erpeldange - Diekirch.

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, la finalisation d'un « Guide de planification » est en cours d'être synchronisée avec les démarches complémentaires entreprises dans ce domaine par la Cellule de facilitation le Ministère de l'intérieur. 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. Son utilisation ne se limitera pas à la Nordstad mais s'appliquera aux autres espaces conventionnés, notamment à la convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg (DICI) et le cas échéant, à toutes les communes.

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.

Le concept de mobilité pour la « Nordstad »

Dans le « Masterplan », document de référence pour le développement futur de la NORDSTAD, il a été retenu en ce qui concerne la **mobilité**, d'approfondir ce volet en élaborant un concept de mobilité, dont la première mission consistait à comparer différentes variantes sur l'axe central pour améliorer les transports en commun dans la Nordstad, ce qui permettrait de livrer ensuite aux autorités politiques les informations techniques nécessaires afin de pouvoir prendre une décision sur le système à retenir sur l'axe central entre Ettelbrück et Diekirch en pleine connaissance de cause. La deuxième partie de la mission consisterait ensuite à approfondir ledit concept de mobilité sur base de la variante retenue.

C'est ainsi qu'en 2012, en 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 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.

En 2013, le bureau d'étude a ensuite évalué les 5 variantes et a présenté les conclusions de son étude aux conseils communaux des communes concernées. Lesdits conseils, à l'exception du conseil communal de Diekirch, ont exprimé un avis favorable quant aux conclusions de ladite étude mais ont également formulé quelques remarques pertinentes. C'est pourquoi, en 2014, certains éléments, portant principalement sur la phase de transition entre l'état actuel et la mise en service du Boulevard urbain, seront encore approfondis.

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 urbaine et rurale 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. En ce qui concerne les bornes et les voitures, le système est opérationnel.

Les projets réalisés sous tutelle exclusive des communes :

Les activités qui suivent démontrent que la collaboration intercommunale initiée par la convention fonctionne au-delà des objectifs propres de celle-ci.

Tourisme

Le « Sentier Adrien Ries » balisé sur 49 kilomètres en tant que randonnée au niveau national à travers les six communes a été inauguré.

Communication

Le site internet www.nordstad.lu a été entièrement retravaillé en y intégrant notamment des fonctions « géoportail » et « blog ».

Semaine de la mobilité
La Nordstad a activement participé à la « Semaine européenne de la mobilité »

Journées du patrimoine 2013

Un programme commun a été organisé par les six communes. Quelque douze visites guidées et un ensemble d'expositions ont eu lieu dans les six communes de la Nordstad.

« Kannerwoschbaam »

Pour Noël, les six communes de la Nordstad ont organisée une activité permettant à des donateurs anonymes d'offrir des cadeaux personnalisés à des enfants défavorisés.

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 communes ont reconduit, par la signature d'un avenant à la convention « Uelzechtdall », leur coopération le 22 novembre 2010 pour une durée de 2 ans.

Le 25 septembre 2013, les administrations communales de Lintgen, de Lorentzweiler, de Mersch, de Steinsel et de Walferdange, d'une part, et le ministre du Développement durable et des Infrastructures, d'autre part, ont signé une nouvelle Convention Uelzechtdall sur base de la nouvelle loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire, qui ouvre désormais la possibilité à l'Etat de conclure avec plusieurs communes contiguës des conventions visant un développement territorial intégré, coordonné et durable.

Ainsi, après 5 années de coopération fructueuses, la nouvelle convention, conclue pour une durée de 5 ans renouvelables, approfondit davantage la collaboration intercommunale. En effet, le nouveau texte de la convention va plus loin en fixant des objectifs plus ambitieux : au bout des 5 ans, le degré de réalisation déterminera si la convention sera prolongée.

En dehors des projets intercommunaux que les parties contractantes se sont engagées à réaliser, l'objectif de la nouvelle convention vise ainsi clairement à aboutir à une approche systématiquement intercommunale en matière de planification et de développement territorial. Cette dernière permettra de réaliser les objectifs primaires de la convention, à savoir la promotion de la compétitivité économique et de l'emploi, l'amélioration de la cohésion économique et sociale, le respect de l'environnement naturel, l'amélioration des transports et des réseaux à l'échelle régionale et finalement la promotion du développement de la qualité de vie.

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. La direction de la Planification de la Mobilité a été associée dès le début à l'élaboration dudit concept.

Le Concept de mobilité Uelzechtdall, dont l'objectif principal est, sur base d'une analyse de la situation actuelle du trafic dans l'Uelzechtdall, de donner les réponses adéquates pour améliorer la situation de surcharge du réseau routier. Pour ce faire, le concept de mobilité

Uelzechtdall a identifié des mesures à court, moyen et long terme qui poursuivent l'objectif de favoriser les transports en commun et la mobilité douce dans l'Uelzechtdall et qui vont de pair, sur le plan régional, avec les mesures et projets de la stratégie de mobilité « MoDu » et du plan directeur sectoriel Transports, qui constituent au niveau national les documents stratégiques pour une mobilité plus durable. Le processus a été accompagné par un comité politique et un comité technique qui se sont réunis régulièrement. En date du 12 mars 2012, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures 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 identifiées à court terme par le concept de mobilité l'Uelzechtdall, ainsi que sur les concepts (rail et bus) prévus dans la vallée par la stratégie « MoDu ».

Au cours des mois de mai et de juin 2013, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a présenté la version finale du concept de mobilité lors de présentations publiques aux 5 communes de la vallée.

Vision spatiale de la vallée - Leitbild

Au cours de l'année 2012, un 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. Au cours de l'année 2013, ces principes ont été davantage précisés par un groupe de travail spécifique.

Désormais, il y a lieu de préparer la délibération concordante qui marque « l'entrée en vigueur » du Leitbild. Il est prévu que le Leitbild soit signé par l'ensemble des communes dans la première moitié de l'année 2014.

Manifestations MyEnergy

L'Infopoint de MyEnergy a connu un certain succès au cours de l'année 2013. En effet, le nombre de consultations est dans 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.

En 2013, l'Administration des Ponts & Chaussées a installé 3 compteurs sur la piste cyclable PC15. Sur leurs territoires respectifs, les communes ont réalisé bon nombre des mesures favorisant la mobilité douce et proposées par le projet en question.

En Dag am Uelzechtdall : Alles rondrëm de Velo

Pour sensibiliser la population des cinq communes pour la coopération intercommunale et de cette façon promouvoir la Convention, il a été décidé d'organiser une fête à laquelle tous les habitants de la vallée seraient invités. Ainsi, la première journée de la Convention Uelzechtdall autour du vélo a été annoncée sous le titre de « En Dag am Uelzechtdall : Alles ronderëm de Velo ». En préliminaire de la Semaine européenne de la mobilité du 16.09 au 22.09.2013, la manifestation était centrée sur le thème du vélo. Parallèlement à diverses animations autour du vélo a été organisé un marché de vélos d'occasion. Lors de l'ouverture de la fête, qui a duré toute une journée, le ministre ayant l'aménagement du territoire dans ses attributions et les bourgmestres des 5 communes ont inauguré les premiers râteliers à vélo portant l'emblème de la Convention Uelzechtdall. Ces râteliers sont destinés à remplacer au fur et à mesure des besoins tous les râteliers de l'Uelzechtdall. Le concept de la fête de la convention prévoit que celle-ci sera désormais organisée annuellement.

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 et avec l'assistance de la direction de la Planification de la Mobilité. En 2011, le bureau (TTK de Karlsruhe) 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. Un concept de mobilité pour la période 2017-2020 et pour la période 2030 furent présentés en 2013.

En 2013, les travaux afférents 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. En 2013, 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 (piétons et vélos) et a établi un catalogue de propositions pour améliorer la mobilité douce dans l'AirRegioun. Ce catalogue reste à être approuvé par tous les intervenants (P&Ch, communes).

Pour la période 2017-2020, la mobilité dans la région devrait s'appuyer notamment sur le bus. Toutefois, afin d'atteindre à plus long terme un modal split de 45/55 le bureau a proposé d'instaurer un système de train léger sur le tracé actuel du chemin de fer reliant les communes de Niederanven, Schuttrange, Sandweiler et Contern à la Ville de Luxembourg. Ce système nécessiterait cependant l'aménagement/la modification de nouveaux points d'arrêt sur le tracé. Une analyse d'efficacité (gains/frais) de la mise en œuvre de cette proposition est en cours.

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. L'avant-projet de plan sectoriel « zones d'activités économiques » (PSZAE) prévoit l'agrandissement de la zone d'activité économique à Münsbach de quelques 40 ha. Cette zone devrait fonctionner en tant zone régionale gérée par un syndicat intercommunal. Le PSZAE recommande à cette fin une coopération des communes conventionnées. L'agrandissement devrait être pris en compte dans les PAG des communes de Niederanven et de Schuttrange. Toutefois la commune de Schuttrange est assez réticente en ce qui concerne l'agrandissement de la zone existante car ceci est notamment considéré comme une diminution de la qualité de vie des habitants de la commune.

Les trois bureaux d'études en charge de l'établissement des PAG dans les cinq communes ont établi un rapport intermédiaire concernant **la situation de l'habitat** dans l'AirRegioun (au total : 40'000 habitants). Ce rapport traite les points suivants :

- Démographie,
- structure urbaine (fonctions urbaines, mixité des fonctions, espaces publics, etc),
- potentiel de développement urbain (potentiel constructible),
- scénarios de développement.

Il importe maintenant de discuter avec les communes d'une stratégie de développement pour l'AirRegioun et d'en décliner un concept régional de développement urbain.

Les projets discutés par le **GT Paysage et tourisme**, ayant pour thème les offres de loisirs et la protection, la valorisation et le maillage des zones de paysage, ont été les suivants :

- singularité des attractions: identification et réalisation d'un inventaire des attractions (paysage, bâtiments historiques, restaurants, Festivals, événements, etc.) et mise en réseau des attractions ;
- réseau pédestre : créer des liens avec les transports en commun, intégration des attractions et le développement de sentiers thématiques locaux et régionaux, le tout avec une signalétique claire et cohérente dans la région ;
- cyclisme : initiation et promotion d'un système de location de vélos électriques, renforcement du réseau en adéquation avec le loisir, la mobilité dans le cadre du travail et les réseaux d'attractions ;
- paysage et biodiversité : intégration et promotion des aires protégées (paysages, faune) et création d'un inventaire des espèces.

