



Notre réf.: 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C

Dossier suivi par : Sonja GOMPELMANN
Tél. 247-84663
E-mail sonja.gompelmann@mi.etat.lu

Luxembourg, le 31 juillet 2019

AVIS

La commission d'aménagement, ci-après dénommée « *la commission* », dans sa séance du 8 mai 2019, à laquelle assistaient les membres Monsieur Arno Van Rijswijck, Madame Myriam Bentz et Monsieur Frank Goeders, a émis à l'unanimité des voix le présent avis, conformément à l'article 11 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, ci-après dénommée « *la Loi* », relativement au projet de refonte complète du plan d'aménagement général (PAG) de la commune de Strassen présenté par le collège des bourgmestre et échevins et élaboré par les bureaux d'études Van Driessche Isabelle dénommé ci-après « *le PAG* ». Les représentants-experts Messieurs Philippe Peters, Fabien Nimax, Sven Fiedler, Olivier Jeitz et Roland Fox assistaient avec voix consultatives à la séance.

En vertu de l'article 11 alinéa 2 de la Loi « *la commission d'aménagement émet son avis quant à la conformité et la compatibilité du projet d'aménagement général avec les dispositions de la loi, et notamment les objectifs énoncés à l'article 2, ses règlements d'exécution, ainsi qu'avec les plans et programmes déclarés obligatoires en vertu de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire et avec les objectifs énoncés à l'article 1 de la prédite loi.* »

I. Plans et programmes déclarés obligatoires en vertu de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire

La loi du 17 avril 2018 précitée a pour objectifs :

- d'assurer à l'ensemble de la population des conditions de vie optimales par une mise en valeur et un développement durable de toutes les parties du territoire national ;



Réf : 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C

Objet : Avis de la commission d'aménagement

- d'orienter et de concentrer le développement territorial aux endroits les plus appropriés du territoire national ;
- de procéder à l'observation et au suivi de l'évolution territoriale et veiller à la coordination des politiques sectorielles communales, intercommunales, nationales, transfrontalières et internationales ayant une répercussion sur le développement territorial ;
- de veiller à une utilisation rationnelle du sol ainsi qu'à un développement urbanistique concentrique et cohérent et inciter les communes à développer des stratégies communes.

I.A. Programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT)

Le programme directeur d'aménagement du territoire constitue le document de référence pour tous les instruments de l'aménagement du territoire. Aux fins de pouvoir réduire les effets négatifs de l'évolution spatiale tendancielle et de favoriser une meilleure répartition des activités humaines sur le territoire ainsi qu'un regroupement des flux de trafic, le PDAT revendique la mise en place d'une armature urbaine concentrée autour de plusieurs pôles de développement décentralisés.

La commune de Strassen est considérée par le PDAT comme faisant partie de l'agglomération de la Ville de Luxembourg. La Ville de Luxembourg et son agglomération forment le centre dynamique du pays, la capitale étant le principal pôle d'emploi du pays et même de la région transfrontalière. Le développement de la Ville de Luxembourg s'est accompagné d'un phénomène de périurbanisation, en extension continue, de sorte que l'agglomération forme aujourd'hui une conurbation diffuse qui empiète de plus en plus sur les espaces ruraux. Les conséquences de cette évolution sont nombreuses et les importants flux de trafic quotidiens en direction de la Ville de Luxembourg en sont la démonstration la plus visible.

L'agglomération de Strassen se caractérise par une artère d'urbanisation centrale le long de la route d'Arlon, d'une densité et comportant des fonctions urbaines très variables. D'un point de vue naturel, le territoire se démarque au nord par la présence de forêts faisant partie du réseau Natura 2000, d'espaces de transition sur le paysage ouvert - cependant souvent déjà entamés par l'urbanisation existante - d'un certain intérêt au vu de biotopes et d'habitats d'espèces protégés.

Pour assurer un développement coordonné entre le centre de l'agglomération et ses communes périphériques, du point de vue de l'aménagement du territoire, il apparaît nécessaire d'en réorienter le potentiel de croissance et de structurer l'espace en question. Cette structuration



Réf : 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C

Objet : Avis de la commission d'aménagement

doit notamment contribuer à renforcer les fonctions centrales, à densifier d'une manière adaptée la structure urbaine et à assurer une gestion intégrée des flux de transports entre le centre et la périphérie.

Au niveau du maillage d'espaces verts intra-urbain, une attention particulière est à porter à la qualité des espaces verts existants et à créer (notamment publics) dans le cadre des futurs projets d'urbanisation.