Les données ainsi collectées ont été intégrées et complétées dans le WebGIS, qui est consultable sur le site internet de la Convention AirRegioun (www.airregioun.lu), sous forme d'une carte dynamique permettant aux habitants d'avoir un aperçu global, par thème.

Dans le cadre du **GT Coopération intercommunale** notamment l'intégration des objectifs de la convention AirRegioun dans les statuts du syndicat intercommunal à vocation multiple SIAS (Contern, Niederanven, Sandweiler et Schuttrange) a été à l'ordre du jour.

Actuellement le syndicat a comme objet :

a) d'assurer la prévention, la collecte et la gestion des déchets, y non compris le traitement ultime et le compostage des déchets ;
b) de prendre en charge des activités à vocation écologique et de conservation de la nature ;
c) d'acquérir, de gérer et d'entretenir des équipements techniques;

d) l'acquisition en commun de matériel divers et fournitures de services dans l'intérêt et pour le compte des communes-membres.

Les communes ont déclaré leur volonté d'élargir les compétences du syndicat en fonction des objectifs de la convention AirRegioun. L'embauche d'un coordinateur par les communes pour les travaux découlant de l'AirRegioun a été discutée lors de plusieurs réunions. Les communes sont prêtes à embaucher une personne dès le moment où il est clair que les objectifs de la Convention pourront être intégrés dans les statuts du syndicat SIAS. Par ailleurs, les conditions d'adhésion de la Ville de Luxembourg au SIAS restent à être clarifiées.

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 se caractérise par une **croissance économique et démographique très forte** qui est largement supérieure au reste de l'Europe.

Au niveau de l'évolution de la population au Luxembourg, on observe pendant les 4 dernières années une accélération substantielle de la croissance ayant atteint une augmentation annuelle de plus de 10.000 habitants tandis que la croissance moyenne annuelle dans les années 2000 s'élevait à quelque 6.000 habitants. Ainsi, le Luxembourg compte en 2013 une population résidente de 537.039 habitants.

Pour ce qui est du marché de travail, l'emploi national a augmenté de 4.000 unités par an (moyenne des 10 dernières années) pour atteindre le nombre de 235.000 unités tandis que le nombre de travailleurs frontaliers, actuellement de 160.000 personnes, progresse, à une vitesse supérieure à celle de l'emploi national, de l'ordre de 5.300 unités par an (moyenne des 10 dernières années). Cette croissance a été freinée temporairement par les effets de la crise économique, mais les chiffres relatifs au marché du travail ont rejoint en 2010 le niveau existant avant la crise et ont continué d'augmenter depuis lors, même si le rythme de croissance est nettement inférieur à celui précédant la crise.

L'évolution de ces données structurelles est accompagnée d'une augmentation géographiquement très déséquilibrée du nombre d'emplois qui 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. 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 fin 2013 à une réorganisation des départements en charge de la mobilité. La Direction de la planification de la mobilité a été transférée du Département de l'aménagement du territoire au Département des transports afin de couvrir tous les aspects de conception et de planification de la mobilité, tout en restant liée avec l'organisation quotidienne de la mobilité organisée au sein du Département des transports.

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. 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 la stratégie « MoDu », la Direction de la planification de la mobilité a été chargé 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 »

Sur 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 des transports, le Département de l'aménagement du territoire (dont principalement la Direction Planification de la mobilité), le Département des travaux publics, l'Administration des Ponts & Chaussées, la Communauté des Transports et les CFL.

En 2013, le « Mobilitéitsdësch » a traité toute une série de thématiques dans le domaine de la mobilité dont :

- le plan sectoriel transports
- les pôles d'échange
- la mobilité transfrontalière
- le concept national P&R
- le concept national bus
- l'électro-mobilité
- les transports scolaires
- le calendrier de mise en œuvre des projets d'infrastructure ferroviaires
- l'axe A31-A3
- la nouvelle N3
- les pôles d'échange Howald et Hollerich

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 ».

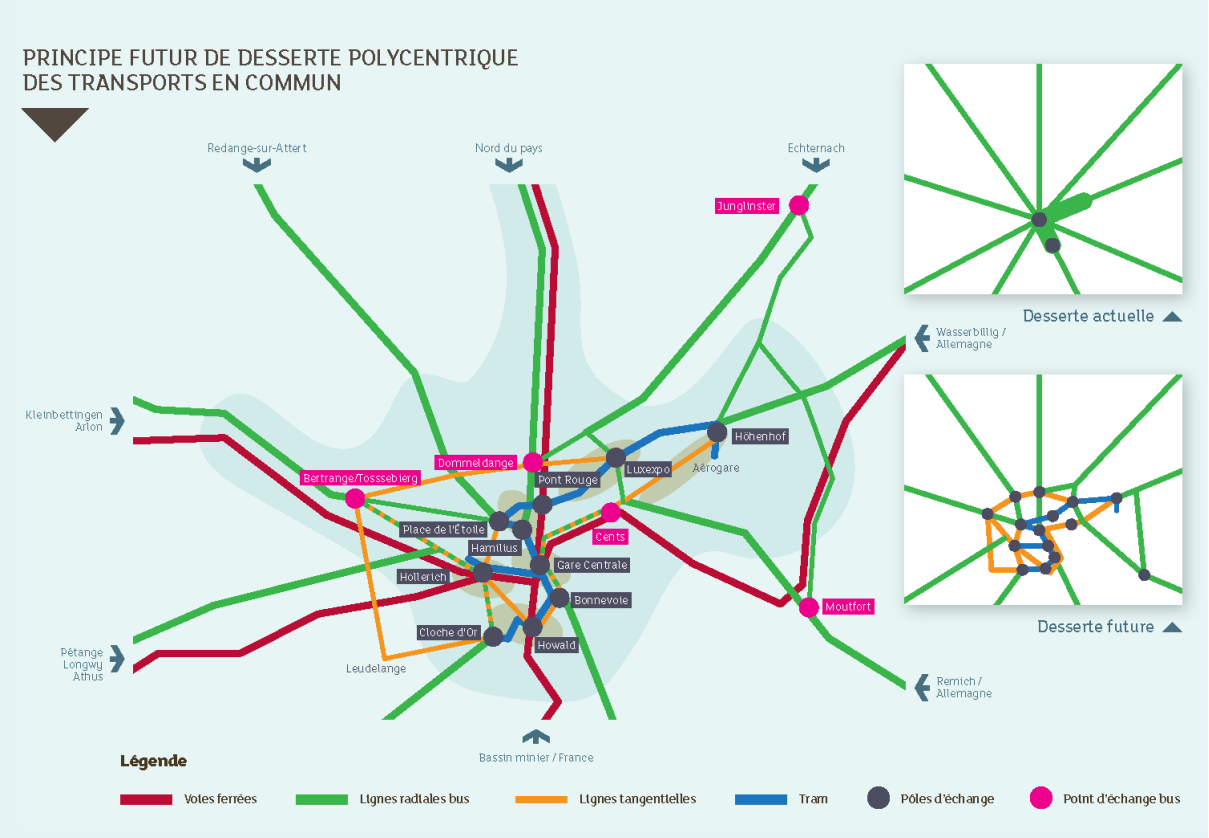
Ce groupe de travail, piloté par la Direction Planification de la mobilité et auquel sont associés le Département des transports, le Département des Travaux publics, l'Administration des Ponts et Chaussées et la Communauté des Transports, a pour mission d'entamer les démarches nécessaires pour coordonner 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, lignes de bus) sera effectuée par les autorités compétentes telles que le Département des transports, le GIE LUXTRAM et l'Administration des Ponts et Chaussées.

Le programme de travail dudit groupe de travail comporte, à côté des réseaux des transports en commun, 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 lesquelles les travaux de coordination ont commencé fin 2012.

En 2013, les planifications suivantes ont été poursuivies par le groupe de travail :

- Concept bus (RGTR/AVL) dans la Ville de Luxembourg
- 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
- Point d'échange bus Dommeldange-Gare
- Point d'échange bus Bertrange-Tossebierg
- Point d'échange bus Cents
- Plateforme d'échange Esch-sur-Alzette
- Plateforme d'échange Junglinster
- Plateforme d'échange Remich
- Plateforme d'échange Mersch
- Plateforme d'échange Bettembourg
- Plateforme d'échange Clervaux

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 à partir de 2012 en détail l'intermodalité au niveau desdits pôles aux horizons 2017, 2020 et 2030 tout en tenant compte des critères de la conception urbanistique, d'accessibilité pour les différents modes de transports, de la faisabilité technique et d'exploitation. Les planifications

actuelles 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 Howald

Le pôle d'échange Howald est constitué d'un arrêt ferroviaire à deux quais, projeté sur la ligne ferroviaire Luxembourg - Bettembourg ainsi que d'un arrêt tram, d'une gare routière principalement pour les bus des régions frontalières de la Lorraine, respectivement de la Sarre et d'installations pour vélos. Ceci permettra un échange adéquat entre ces différents modes de transports à cheval entre les quartiers dits «Ban de Gasperich» et « Midfield » ainsi que la zone d'activités Howald.

Dans le cadre de l'arrêt ferroviaire, une première phase, qui consiste en la réalisation et la mise en service anticipées d'un des deux quais, permettant ainsi de desservir dans les délais meilleurs les quartiers environnants par le rail, fait l'objet d'un projet de loi qui a été voté le 18 novembre 2010 par la Chambre des Députés.

Afin de trouver des solutions urbanistiques de haute qualité urbaine concernant le périmètre autour du futur pôle d'échange Howald, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a organisé en 2009 et 2010, sous la tutelle du Département de l'aménagement du territoire, une consultation rémunérée dite « Midfield ». Cette consultation a été clôturée en mai 2011 par la présentation d'un plan directeur « Midfield ».

Sur base des conclusions de ce plan directeur « Midfield », le pôle d'échange et les réseaux connexes ont été approfondis en 2012 et 2013, de telle sorte que le périmètre nécessaire au bon fonctionnement du pôle d'échange Howald a pu être défini fin 2013. En 2014, l'APS du projet sera finalisé par le MDDI.

Le pôle d'échange Bonnevoie

Au moment de la réalisation de l'extension du réseau du tram vers le Ban de Gasperich, le pôle d'échange Bonnevoie a pour fonction d'être le point de contact entre le tram et les bus interurbains en provenance du sud-est du pays. A cet égard, la réalisation de ce pôle important permet de délester la gare routière de la Gare Centrale.

En 2013, les planifications de ce pôle d'échange important ont pu être poursuivies en collaboration avec la Ville de Luxembourg dans le cadre du projet « nouvelle N3 ». L'avant-projet sommaire de ce projet routier a pu être finalisé en automne. La poursuite des planifications par P&Ch/MDDI/Luxtram dans le cadre de l'avant-projet détaillée est prévue pour 2014.

Le pôle d'échange Cloche d'Or

Le pôle d'échange Cloche d'Or se situe près du croisement N4/CR186 à la hauteur du futur terminus de la ligne de tram Gare Centrale – Howald - Cloche d'Or. Ce premier point de contact entre les lignes de bus interurbaines et le tram permettra surtout un rabattement des bus en provenance du sud-ouest du pays et des régions frontalières vers le tram en direction du Centre-Ville et desservant les quartiers en plein développement Cloche d'Or, Ban de Gasperich et Midfield. Ce pôle d'échange inclura aussi un P+R qui sera construit à court-terme et qui est destiné aux automobilistes empruntant le corridor A4/N4 ou remontant par Kockelscheuer depuis Bettembourg.

En 2013, les premières analyses ont été menées pour analyser les besoins fonctionnels pour le bus, le P+R ainsi que pour les installations du tram. Les interfaces avec les projets infrastructurels en cours de planification tels que la réalisation du bvd Kockelscheuer ont également été étudiés. L'avant-projet qui a été entamé mi-2013 sera poursuivi en 2014 par P&Ch/MDDI/Luxtram tout en tenant compte des besoins croissants des transports en commun ainsi que du développement urbanistique autour de ce point névralgique.

Le pôle d'échange Place de l'Etoile

Le pôle d'échange de la Place de l'Étoile s'inscrira dans la restructuration de cette vaste place qui est l'une des principales entrées vers le centre-ville et qui sera connectée au réseau tram. Les bus interurbains en provenance de l'ouest respectivement du nord-ouest du pays y auront leur terminus.

Sur base des besoins infrastructurels identifiés dans le cadre de la réorganisation du réseau RGTR/AVL, la planification a été poursuite en 2013 pour garantir que le pôle d'échange répond aux exigences des transports en commun, soit compatible avec le projet urbanistique prévu à cet endroit et s'intègre parfaitement dans le tissu urbain existant. En 2014, les équipements (p.ex. signalisation, …) et services dudit pôle d'échange seront définis pour pouvoir offrir aux voyageurs un service de grande qualité. Il est prévu que l'élaboration de l'avant-projet de la gare routière sera poursuivie en 2014.

Le pôle d'échange Kirchberg/Luxexpo

Vu les décisions politiques prises en 2011 et début 2012 d'abandonner la gare ferroviaire sur le site Luxexpo et le projet de la reconstruction d'un nouveau Parc des Expositions, des études ont été entamées en 2012 pour trouver un site pour aménager un pôle d'échange à la hauteur de la Luxexpo. Les études ainsi menées ont identifié, sur base de multiples critères, l'actuel P+R Kirchberg comme solution à privilégier.

Ce nouveau pôle d'échange a pour objectif de permettre aux voyageurs bus en provenance de l'axe Echternach-Junglinster-Luxembourg et Remich-Luxembourg de rejoindre leur destination sur le Kirchberg par le biais de la mobilité douce ou de transborder vers d'autres modes de transports comme notamment le tram vers le Centre-Ville.

En 2013, les questions liées à la conception dudit pôle d'échange ont pu être clarifiées, à savoir la configuration de la gare routière, la desserte de la gare routière par les bus, la configuration de l'arrêt tram ainsi que son passage vers le centre de remisage en traversant le Circuit de la Foire. L'élaboration de l'avant-projet par le FUAK/MDDI sera poursuivie en 2014.

2.3.4. Le tram dans la Ville de Luxembourg

1ère ligne de tram entre la Gare Centrale et les halles des Foires Internationales

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 œuvre 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.

Les frais de réalisation de la 1ère ligne de tram (Gare Centrale – Luxexpo) comprenant la construction de l'infrastructure (y compris les arrêts), la mise en place des équipements, la modification de la voirie, le réaménagement urbain, la construction du centre de remisage et de maintenance (CRM), l'acquisition du matériel roulant et toutes fournitures nécessaires sont estimés à 345,8 mio € (HTVA ; valeur avril 2013).

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.

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 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.

En mars 2013, le public a été appelé à se prononcer sur le projet, dans le cadre de la procédure EIE, sur base du dossier de consultation, complété des avis des autorités compétentes. En mai 2013, la Ville de Luxembourg et la commune de Niederanven ont transmis leur avis au Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région.

Le Conseil de Gouvernement, lors de sa séance du 5 juillet 2013, a entériné le choix de la variante retenue et l'envergure des mesures compensatoires. Il a par ailleurs constaté l'intérêt général du projet de tram.

Par la suite, les études d'avant-projet détaillé (APD) de la 1ère ligne de tram (Gare Centrale – Luxexpo) ont été menées à leur terme et ont permis de détailler les grands principes de construction et d'exploitation du tram.

Le projet de loi relatif à l'autorisation et le financement du projet a été déposé le 4 octobre 2013 à la Chambre des Députés.

A l'issue du vote attendu sur le financement du projet, il est retenu de faire évoluer le G.I.E. Luxtram vers une organisation à même de porter la construction de la ligne et de préparer sa mise en exploitation et la gestion de son infrastructure.

Extensions du tram

La mise en œuvre du réseau de tramway passe par la réalisation de plusieurs extensions à partir de cette première ligne. Ces extensions permettront la desserte des nouvelles zones de développement de la Ville de Luxembourg.

Les extensions à réaliser selon le programme gouvernemental de décembre 2013 sont le prolongement de la ligne initiale depuis le Kirchberg vers l'aérogare au Findel et le raccordement des pôles de développement de Howald, du Ban de Gasperich et de la Cloche d'Or.

L'extension vers Findel est d'une longueur d'environ 4 km et comprendra 2 stations, dont celle desservant l'Aérogare. Son tracé se situe en grande partie en zone non urbanisée le long de l'autoroute A1. Il desservira la zone du Höhenhof qui accueillera des activités tertiaires et un P&R de grande capacité, formant un pôle d'échanges important dans la périphérie nord-est de la capitale. Cette extension se situe entièrement sur le territoire de la commune de Niederanven. Cependant, sa vocation relève de l'intérêt national, compte tenu de l'importance de l'aéroport pour l'économie luxembourgeoise.

L'extension concernant le raccordement des pôles de développement de Howald, du Ban de Gasperich et de la Cloche d'Or se trouve en majeure partie sur le territoire de la Ville de Luxembourg. Cependant, 800 m de ligne et le pôle d'échanges Howald se situent sur le territoire de la commune de Hesperange.

Conformément au programme gouvernemental stipulant l'accélération de la mise en œuvre des extensions vers Findel et Howald, les études et procédures y relatives sont réalisées dans les meilleurs délais afin de préparer l'établissement des projets de lois d'autorisation et de financement afférents.

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 la Direction Planification de la mobilité 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. En 2013, les questions liées au phasage pour la mise en œuvre respectivement à une exploitation cohérente des différents sites ont été analysés par le ministère.

Un premier site P&R identifié par ledit concept a déjà été mis en service le 1er octobre 2013. Il s'agit du nouveau P&R Belval qui présente les dimensions impressionnantes de 150m de long sur 80m de large et une hauteur de 15,5m, offrant ainsi dans une première phase 1.622 places.

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 ministère, 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, finalisé en mai 2012, a été précisé en 2013 au sein des différents groupes de travail, vu que la réorganisation et l'évolution du réseau bus dépendent, entre autres, 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, dont, entre autres, la Direction Planification de la mobilité, 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. Dans ce contexte, la Direction Planification de la mobilité est responsable pour définir les principes de mise en œuvre des bornes de recharge telles que la répartition spatiale, la localisation et les critères pour leur implantation. Les discussions ont d'ores et déjà permis de clarifier plusieurs questions. Les résultats y relatifs ont été présentés aux communes lors d'une séance d'information organisée par le Syvicol le 3 octobre 2013.

Au **niveau de la Grande Région**, le Luxembourg a été invité par les autorités françaises de participer à un projet INTERREG IVA « ELEC'TRA », 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 cadre 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. L'état luxembourgeois, représenté principalement par la Direction Planification de la mobilité, a contribué en 2012 aux travaux préparatoires du projet afin de pouvoir soumettre la demande officielle en octobre 2012 au comité du FEDER. Le projet a été approuvé par ce comité en mars 2013. Depuis septembre 2013, la Direction Planification de la mobilité préparer la réalisation d'une grande enquête de mobilité auprès des frontaliers afin d'analyser le potentiel pour les solutions prévues par le présent concept. Ces travaux préparatoires comprennent l'inventaire respectivement l'analyse des études déjà existantes, la clarification des questions liées à la protection des données personnelles, la concertation avec toutes les parties prenantes, l'élaboration de la méthodologie pour l'enquête ainsi que la rédaction du cahier des charges pour l'appel d'offres.

La soumission est prévue pour début 2014 tandis que l'enquête devrait débuter en mai 2014.

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 pour le 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 du ministère 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 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 conjointement par la Direction Planification de la mobilité et le Département de l'aménagement du territoire, en étroite concertation avec tous les acteurs concernés, en 2011, pour finaliser la simulation de ce scénario par la CMT en avril 2012.

Par la suite, le même exercice pour les horizons 2017 et 2030 a été commencé en 2013.

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 l'élaboration, 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 (Wallonie) et, de l'autre, avec l'Allemagne (Rhénanie-Palatinat et Sarre).