Il importe également de mettre en évidence la consommation foncière importante générée par le projet de PAG qui comprend, d'après le rapport environnemental, quelques 103 hectares à urbaniser, dont quelques 24 hectares constituent des extensions du périmètre d'agglomération.

En vue de répondre aux orientations stratégiques de l'aménagement du territoire, il est indiqué que les autorités communales, avant de consommer des terrains libres en périphérie, mobilisent en priorité les surfaces libres à l'intérieur des structures urbaines existantes. En outre, il convient de favoriser une densification adaptée à proximité de l'offre des transports en commun (Annexe 1) et des équipements et services.

En matière de développement économique, le PDAT recommande de limiter la création de zones économiques locales aux cas où elles sont indispensables pour permettre la relocalisation de petites entreprises locales et de concentrer le développement économique dans les zones d'activités économiques régionales et nationales situées aux endroits les plus appropriés du territoire plutôt que dans des petites zones communales éparpillées.

En vue de réduire au maximum l'utilisation de la voiture privée au sein des localités, il importe également de relier les points d'intérêts tels que les infrastructures scolaires, les arrêts des transports publics, le commerce de détail, les sites de récréation culturelle, sportifs, naturels ou touristiques par des itinéraires cyclables et des cheminements piétonniers directs, sécurisés et aussi aisément praticables que possible. Il convient de relier le réseau communal d'itinéraires cyclables au réseau cyclable national par des raccordements au sens de l'article 3 de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux. Dans ce contexte, il convient d'attirer l'attention des responsables communaux sur l'étude de cyclabilité réalisée dans le cadre de la convention territoriale Etat-Communes « DICI ». En effet, la réalisation du réseau identifié dans cette étude contribuera de façon significative à la promotion de la mobilité douce.



En outre, étant donné que l'urbanisme et l'aménagement de l'espace public orientent considérablement le choix du mode de transport, il est recommandé d'utiliser les outils mis à disposition dans la stratégie pour une mobilité durable MODU 2.0.

Pour conclure, le développement urbain étant un processus continu de caractère évolutif et dynamique, il convient, en vue d'une gestion proactive du développement territorial, d'évaluer et de contrôler régulièrement, à l'aide d'outils et d'indicateurs, la pertinence des stratégies de développement envisagées ainsi que leur compatibilité avec les options d'aménagement régionales et nationales.

I.B. Plans directeurs sectoriels primaires à l'état de projet

Les plans directeurs sectoriels primaires sont actuellement à l'état d'avant-projet de règlement grand-ducal soumis à l'enquête publique. A ce stade, ils n'ont donc pas de valeur juridique, mais il importe de les prendre en considération dans le cadre des PAG étant donné qu'ils déploieront leurs effets une fois rendus obligatoires.

Projet de plan sectoriel « paysages » (PSP)

La partie nord du territoire de la commune de Strassen, le Strooserbësch, est recouvert par le grand ensemble paysager « Vallées de l'Eisch et de la Mamer » du projet de plan directeur sectoriel « paysages ».

Il n'y a pas d'observations particulières dans le sens d'une incompatibilité à formuler.

Projet de plan sectoriel « logement » (PSL)

Le projet de plan directeur sectoriel « logement » ne prévoit aucune zone prioritaire d'habitation sur le territoire de la commune.

Il n'y a par conséquent pas d'observations particulières dans le sens d'une incompatibilité à formuler.

Projet de plan sectoriel « transports » (PST)

Le projet de plan directeur sectoriel « transports » prévoit cinq projets routiers et ferroviaires sur le territoire de la commune, à savoir le projet A6 – Sécurisation / Optimisation de la Croix de Cessange et de l'échangeur Helfenterbrück (Projet 4.3.), les deux voies de délestage de Strassen (Projet 6.2.), le Boulevard de Merl (N6-N5-A4 ; Projet 6.1.) , la ligne de tram entre la place de



l'Etoile et l'intersection Route d'Arlon-Boulevard de Merl (2.5)., la ligne de tram entre la place de l'Etoile et l'intersection Route d'Arlon-Boulevard de Merl (2.5) et la ligne de tram sur le Boulevard de Merl (Projet 2.6.) ainsi que la ligne de tram entre l'intersection Route d'Arlon - Boulevard de Merl et Tossebiërg (Projet 2.10) et finalement la PC1 Strassen-Junglinster (8.3).

La commission constate que les couloirs et zones superposés ont été repris dans la partie graphique du PAG, à l'exception du couloir et de la zone superposée pour la piste cyclable Strassen-Junglinster (8.3).