En ce qui concerne le **SMOT avec la Wallonie**, les travaux préparatoires ont permis de signer un protocole d'accord avec le ministre de la Région wallonne le 22 janvier 2013. Suite à cette décision politique d'élaborer ledit SMOT, une soumission restreinte a permis de trouver un bureau pour assister les commanditaires lors de cette mission. L'étude dudit bureau fut officiellement lancée le 17 janvier 2014 par la réunion de lancement.

En ce qui concerne le **SMOT avec le Rhénanie-Palatinat et la Sarre**, les travaux préparatifs ont duré plus longtemps, vu que trois partenaires sont engagés. Le protocole d'accord a été signé le 27 septembre 2013 par les trois ministres de tutelle. La soumission restreinte a pu être lancée en janvier 2014 et l'étude devrait pouvoir débuter mi 2014.

<u>La mise en œuvre du SMOT LU-FR</u>

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. En 2103, une étude prospective sur

la capacité de l'axe Lorraine – Luxembourg a été menée afin d'identifier les éventuels aménagements de capacité nécessaires à moyen terme. S'y ajoute une étude sur l'exploitation de la ligne entre Thionville et Luxembourg-Ville à moyen-terme, dont l'analyse de la faisabilité visant à introduire à partir de 2016 un sillon supplémentaire sans adaptations infrastructurelles.

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 névralgique.
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, représenté par la Direction de la planification de la mobilité, ont convenu une coopération afin d'améliorer la mobilité dans cette zone transfrontalière à travers la réalisation d'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 commun y relatif a été élaboré afin de lancer la procédure ouverte européenne pour l'appel d'offres fin 2012. Après l'analyse des offres et le choix du prestataire en juin 2013, les travaux proprement dits ont commencés à la mi-septembre 2013.

2.5. Autres champs d'action

2.5.1. Le groupe de travail « Couloirs pour bus »

La Direction de la planification de la mobilité 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. groupe de travail « Mobilité douce »

Le groupe de travail « Mobilité douce » se réunit environ tous les deux mois sous la tutelle de la Communauté des Transports. La mission de ce groupe de travail consiste à informer les différents acteurs concernés par la mobilité douce sur les activités et concepts liés à la mobilité douce ainsi que sur les règlementations existantes y relatives. S'y ajoute que le groupe de travail s'est donné comme mission d'adresser des revendications à l'encontre des responsables étatiques et communaux afin de mettre en œuvre les actions du « Plan d'action national pour la mobilité douce » publié en 2008. La direction Planification de la Mobilité a rejoint en 2013 ce groupe de travail.

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, sous la tutelle de la Direction planification de la mobilité, 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 2013, la CMT a effectué des prestations dans le cadre des dossiers suivants :

- Plateforme multimodale Eurohub Dudelange Bettembourg
  (commettant: P&CH)
  Analyse de l'évolution du trafic après mise en service du centre logistique et de la plateforme multimodale.

- MoDu: Analyse pôles d'échanges
  (commettant: MDdI)
  Analyse détaillée des mouvements aux principaux pôles d'échange à l'horizon 2020

- Étude Rond-point Serra
  (commettant: P&CH)
  Étude de faisabilité d'un turbo-giratoire avec tunnel reliant l'A1 en direction sud et passage à niveau du tram

- Nouveau échangeur A6 Bertrange/Strassen
  (commettant: P&CH)
  Simulations et analyses pour la mise en place d'un échangeur provisoire A6-Cr230 lors de la transformation de l'échangeur Helfent

- Étude de bruit
  (commettant: GIE Luxtram)
  Élaboration et mise à disposition de données du trafic routier permettant d'évaluer les incidences acoustiques du tramway

- Rond-point "Irrgärtchen"
  (commettant: P&CH)
  Simulation de diverses variantes à l'horizon 2020

- Scénarios 2020/2030/2017
  Élaboration d'un dossier pour le scénario 2020, intégration des données structurelles 2030 (2017) au modèle de transport.

- Production de diverses données sur demande pour le compte du MDDDI, des P&CH, du GIE Luxtram, de la CdT, de divers bureaux d'études :

  - Echangeur Hellange
    (commettant: P&CH)

  - Busverkehrskonzept AVL
    (commettant: VdL)

- PAG Hollerich
  (commettant: VdL)

- Nordstad
  (commettant: MDdI)

- Parc de Gasperich
  (commettant: VdL)

- Waldhaff
  (commettant: P&CH)

- Passage à niveau Cents
  (commettant: CFL, à la demande de VdL)

- Divers :

  - Échange de données avec P&CH
    Divers tests pour élaborer les cartes de modélisation du trafic routier sur le réseau national à l'aide du modèle de transport

  - Échange de données avec la CdT
    Tests et adaptations du modèle pour l'intégration automatique des horaires TC issues du système informatique de la CdT

  - Actualisation du modèle à l'état 2012

  - 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 2013, les différentes couches du système d'informations géographiques ont été actualisées et complétées dont notamment celles des avant-projets quasi finalisés des plans directeurs sectoriels primaires.

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 a commencé 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 17 reprises en date du 14 janvier, 6 et 27 février, 11 et 25 mars, 9 et 29 avril, 7 mai, 3,11 et 25 juin, 19 juillet, 3 septembre, 7 et 23 octobre, 18 novembre et 12 décembre 2013.

Le Comité du PNHS a eu 7 réunions en date du 14 janvier, 11 mars, 29 avril, 11 juillet, 30 septembre, 8 et 22 novembre 2013.

Le sujet principal pour le Parc Naturel a été l'élargissement du parc vers la commune de Wiltz. Après les élections communales d'octobre 2011, la commune de Rambrouch a retiré sa candidature pour adhérer au Parc Naturel d'une manière définitive après des mois d'incertitude.

Suite à cette décision fin 2012, le Comité et le Bureau ont repris les discussions avec Wiltz. Ainsi, les objectifs et mesures du parc naturel élargi ont été revus, en raison du désistement de Rambrouch impliquant une enveloppe budgétaire réduite pour le nouveau parc naturel. La liste des projets prévus dans le cadre du nouveau parc a dû être rediscutée. Un nouveau plan financier a dû être élaboré. Ainsi, le chapitre concernant les objectifs et mesures du parc naturel élargi a été réadapté dans le cadre des négociations.

Plusieurs séances du Bureau, en partie avec la commune de Wiltz, ont été consacrées à l'établissement de nouvelles bases de calcul pour rencontrer les souhaits de toutes les

communes, sans défavoriser les communes-membres, et établir des modèles de dépenses en conséquence. Les deux études en vue de l'extension du parc naturel, à savoir l'étude préparatoire et l'étude détaillée, ont été adaptées à la nouvelle situation sans la commune de Rambrouch.

Dans le cadre du projet INTERREG IV A « Blue spot Hot Spot », qui a pour objet de définir des lieux d'attraction notamment pour les enfants en rapport avec l'eau, le PNHS est en train de finaliser la conception d'une aire de jeux « Waasserspillplatz » à Bavigne. La réalisation elle-même sera financée par la commune du Lac de la Haute-Sûre. Le PNHS et la commune du Lac ont fait les démarches respectives auprès des différents ministères en vue d'une éventuelle participation financière quant à la réalisation du projet. Le projet INTERREG a été clôturé en novembre 2013 par la finalisation de la phase de planification du projet.

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 a bénéficié du soutien financier du Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région, Direction de la gestion de l'eau. En 2013, le contrat de rivière Haute-Sûre a continué son travail de sensibilisation de la population pour la qualité des rivières. De plus, le travail en concertation avec la population concernant l'élaboration du concept des zones de protection du lac a été entamée. Trois groupes de travail (tourisme, agriculture et sylviculture) ont été créés et un quatrième groupe concernant l'urbanisation est en projet pour 2014. Le responsable pour le contrat de rivière a établi les liens entre les différentes administrations concernant les discussions pour l'évacuation des sédiments au niveau du prébarrage du Lac de la Haute Sûre. Le projet du « contrat de rivière » a également permis le suivi technique du projet du « Wasserspillplatz ».

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 de l'eau, et plus précisément du Lac de la Haute-Sûre. Précisément, le suivi plus poussé des activités agricoles sur les zones sensibles (plateau d'Eschdorf surtout) se reflète par des échanges avec les agriculteurs concernant les travaux du sol, la couverture du sol et les reliquats d'azote dans le sol en arrière-saison. La recherche d'une coopération avec le SEBES n'a pas encore abouti à un résultat, bien qu'un projet commun avec les acteurs du contrat rivière ainsi que de la Chambre d'Agriculture ait été présenté.

L'adaptation des cahiers des charges de produits «vum Séi» en vue d'une meilleure homogénéité des produits, a été finalisée. Le cahier des charges pour le label de viande « Véi vum Séi » a été reformulé complètement dans le but de tenir compte du volet protection de la ressource en eau potable. En parallèle de nouveaux producteurs ont été cherchés pour assurer une continuité dans la production.

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

En ce qui concerne la draperie, l'année 2013 a été fortement marquée par le développement d'un nouveau concept pour la draperie et l'élargissement des activités au sein du musée (expositions textiles, workshops, etc.). Ainsi, des workshops ont eu lieu plus régulièrement aussi bien avec des touristes, des classes scolaires qu'avec d'autres visiteurs.

De même, l'accueil de la Maison du Parc et la réception ont été déplacés et rénovés afin d'améliorer l'offre des services.

Le prix national du Patrimoine naturel 2013 (Praïs Hëllef fir d'Natur) a été remis au Parc Naturel portant reconnaissance à son engagement remarquable pour la lutte contre la Berce du Caucase (*Heracleum mantegazzianum*) et son engagement pour l'environnement naturel en général.

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

Le Bureau du Parc Naturel s'est réuni 8 fois, en date du 30 janvier, 10 avril, 24 mai, 25 juin, 25 juillet, 25 septembre, 14 novembre et 5 décembre 2013.

Le Comité a eu 4 réunions, en date du 15 mars, 12 juillet, 25 septembre et 14 novembre 2013.

Le Parc Naturel a mise en œuvre son concept d'information touristique régional sur les offres du PN développé en 2012 et 2013. Dans ce contexte, des panneaux d'informations touristique « Info-Point » sont réalisés à Troisvierges à chaque fois en étroite collaboration avec les acteurs touristiques et les communes concernées. De plus, une version digitale des « Info-Points » est élaborée en 2013 et sera réalisée en 2014 sur un grand panneau d'information à Clervaux en premier lieu. Par après, ce logiciel sera mis à disposition à toutes les communes-membres d'un parc naturel. De façon plus générale, le PN Our compte développer davantage sa visibilité dans la région.

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. Suite à la construction du nouveau pont pour randonneurs (dans le cadre du projet INTERREG) près de la station de pompage de Vianden, la promenade de l'Ourdall a pu recevoir un caractère transfrontalier. L'aménagement de cette promenade de 8.5 km sur les communes de Vianden et Putscheid le long de l'Our permet de découvrir ce paysage avec ces particularités. Neuf stations d'information sont installées sur cette promenade sous la direction du parc naturel en collaboration avec les communes concernées.

Le parc naturel a agrandi son exposition au Centre écologique de Housen. Une table multi-touch screen est installée ainsi qu'une coupe géologique ouest-est du territoire sur la hauteur du site du parc naturel. Ce projet est cofinancé par le Leader et le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des Travaux publics.

Le partenariat du contrat de rivière a été créé en mars 2013. L'action a bénéficié du soutien financier du Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région, Direction de la Gestion de l'eau. Le contrat de rivière a entamé son travail de sensibilisation de la population pour la qualité des rivières. Le partenariat se concentre dans un premier temps sur l'élaboration d'une cartographie des zones de conflits le long des principales rivières de la région.

En collaboration étroite avec « MyEnergy » le PN Our a continué à offrir un conseil énergétique de base 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 concernant différents thèmes ont été organisées dans les communes de Clervaux, Kiischpelt, Putscheid et Tandel. De plus, dans le cadre du programme de découverte pour enfants et du « Naturparkfest », il y a eu des workshops myenergy4kids. En outre, plusieurs campagnes de sensibilisation et d'informations ont eu lieu tout au long de l'année 2013. Suite à la signature du Pacte climat par le Parc naturel de l'Our en 2013, les travaux de réflexion dans les groupes de travail communaux sont entamés. Lors d'une première réunion du groupement régional du pacte climat, les travaux de réflexion pour l'élaboration du

programme des mesures ont été amorcés. L'accent sera mis sur l'implication des ménages dans le pacte climat. Reste à mentionner que la commune de Wincrange a décidé de rejoindre le regroupement régional du pacte climat du parc naturel.

Au niveau de la sensibilisation sur la thématique du paysage et de la nature, le PN Our a mis en place les premiers projets relatifs à la charte du paysage. Concrètement le parc naturel a élaboré un « Leitbild » pour la conception des espaces verts et alentours dans le cadre de la création d'une zone d'activités et celui-ci a été appliqué comme projet pilote dans la zone d'activités de Marnach. De plus, suite aux réflexions pour une nouvelle identité paysagère de Vianden un autre projet pour l'amélioration de la qualité paysagère a vu le jour à Vianden. Le DATer financera ensemble avec le parc naturel l'amélioration de la qualité du parc de la ville de Vianden (« Schrebergärten », remise en état d'une végétation par couches différenciées et augmentation de la luminosité au sol, remise en état d'un labour pour des fruitiers, remise en état du sentier botanique avec ses accès respectifs).

Dans le cadre du projet de la création de la piste cyclable de la Vennbahn d'Aix-la Chapelle à Troisvierges, une forte présence de chauve-souris dans le tunnel ferroviaire de Huldange (mis hors service depuis 40 ans) a été découverte. Suite à cette découverte, le tracé de la piste a été dévié afin de ne pas perturber cet écosystème sensible et très rare. Afin d'informer le cycliste sur la présence de cet espace naturel à caractère exceptionnel un projet INTERREG A a vu le jour en octobre 2013 avec le Parc Naturel de l'Our comme porteur de projet. Le but du projet est la mise en valeur touristique de ce tunnel tout en préservant cet espace.

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. Ces activités parascolaires sont intégrées dans le « Kids Corner » de l'app du parc naturel. De plus, du matériel didactique est mise à disposition des écoles fondamentales et maisons relais des communes-membres du parc.

Le parc naturel a organisé son « Naturparkfest » pour la troisième fois qui a connu de nouveau un grand succès. Cet évènement constitue un des piliers essentiels dans le cadre du programme d'activités de sensibilisation pour les enfants. Dans le cadre de sa convention avec le Ministère de l'Environnement, la station biologique du Parc naturel de l'Our travaille sur deux niveaux. D'un côté, les obligations nationales sont réalisées au niveau régional et des projets communaux sont réalisés. La station biologique s'est occupée en 2013, entre autres, des contrats « biodiversité » pour le compte du Ministère de l'Environnement sur le territoire des communes-membres du Parc naturel de l'Our ainsi que de projets pour la conservation des espèces, le relevé et la gestion de données scientifiques ainsi que la participation à des projets européens de protection de l'environnement.

Au niveau communal, la plantation et l'entretien de haies et arbres de la région ainsi que la sensibilisation du public sont des éléments phares du travail de la station biologique.

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 notamment pour vérifier la résistance naturelle de ces semences quant aux intempéries. Suite aux conditions météorologiques peu favorables au printemps 2013, la récolte était moins importante que les années précédentes.

En ce qui concerne les énergies renouvelables, le conseiller agricole continue à suivre 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. 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 sur invitation du Ministre délégué au Développement durable au projet « Agriculture biologique dans les parcs naturels » ensemble avec le PNHS. Le point fort de ce projet constitue la protection de l'eau. Plusieurs workshops avec les acteurs locaux ont été organisés à Kaundorf et à Hosingen.

L'Ecole du Goût, qui est un projet de la commune de Tandel ensemble avec le parc naturel, a organisé les premières formations pédagogiques pour les enseignants en 2013. De plus, le programme pédagogique est développé par l'Institut du Goût de Paris et testé par une classe scolaire de l'école fondamentale de Tandel.

La cellule SIG du Parc Naturel de l'Our permet la gestion et le développement continu du système d'information géographique « SIG Régional Nord ». Les développements dans le cadre du projet LEADER transnational « Outil d'information et de communication SIG au service des territoires », plusieurs projets concrets ont été finalisés en 2013. Un portail d'information sur base du SIG pour les habitants concernant les domaines de l'environnement, du tourisme, sport et culture a été mis en place (www.signord.lu). Le projet Leader a permis le développement d'une application interactive transfrontalière et régionale pour l'utilisation dans l'exposition permanente du parc naturel. Le projet sera clôture en janvier 2014.

L'assistance aux projets du Parc Naturel de l'Our dans le domaine de la cartographie est également garantie par la cellule SIG.

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.

A noter que le projet s'est vu approuver, après demande, une prolongation à budget équivalent jusqu'au 31.12.1013, ce qui a permis 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 onzième édition du «Calendrier des Parcs Naturels». Pour la quatrième fois, un appel à photos portant sur la thématique « Les ponts dans les parcs naturels» a été lancé auprès de la population des deux régions des parcs naturels existants et de la région du futur parc naturel du Müllerthal. Cette démarche a connu un grand succès. Une exposition reprenant tous les visuels soumis au vote du jury a été montrée dans les locaux du PNHS.

De plus, l'exposition itinérante Nature's Luxembourg du photographe Raymond Clement sur les deux parcs naturels s'est agrandie d'une manière considérable en 2013. Cette exposition a trouvé une place permanente au centre commercial Pommerloch.

Les deux parcs naturels luxembourgeois ont intégré de nouvelles randonnées guidées par GPS dans le cadre du projet « Digitale Naturparkführer – DiGi-Naf », à Munshausen et Troisvierges.

Le Parc Naturel de l'Our et le PNHS ont lancé en été 2013 une application mobile commune pour smartphone et Ipad. Cette application multilingue présente sentiers de randonnées VTT et pédestres des parcs 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.

Afin de valoriser et de permettre la bonne sauvegarde de la grande base de données photographiques de paysage des deux parcs naturels des photos de Raymond Clement, un travail de digitalisation a été entamé en 2013. Le parc naturel de l'Our a créé une « Resource Database » avec toutes les photographies de Raymond Clément qui sera accessible à distance et dans la gestion et des sauvegardes sont faites par le parc naturel de l'Our.

Les deux parcs naturels, ensemble avec la participation financière du Département de l'aménagement du territoire et du Département de l'environnement, ont élaboré un guide des parcs naturels regroupant toutes les attractions, tous les sentiers pédestres et cyclables, ainsi toutes les informations utiles pour les deux parcs. Ce guide sera mis en vente pour le début de la saison touristique en 2014.

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. Les premières discussions relatives à une démarche potentielle ont lieu au niveau des comités des deux parcs naturels en novembre 2013.

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 25'500 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 lancé l'étude détaillée telle que prévue par la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels par une conférence « Open Space » qui a eu lieu à Bech en date du 23 mars 2013. Une centaine de personnes participaient aux présentations et aux discussions.

Suite à cette première conférence quatre groupes de travail ont été instaurés pour traiter les sujets suivants :

GT 1: Agriculture, Protection de la nature et du paysage
GT 2: Energies alternatives et gestion des forêts
GT 3: Tourisme et développement économique
GT 4: Positionnement du parc naturel, Identité, Marketing

En plus, deux sous-groupes de travail se sont formés spontanément :

GT: Culture et Patrimoine archéologique
GT: Geologie

Ces groupes de travail se réunissaient à quatre reprises (80 personnes par rendez-vous) aux lieux et dates suivantes : 25/26 avril 2013 à Berdorf ; 6/7 mai 2013 à Consdorf ; 17/18 juin 2013 à Schoos ; 20/21 novembre 2013 à Eppeldorf. La discussion au sein des groupes de travail était structurée par les éléments suivants :

- Analyse des forces et faiblesses de la région,
- Objectifs de développement pour la région,
- Actions prioritaires pour la région.

Selon le principe *buttom-up*, les participants ont été demandés de participer activement à configuration thématique du futur parc naturel par la formulation de projets concrets. Sur base d'un format préétabli, une centaine de propositions écrites pour la réalisation de projets dans la région ont été introduites. La grande majorité de ces propositions constituent des projets ayant comme objet une amélioration de la qualité de vie et de l'attractivité de la région dans le sens d'un développement durable.