En outre, la commune de Strassen a indiqué un tracé de la ligne de tram entre l'intersection Route d'Arlon - Boulevard de Merl et Tossebiërg pour laquelle aucun couloir ni zone superposée n'a été défini dans le PST parce que le projet de loi de financement ainsi que l'avant-projet détaillé devront encore être finalisés. Il conviendrait ainsi de réserver davantage de surfaces sur les parcelles cadastrales n° 109/3468, 122/3471, 116/1975, et 125/2432 pour permettre la réalisation d'un pôle d'échange performant bus-tram à hauteur du quartier « Bâtiself partie 1,2 et 3 » sans pour autant hypothéquer une extension ultérieure du réseau tramway sur la route d'Arlon et sur le boulevard de Merl. En effet, la surface réservée par le projet de PAG ne suffira pas pour organiser le transport en commun, le flux de piétons et cyclistes et la circulation routière sur ce point névralgique.

Il n'y a pas d'observations particulières dans le sens d'une incompatibilité à formuler.

Projet de plan sectoriel « zones d'activités économiques » (PSZAE)

Le projet de plan directeur sectoriel « zones d'activités économiques » désigne une nouvelle zone d'activités économiques régionale « Luxembourg/Strassen ». Or la commission constate que cette zone d'activités n'est pas reprise par le projet de refonte du PAG.

Par contre, le projet de PAG prévoit la création respectivement l'extension d'une zone d'activités économiques communale au lieu-dit « Seiwecht ». Il aurait été souhaitable de réaliser prioritairement la zone d'activités régionale précitée plutôt que de vouloir créer une nouvelle zone d'activités économiques communale en ces lieux.

Aussi l'article 7 du PSZAE soumet-il la désignation de nouvelles zones ou le fait de procéder à l'extension de zones d'activités économiques communales existantes aux conditions cumulatives suivantes :

- a) elles s'intègrent dans le tissu urbain existant et permettent de renforcer la mixité des fonctions dans la ou les localité(s) ou partie(s) de localité(s) ;
- b) elles ne contribuent pas au mitage manifeste du paysage ;



- c) elles ne contribuent pas à une disproportion manifeste entre les surfaces destinées principalement à l'habitation et celles destinées aux zones d'activités économiques communales.

Pour conclure, la commission recommande de désigner la ZAER qui figure dans le projet de PSZAE et de ne procéder à l'extension de la ZAE communale existante qu'en cas de besoin manifeste.

I.C. Plans d'occupation du sol / Plans d'aménagement partiel / Plans d'aménagement global

La commune n'est pas concernée par un plan d'occupation du sol. Il n'y a donc pas d'observations particulières dans le sens d'une incompatibilité à formuler.

II. Règlement grand-ducal du 8 juillet 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune

Partie graphique

La commission constate que la partie graphique ne fait pas dans tous les cas de figure une bonne application des deux régimes d'exécution du PAG, à savoir des zones soumises à l'élaboration d'un PAP « quartier existant », respectivement d'un PAP « nouveau quartier ». Il est en effet hautement recommandable de soumettre en principe toutes les zones entièrement viabilisées et majoritairement urbanisées au régime du PAP « quartier existant ». Si tous les fonds longeant la route d'Arlon notamment constituent des terrains entièrement viabilisés, la commission pourrait cependant accepter leur classement en zone PAP « nouveau quartier » puisque des restructurations du tissu urbain y actuellement existant nécessitent partiellement une telle mesure.

Qui plus est, la commission relève que la partie graphique fait preuve d'une fragmentation excessive de zones, notamment des zones d'habitation 1 [HAB-1], des zones d'habitation 2 [HAB-2], des zones mixtes urbaines [MIX-u] ou encore des zones spéciales « administratives » [SPEC]. La commission tient à rappeler que le PAG constitue par essence un document de planification visant le développement urbain futur de la commune et ne doit pas se limiter à une analyse et un gel de la situation actuellement existante.

Cette fragmentation excessive de l'espace va aussi à l'encontre de la mixité des fonctions, objectif pourtant visé par l'article 2 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 précitée. Ni le contenu de la partie écrite, ni le contenu des PAP « quartier existant » ne formulent des réponses adéquates à cette



question essentielle. Par ailleurs, les coefficients de densité actuellement proposés ne sont guère toujours cohérents d'une sous-zone à l'autre et sont dans la mesure du possible à harmoniser. Cette mesure serait également essentielle afin de réduire sensiblement la fragmentation excessive de l'espace en petites sous-zones.