Ces idées de projets ont été regroupées en trois grandes catégories (économie, société, environnement) et constitueront la base de travail du futur parc naturel. En date du 12 octobre 2013 une deuxième conférence régionale « Katakause » a eu lieu à Steinheim/Rosport. Lors de cette conférence les projets développés par chaque groupe de travail ont été présentés ensemble avec des cartes et plans thématiques élaborés pour la région.

5.5. Le Parc naturel « Dräilännereck »

Les communes du Canton de Remich avaient notifié, en 2010, au ministre leur intention de former, ensemble avec l'Etat, un parc naturel « Dräilännereck ». Ce parc était déjà préconisé dans la Déclaration d'Intention Générale de 1981 relative à un plan d'aménagement partiel concernant l'environnement naturel.

Les discussions sont restées dans un cadre informel, en attendant le début d'une procédure formalisée en vertu de la loi de 1993 relative aux parcs naturels. Le ministère a adressé un projet de délibération concordante aux communes du Cantons de Remich. Quelques communes n'ont pas délibéré avant la fin de l'année 2013.

Il faut signaler qu'il existe des revendications de certains côtés d'étendre ce parc naturel à l'ensemble des communes de la Moselle. Le ministère privilégie toutefois une solution limitée au Canton de Remich. Cependant, et compte tenu des coopérations intercommunales existantes dans la région à d'autres niveaux, dont notamment le groupe Leader Miselerland, les activités touristiques, le musée d'Ehnen, le Gouvernement est disposé à entrer en discussions avec les communes limitrophes du Canton de Remich pour déceler les points d'intérêt communs et soutenir d'éventuelles synergies existantes susceptibles de promouvoir la création d'un parc naturel.

5.6. Le 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 2013. Le Centre a compté 4685 nuitées, a servi 6.707 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 1er mars et du 18 novembre 2013. 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.

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 fonctionne depuis 2011. 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 2013, le CSAT s'est réuni à quatre reprises.

Les séances du CSAT ont essentiellement porté sur des modifications induites, dans le sillage de la nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire, par l'abrogation de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire et du règlement grand-ducal du 20 octobre 2000 concernant la composition, l'organisation et le fonctionnement du Conseil supérieur de l'aménagement du territoire.

En début de l'année, deux séances ont été nécessaires pour la présentation de l'avant-projet de règlement grand-ducal aux membres du CSAT et pour les modifications que le nouveau règlement impose au sein du CSAT. En effet, la nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire a dissous le Comité interministériel de l'aménagement du territoire (CIAT) et les membres en ont été intégrés au nouveau CSAT.

Suite au vote de la loi de la loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire et du règlement grand-ducal du 27 août 2013 concernant la composition, l'organisation et le fonctionnement du Conseil supérieur de l'aménagement du territoire, une séance inaugurale du nouveau CSAT a eu lieu. Une dernière séance a été organisée pour discuter les modalités du nouveau règlement d'ordre interne du CSAT. Ce dernier sera finalisé en début de l'année 2014 pour que le nouveau CSAT soit opérationnel lors de l'entrée en procédure consultative des 4 plans directeurs sectoriels primaires.

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 2013, 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 projet de contournement de Bascharage et la nouvelle ligne ferroviaire Bettembourg-Luxembourg (tracé à double voie).

6.3. Plans et programmes

Au cours de 2013, dans le cadre de l'évaluation des incidences des quatre plans directeurs sectoriels primaires « Transports », « Paysages », « Zones d'activités économiques » et « Logement » sur l'environnement, à travers leur « strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) », les rapports environnementaux ont été complétés et adaptés dans le contexte de la finalisation des 4 avant-projets de ces plans. Plusieurs réunions de concertation inter-plans sectoriels ont eu lieu avec les groupes de travail interministériels chargés de l'établissement des plans directeurs 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 deux fois pour échanger des informations sur le développement du site Belval. A l'ordre du jour de ces réunions figuraient les points suivants :

- Présentation d'un outil cartographique pour Belval *(AGAPE) ;*
- Présentation des résultats du projet de recherches *Esch-Belval „Innensichten - Beobachtungen: Gemeinwesen und Modernisierung - ein Stadtteil ändert sein Gesicht"(Université du Luxembourg) ;*
- Présentation du livre « Regenerative sustainable development of universities and cities – The role of living laboratories » édité par Ariane König *(Université du Luxembourg) ;*
- État d'avancement du GECT Alzette-Belval *(Directrice du GECT Alzette-Belval).*

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 2013 sous la présidence du de la Communauté des Transports. Notamment les pont suivants ont été discutés :

- Un questionnaire pour les entreprises locales du site Belval en vue de l'élaboration d'un plan de mobilité ;
- Démarche opérationnelle de la mobilité douce ;
- Développement de la desserte bus.

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 2013.

6.6. Adoption de la loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire

Début 2010, l'avant-projet de loi sous objet 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. La loi a finalement été adoptée le 9 juillet 2013 et a été publiée au Mémorial le 6 septembre 2013.

La nouvelle loi 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 ;
- la suppression des plans directeurs régionaux, décidée sur proposition du Conseil d'Etat faite dans son premier avis (voir ci-dessous) ;
- la mise en place d'une procédure allégée pour permettre au PAG et PAP de se conformer aux prescriptions des plans directeurs sectoriels.

Les avis des chambres professionnelles, du SYVICOL, du CSAT ainsi que tous les avis du Conseil d'Etat sont consultables sur le site de la Chambre des Députés sur :

http://www.chd.lu/wps/portal/public/RoleEtendu?action=doDocpaDetails&backto=/wps/portal/public&id=6124

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 2013, le CEPS/INSTEAD a élaboré dans le cadre de l'ODS un dossier thématique intitulé « La cohésion territoriale au Luxembourg» et a également entamé l'élaboration d'un dossier thématique stratégique et prospectif sur la politique urbaine au Luxembourg.

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 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire.

En 2013, en plus de donner son avis au sujet de plusieurs modifications ponctuelles proposées par les communes et de conseiller les communes demanderesses, la commission d'aménagement a avisé les nouveaux projets de PAG des communes du Lac-de-la-Haute-Sûre et de Reisdorf.

7. Les activités sur le plan international

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

La présidence irlandaise (1er semestre 2013) s'est concentrée sur des aspects du processus de l'Agenda Territorial, comme le « Territorial Impact Assessment » et ses directives opérationnelles et les progrès de l'Enquête de la présidence polonaise précédente sur la « place-based approach ». En outre, un consensus a pu être dégagé sur la deuxième étape concernant l'orientation et l'organisation future d'ESPON (voir chapitre 9.4.).

La présidence lituanienne (2e semestre 2013) s'est attachée à clarifier la position des Etats-membres et de la Commission européenne par rapport au Plan d'action de l'UE concernant l'Agenda Territorial 2020, et à discuter les conséquences de la migration territoriale en Europe. En outre, un consensus a pu être dégagé sur la troisième étape concernant l'orientation et l'organisation future d'ESPON (voir chapitre 9.4.).

En vue de la Présidence luxembourgeoise de l'Union européenne au 2e semestre 2015, le Luxembourg s'est engagé dans l'élaboration d'un programme commun du futur Trio présidentiel avec l'Italie (2e semestre 2014) et la Lettonie (1er semestre 2015). La coordination d'un programme commun représente, en effet, un défi particulier pour le dernier pays d'un trio présidentiel.

7.2. Politique urbaine

Le Département de l'aménagement du territoire a participé à la réunion informelle des directeurs généraux en charge du développement urbain qui s'est tenue le 16 avril 2013 à Dublin dans le cadre de la présidence irlandaise du Conseil de l'Union Européenne et à celle du 21 novembre 2013 à Vilnius dans le cadre de la présidence lithuanienne.

Parallèlement, une initiative visant à apporter plus de continuité aux travaux de la politique urbaine par le biais de l'élaboration d'un Agenda urbain européen cohérent a été initiée par les Pays-Bas. L'idée est de traiter certains sujets importants pendant 3 ou 4 semestres consécutifs, sans égard aux présidences tournantes de l'Union Européenne. Le Luxembourg soutient l'initiative et a participé à quelques réunions « de définition » de la démarche.

En février 2013, a été lancé le **Cadre de référence de la ville durable européenne RFSC**. Il s'agit d'une boîte à outils en ligne qui s'adresse à toutes les autorités locales européennes qui souhaitent engager - ou qui ont déjà entamé - une démarche de développement urbain durable et intégrée. La boîte à outils a été créée à la demande des ministres européens en charge du développement urbain, qui ont souligné le rôle crucial des villes pour le développement d'une Europe intelligente, durable et inclusive.

Dans ce contexte, le Etats membres, y inclus le Luxembourg, se sont engagés à assurer la dissémination et la diffusion de cet outil au niveau national, afin que ce dernier soit utilisé par un maximum d'acteurs, tant au niveau local, intercommunal que transfrontalier. L'objectif étant après une phase de 2 ans de pouvoir mener une analyse sur la plus-value de cet outil et de collecter les retours des utilisateurs en vue de mettre à jour et d'améliorer cet outil.

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 assemblées générales du GECT EUKN.

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 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.

En date du 25 juin 2013, le réseau EUKN (European Urban Knowledge Network) en collaboration avec la CIPU (Cellule nationale d'Information pour la Politique Urbain) et le Département de l'aménagement du territoire de l' MDDI, a organisé son premier «Policy Lab » au Luxembourg. Le thème central de ce « Policy Lab » était l'élaboration et le développement de quartiers résidentiels durables. Le « Policy Lab » s'est particulièrement intéressé aux bonnes pratiques concernant la conception et la mise en œuvre de quartiers durables. A travers l'étude d'expériences vécues à l'étranger, les participants ont pu tirer des enseignements sur les enjeux actuels au Luxembourg.

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.

Finalement, en tant que membre du groupe MS/I, chargé de développer et de finaliser le « Cadre de référence pour la ville durable », la CIPU a participé aux réunions afférentes qui ont eu lieu en 2013.

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 2013 à Paris par le Comité des politiques de développement territorial.

Le DATer a également participé à la cinquième table ronde de l'OCDE des maires et des ministres qui s'est tenue les 4 et 5 décembre 2013 à Marseille.

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 2013, sous présidence luxembourgeoise. Elle comportait, à son ordre du jour un échange d'information entre partenaires (dont la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire au Luxembourg), les évolutions au niveau européen et

une éventuelle revitalisation de la sous-commission Sud ente le Grand-Duché de Luxembourg et la Région wallonne.

Dans le cadre d'Urbiscoop, qui est une collaboration entre les Etats/régions et les villes du Benelux, un mémorandum d'accord sur l'efficacité énergétique en milieu bâti dans le Benelux et territoires limitrophes a été signé e.a. par l'Etat, la Ville d'Esch et la Commune de Beckerich.

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 4 réunions au cours de 2013, 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 ;
- 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.

Le CICPE, en formation ad-hoc, a entamé la préparation de la présidence luxembourgeoise du Conseil de 'Union Européenne au cours du 2e semestre 2015.

8. La Grande Région

Pour le Grand-Duché de Luxembourg, la dimension transfrontalière constitue 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 de manière engagée les travaux entamés dans le domaine du développement territorial de la Grande Région.

8.1. Le Schéma de développement territorial de la Grande Région (SDT GR)

A l'occasion de la réunion ministérielle conjointe « Aménagement du territoire et Transports » de la Grande Région qui s'est tenue le 17 janvier 2013 à Luxembourg, les ministres et responsables politiques en charge de l'aménagement du territoire ont mandaté

le Comité de coordination du développement territorial (CCDT) avec la poursuite de l'élaboration du schéma de développement territorial de la Grande Région (SDT-GR).

LE SDT-GR a pour objectif de définir la perspective de développement de la Grande Région, dans le sens du renforcement de sa dimension métropolitaine et d'un développement plus cohérent et intégratif de l'ensemble du territoire. Il doit ainsi offrir un cadre général aux actions et réalisations concrètes à mener au niveau de la Grande Région et permettre d'orienter la prise de décision politique, et par conséquent le développement territorial de la Grande Région.

Deux volets du SDT-GR ont déjà été traités et adoptés par les ministres et les responsables politiques de l'aménagement du territoire et des transports de la Grande Région à l'occasion de la réunion ministérielle conjointe du 17 janvier 2013, à savoir :

1. **les projets de transport prioritaires dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région**

Ce document définit une dizaine projets de transports prioritaires en vue du développement de la dimension métropolitaine de la Grande Région à travers notamment une amélioration tant de ses connexions internes qu'externes.

2. **la dimension métropolitaine de la Grande Région (volet 1 du schéma de développement territorial de la Grande Région)**

Ce volet a pour objectif de définir, à l'échelle de la Grande Région, une centralité urbaine à deux niveaux (pôles supérieur et pôles intermédiaires) et d'identifier les espaces à potentiel métropolitain au niveau grand régional.

Au stade actuel, le CCDT a proposé d'analyser prioritairement le volet « économie » du SDT-GR. Pour ce faire, il a été convenu d'avoir recours à un prestataire externe. Un appel d'offre a été lancé en décembre 2013 afin de pouvoir initier les travaux au cours du premier trimestre 2014.

Le Comité de coordination du développement territorial (CCDT), qui a pour rôle principal de suivre l'ensemble des travaux relatifs au développement territorial transfrontalier, dont notamment l'élaboration du SDT-GR, a continué à être présidé par le Département de l'aménagement du territoire au cours de l'année 2013.

8.2. Une région métropolitaine polycentrique transfrontalière (RMPT)

Au cours de l'année 2013, 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 en vue de la concrétiser.

Au cours de l'année 2013, le Comité RMPT s'est réuni à trois reprises afin de préparer le programme d'action RMPT.

Une co-présidence a été établie en 2013 au niveau du CRMPT entre le Département de l'aménagement du territoire et la Rhénanie-Palatinat, présidence en exercice du 14^{e} Sommet de la Grande Région (janvier 2013 à décembre 2014).

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

Lors de la réunion ministérielle « Aménagement du territoire et Transports » de la Grande Région du 17 janvier 2013, les ministres et responsables politiques en charge de l'aménagement du territoire ont décidé de pérenniser le projet INTERREG « Système d'information géographique de la Grande Région (SIG-GR) » venant à échéance le 31 mars 2013 et de faire du SIG-GR un outil permanent. Dans ce contexte, ils se sont engagés à assurer le financement d'un poste à durée indéterminée pour le SIG-GR à partir du mois d'avril 2013.

La décision de pérenniser le SIG-GR a par la suite été confirmée par les Chefs des Exécutifs de la Grande Région à l'occasion du 13e Sommet de la Grande Région qui s'est tenu le 24 janvier 2013 en présence, notamment, de Messieurs les Ministres Jean-Marie Halsdorf et Claude Wiseler.

Le SIG-GR a ainsi pu être établi en tant qu'outil permanent à partir du mois de juin 2013.

La pérennisation du SIG-GR en tant qu'outil performant a impliqué la création d'un poste permanent. Ce dernier est rattaché au Département de l'aménagement du territoire.

Le SIG-GR doit remplir deux objectifs distincts qui sont d'ordre informatif et analytique :

1. **le volet informatif** *: le SIG-GR doit permettre d'assurer une meilleure visibilité de la Grande Région et de ses projets à travers la mise en ligne des cartes thématiques pour le grand public via le Géoportail du SIG-GR (www.sig-gr.eu) ;*
2. **le volet analytique** *: le SIG-GR doit permettre de rassembler et d'harmoniser les données existantes, mais surtout de développer des indicateurs territoriaux au niveau grand-régional et de guider ainsi les acteurs dans leurs prises de décision.*

La plus-value d'un SIG-GR bilingue et transfrontalier réside en particulier dans la mise à disposition pour l'ensemble de la Grande Région de données géographiques transfrontalières, harmonisées et donc comparables. Le SIG-GR se distingue en ce sens des systèmes régionaux, respectivement nationaux, qui produisent des analyses qui ne sont, en principe, pas compatibles au niveau transfrontalier et qui, en général, s'arrêtent aux frontières nationales. Par ailleurs, avec la création d'un Géoportail, sur lequel l'ensemble des données produites sont publiées, l'ensemble de la population intéressée de la Grande Région peut accéder et rechercher des informations géographiques transfrontalières.

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

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

La troisième réunion de cette Commission Intergouvernementale s'est tenue le 19 mars 2013 à Senningen avec la participation du ministre du Développement Durable et des Infrastructures et d'un fonctionnaire du DATer.

Plusieurs thèmes abordés concernaient directement l'aménagement du territoire :

- la constitution du Groupement Européen de coopération territoriale (GECT) Alzette-Belval et la coopération entre AGORA et l'EPA (établissement public d'aménagement) Alzette-Belval créé par l'Etat français pour l'aménagement des terrains côté français ;
- les projets structurants pour Belval transfrontalier ;

- les infrastructures de transports routières (A3 / A31) ;
- les infrastructures ferroviaires et les dessertes par transports en commun.

8.5. Entwicklungskonzept Oberes Moseltal

Lors de la rencontre des ministres en charge de l'aménagement du territoire du Grand-Duché de Luxembourg, de la Rhénanie-Palatinat et de la Sarre, le 15 juillet 2010, il a été convenu d'établir un concept commun de développement et de planification territoriale autour de la vallée de la Moselle.

Ce concept doit mettre l'accent sur les aspects liés au développement socio-économique et au développement de l'habitat, afin de promouvoir un développement intégratif et durable de l'espace transfrontalier mosellan.

Les partenaires impliqués dans ce processus sont les suivants :

- Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung de Rhénanie-Palatinat ;
- Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr de la Sarre;
- Ministère du Développement durable et des Infrastructures du Luxembourg, Département de l'aménagement du territoire ;

Ces travaux sont pilotés par la Rhénanie-Palatinat.

En vue de concrétiser davantage le contexte et les objectifs d'un tel concept de développement et de planification territoriale autour de la vallée de la Moselle, il a été décidé de réaliser une pré-étude. Cette dernière devant aboutir à la préparation du cahier des charges pour le concept de développement en tant que tel.

Ladite pré-étude a été finalisée au cours de l'année 2013.

9. L'initiative communautaire INTERREG

Le Département de l'aménagement du territoire (DAT) est responsable des programmes de coopération transnationale, interrégionale et des programmes INTERACT, Urbact et ESPON. Il est régulièrement en concertation avec les autres acteurs de la politique de cohésion, lesquels 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 North-West Europe : 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, 114 projets ont été approuvés jusqu'à la fin 2013 avec un budget prévisionnel FEDER de 336,1 millions €, représentant 101% du budget pour des projets.

En 2013 le Luxembourg participe avec 26 partenaires à 21 projets avec un budget FEDER de 6,02 millions €.

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

Comités de suivi et Comité de pilotage

Le DATer a participé au Comité de suivi le 22 mars à Lille, le 21 mai à Bruxelles et le 18 octobre à St. Malo. Le DATer a également assisté au Comité de Pilotage le 21 mars à Lille et le 17 octobre à St. Malo.

« Programme preparation group » (PPG)

Pour la préparation du nouveau programme INTERREG North-West Europe (2014-2020), le DATer a participé aux réunions du « programme preparation group » : le 15 janvier, le 1 mars et le 20 mars à Bruxelles, le 28 juin à Dublin, les 10 et 11 septembre à Bruxelles et le 16 octobre à St. Malo.

Annual Event

Le 14 novembre 2013, l'événement annuel (NWE Annual Event) a rassemblé à peu près 500 personnes à Roubaix (France). Les membres du programme et des acteurs divers de neuf pays ont eu un échange intensif sur les trois thématiques principales du nouveau programme 2014-2020 :

- l'innovation ;
- l'économie bas-carbone ;
- l'utilisation efficace des ressources et des matériaux.

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). En 2013, la société de développement Bluegate d'Anvers (port d'Anvers) est devenue nouveau partenaire au projet. Le budget total du projet est de 8.997.898,08 €.

Le rôle du Département de l'aménagement du territoire consiste notamment dans l'établissement d'un manual reprenant les étapes à suivre lors de la conversion d'une zone d'activité en zone « C2C » ou bien lors de la planification d'une nouvelle zone d'activité économique selon le principe « Cradle to cradle ». Ce manual sera présenté fin 2014.

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 Etat-membres de l'Union Européenne, ainsi que la Suisse et la Norvège. Au niveau du programme, 204 projets ont été approuvés et le budget pour les projets a été approuvé dans son ensemble.

Page Internet : www.interreg4c.eu

Le Luxembourg participe avec 3 partenaires à 2 projets avec un budget FEDER d'environ 340.000 €.

Le thème central du programme pour l'année 2013 était la capitalisation des résultats du programme et la préparation du nouveau programme opérationnel.

Comité de suivi et Comité de programmation

Le DATer a participé aux Comités de suivi le 27 juin à Dublin et le 11 décembre à Vilnius.

Le DATer a également assisté aux Comités de programmation les 27 et 28 février à Bruxelles, les 25 et 26 avril à Lille, le 27 juin à Dublin et les 9, 10 et 11 décembre à Vilnius.

Le DATer a aussi participé aux réunions du « Programming Task Force »: le 28 janvier, le 26 février et le 8 avril à Bruxelles et le 26 juin à Dublin.

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 du 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.

www.eu2020goinglocal.eu

Le DAT 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

C'est pourquoi, en date des 23 et 24 septembre, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a organisé en collaboration avec l'Institut national d'administration publique un séminaire en deux séances d'une journée, intitulé « Results based accountability – A common sense method for better results » avec Mark Friedman, auteur du livre « Trying hard ist not good enough » (www.resultsaccountability.com), avec lequel le contact a été établi par le projet « EU2020 going local ». 80 personnes ont participé et la plupart était très satisfaite. Ils ont appris comment on peut travailler de manière plus structurée afin d'obtenir des meilleurs résultats. Le DATer a prévu d'adopter cette approche pour ses futurs projets.

(http://www.dat.public.lu/actualites/2013/09/23_Seminar_Results_based_accountability/index.html)

Le 21 mai 2013, le DATer a contribué à un séminaire des politiciens de la région Sörmland à Bruxelles avec une présentation du projet «EU2020 going local » et de ses effets. Le DATer a aussi assisté avec une présentation au « Summer School » de l'Assemblée des régions de l'Europe à Nyköping (région Sörmland) autour du sujet de « Green Growth » en connexion avec le projet « EU2020 going local ».

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

Un thème important pour l'année 2013 était la programmation du nouveau programme INTERACT (2014-2020).

Le DATer a participé au Comité pour la programmation le 30 mai à Limassol et le 7 novembre à Dublin.

Le DATer a aussi participé au « programming task force » le 7 octobre à Bruxelles.

En plus, le DATer a participé au Comité de suivi du programme le 29 mai à Limassol et le 6 novembre à Dublin.

Le sujet de la coopération territoriale européenne et sa contribution à la cohésion territoriale a été exploré pendant trois mois, de février à mai, par un stagiaire travaillant au DATer. Les résultats ont été présentés à l'occasion du séminaire INTERACT « Indicators. Telling the story of European territorial cooperation » le 7 mai à Bruxelles.

9.4. Concertation et Consultation inter - fonds structurels

Le 25 octobre 2013, une réunion d'information et des ateliers concernant les nouveaux programmes des Fonds Structurels Européens (FEDER, FSE, INTERREG) pour la période de 2014 à 2020, ont étés organisés par le DATer en coopération avec les responsables des programmes ESPON, FEDER et FSE.

Après un volet d'introduction faisant l'état des lieux des nouveaux programmes, plus de 100 participants ont pu choisir entre trois ateliers parallèles consacrés à la croissance intelligente, à la croissance durable et à la croissance inclusive. Les ateliers ont permis aux participants de discuter et de faire du networking pour identifier des activités qui pourraient contribuer aux objectifs spécifiques des différents programmes. Cet évènement a fait partie de la consultation des nouveaux programmes.

(www.feder.public.lu/actualites/2013/10/Programmes_Fonds_Structurels_Europ_2014-2020/index.html)

9.5. ORATE / ESPON

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

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

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

Fin 2013, sur les 66 projets conduits par le Programme ESPON 2013 sur base d'appels à projets, 46 ont d'ores et déjà livré leur rapport final, 20 autres seront livrés en 2014. En termes administratifs et budgétaires, 30 projets ont déjà été clôturés. 36 projets sont encore en cours ou proches d'être finalisés (Priorité 1: 14 projets; Priorité 2: 8 projets; Priorité 3: 8 projets; Priorité 4: 6 projets).

De plus, sur les 19 projets conduits par le Programme ESPON 2013 dans le cadre de contrats de service, 12 ont été finalisés au niveau de leur contenu et 7 projets sont encore en cours.

Le comité de pilotage s'est réuni 4 fois en 2013 et a conduit 18 procédures d'approbation écrites afin d'assurer le suivi du Programme. Le groupe de travail « ESPON Post 2013 Joint working Group », créé en 2012 et en charge de l'élaboration d'un programme ESPON 2020, s'est réuni 4 fois et a mené 2 procédures d'approbation écrites en 2013.

ESPON a pérennisé en 2013 ses efforts en matière de communication, promotion et capitalisation des résultats sur la base des outils suivants :

- édition de 8 newsletters et 6 communiqués de presse ;
- édition de 11 nouvelles publications :
  - Report from the ESPON Internal Seminar of 5-6 December 2012 in Paphos - Cyprus
  - Second ESPON Synthesis Report "Territorial insight: Where to focus what types of investments
  - ESPON ATLAS - Territorial Dimensions of the Europe 2020 Strategy
  - Evidence Brief "European Territorial Cooperation"
  - Evidence Brief "Territorial Dimensions of Europe 2020 Strategy"
  - Evidence Brief "Territories with Geographic Specificities"
  - Evidence Brief "Services of General Interest"
  - Evidence Brief "Post-crisis migration trends"
  - Territorial Observation n°7 on "Natural Hazards and Climate Change in European Regions"
  - Territorial Observation n°8 on "Regions Integrating Land and Sea"
  - Territorial Observation n°9 on "Gateway Functions in Cities"

Deux séminaires ont été tenus respectivement en Irlande (13-14 juin 2013) et en Lituanie (04-05 Décembre 2013). Ont été organisés 4 workshops d'envergure européenne en mai, septembre, octobre et novembre ainsi qu'une journée d'information lors de l'ouverture de l'appel à projets à Bruxelles. De plus une conférence scientifique a été organisée à Luxembourg les 12-13 septembre 2013.

Tous ces évènements ont réuni un total de 650 participants.

En 2013, les discussions sur le futur programme ESPON 2014-2020 avec la Commission Européenne et les Etats Membres et Partenaires de l'UE ont été poursuivies.

ESPON Contact Point

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

Afin de développer un débat dédié à la mise en œuvre de la politique régionale européenne au Luxembourg, il organise et participe à des conférences.

La conférence annuelle du 25 octobre 2013 a illustré les défis liés à la mise en œuvre de la Stratégie Europe 2020 au niveau local, transfrontalier et national. Elle a réuni une cinquantaine de praticiens.

Enfin, le Point de Contact assure un dialogue permanent avec les autres Points de contact européens. En 2013, il a activement contribué au projet USESPON, piloté par le Royal Town Planning Institute au Royaume-Uni et auquel les Points de contact allemand, français, grec

et polonais ont participé. Au Luxembourg, les activités ont visé à soutenir l'élaboration des programmes opérationnels pour la période 2014-2020 en fournissant aux acteurs concernés des cartes et données régionalisées ciblées.

En 2013, des chercheurs du CEPS et/ou de l'Université du Luxembourg participaient à 2 projets de recherche ESPON.

9.6. Urbact

Le programme URBACT vise à développer les échanges d'expériences entre les villes et les acteurs européens des programmes urbains menés par l'Union européenne et à contribuer ainsi à améliorer les actions conduites, au niveau des villes et des régions, pour remédier à des problèmes communs. Le programme cofinance des actions diverses d'échange d'expériences (réseaux thématiques, groupes de travail, études et autres initiatives).

Le Grand-Duché de Luxembourg participe au programme européen Urbact II. En 2013, le Département de l'aménagement du territoire a représenté le Luxembourg lors de la réunion du « Monitoring Committee ».

Dans le cadre des propositions législatives qui définiront la politique de cohésion de l'UE pour la période 2014-2020, la Commission européenne a proposé de continuer avec le programme URBACT en tant qu'outil essentiel en vue d'un développement urbain durable et intégratif.

Aussi, les Etat membres et la Commission européenne discutent depuis le début 2013 les principes du programme URBACT III 2014-2020 dans le cadre d'un groupe de travail conjoint dans lequel le Luxembourg est représenté à travers le Département de l'aménagement du territoire.

9.7. 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.

En 2013, un nouveau GECT a été constitué, le premier d'ailleurs sous droit luxembourgeois. En effet, 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 a son siège à Luxembourg. Après accomplissement des procédures d'approbation dans les régions membres de la Grande Région, le GECT « Secrétariat du Sommet de la Grande Région » a été constitué par arrêté grand-ducal du 30 juillet 2013.

9.8. 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 24 réunions du groupe. A noter que le Conseil des Ministres des Affaires Générales ou le COREPER ont adopté à 14 reprises des parties de règlement en vue de permettre une transmission au Parlement Européen, qui est codécideur.

Tout le paquet législatif relatif à la politique de cohésion a été décidé le 17 décembre 2013 et publié le 20 décembre. De même, le Cadre financier multi-annuel a été débattu dans d'autres enceintes et finalement approuvé.

En parallèle, la Commission européenne a proposé et discuté avec les Etats-membres les actes déléguées et les Actes d'exécution, qui seront adoptées seulement en 2014.

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 entamé les travaux relatifs à cet Accord de partenariat en 2012 et poursuivi en 2013, avec l'aide d'un consultant.

Quatre réunions plénières du groupe des ministères avec le consultant ont mené à une version provisoire (en attendant la version finale des règlements) transmise de façon

informelle à la Commission européenne le 26 septembre 2013. Une réaction de la Commission est intervenue en janvier 2014.

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 initialement pour but la préparation aux exigences de la nouvelle loi de 2004/2011 concernant l'aménagement communal et le développement urbain et depuis lors également aux exigences de la nouvelle loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire. 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 des 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 initialement 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.