Dans ce contexte, force est également de constater que la lisibilité de la partie graphique est difficile par endroits. En effet, la superposition de plusieurs zones et autres informations ne permet pas une lecture aisée du document. Partant, il est primordial d'améliorer la lisibilité de la partie graphique dès lors qu'il s'agit d'un document réglementaire ayant force de loi.

Il serait également d'une certaine utilité de compléter la partie graphique en y indiquant le fond de plan (parcellaire, constructions, routes et autres aménagements, etc.) pour les fonds appartenant aux communes limitrophes.

La commission rend également attentif au fait que l'application de la zone d'habitation 2 [HAB-2], notamment directement le long de la route d'Arlon et aux lieux moins bien desservis par le transport public (Annexe 1), n'est guère appropriée. En fait, ce type de zone génère essentiellement, voire exclusivement des maisons plurifamiliales, mode d'utilisation du sol non approprié en ces lieux. Partant, la commission plaide fortement pour une zone mixte urbaine [MIX-u] le long de la route d'Arlon, tout en s'assurant que pour tout projet y développé, un minimum d'autres fonctions urbaines que l'habitat soit assuré. Cette mesure est essentielle afin de garantir l'objectif premier consistant dans la mixité des fonctions, visé par ce type de zone. Les zones d'habitation 2 [HAB-2] ne répondant pas aux exigences précitées seraient à remplacer par des zones d'habitation 1 [HAB-1].

En outre, la commission constate que le projet de PAG prévoit d'importantes zones destinées à être urbanisées aux lieux-dits rue des Carrières, « *am Pull* », « *Schleedbierg* » et « *bei Bolleschmuer* », qui vont de pair avec un remaniement conséquent du réseau routier projeté en ces lieux. La commission s'interroge sur le bien-fondé d'une partie de ces zones puisque la proximité du rond-point et de la nouvelle voie de délestage ne plaident guère en faveur de la création de nouveaux quartiers d'habitation en ces lieux. (Cf. schémas directeurs respectifs)

Si, d'une manière générale, l'approche choisie pour la désignation de zones d'espaces publics [BEP-ep] est accueillie favorablement, certaines zones méritent toutefois une attention particulière au vu de la présence de biotopes protégés, de leur fonction dans le maillage écologique existant et de l'axe vert à créer entre les parties nord et sud de Strassen. Il s'agit de la zone d'espaces publics [BEP-ep] allant du croisement rue des Carrefours/rue des Mugnets vers



Réf : 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C

Objet : Avis de la commission d'aménagement

l'autoroute pour longer celle-ci. Elle forme une lisière au nord des zones destinées à être urbanisées, de la zone d'espaces publics [BEP-ep] à l'est du Val des Roses (tampon avec l'autoroute) dans la ligne de la zone de verdure désignée au nord, des extensions de la zone BEP à l'est entre la Mairie et la rue Feyder ainsi que la partie à l'est de la rue Feyder qui devraient de préférence être maintenus en zone verte.

Par ailleurs, la commission observe que les deux espaces publics réalisés sous forme de place au niveau du PAP quartier existant « *Am Pescher* » (réf 16262/6C) sont illustrés en tant que réseau routier (zone blanche). Or une des places est aménagée en tant qu'espace vert public. Dès lors, il y a lieu d'illustrer celle-ci en tant que zone d'espaces publics [BEP-ep] ou similaire au niveau du PAG.

Quant aux zones de sports et de loisirs - tourisme rural [REC-tr], la commission estime que la zone au « *Reckenthal* » devrait actuellement se limiter aux seuls bâtiments existants vu la proximité du réseau Natura 2000. Aussi, ce site devrait plutôt faire l'objet d'une zone REC - équitation spécifique sans tourisme rural.

En ce qui concerne le couloir pour projet routier traversant la zone verte au lieu-dit « *Schleedbiert* » et dont l'utilité échappe à la commission, force est également de constater que cette nouvelle voie de circulation n'est guère compatible avec le projet de remise en culture et d'aménagement final de la décharge y étant actuellement existante.

En ce qui concerne le volet gestion de l'eau, la commission voudrait rendre attentif aux articles 42(4bis) et 46(3) de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau dans sa version applicable à partir du 27 mai 2018 qui stipulent qu'une nouvelle zone destinée à être urbanisée ne peut être désignée et le statut d'une zone d'aménagement différé ne peut être levé que si les infrastructures d'approvisionnement en eau, respectivement d'assainissement sont assurées.

Notons à ce point que la capacité d'épuration de la station d'épuration biologique de Beggen (210.000 éh) sera augmentée pour répondre adéquatement au développement urbain visé dans les communes raccordées. Une première adaptation urgente à 240.000 est actuellement en phase de chantier et sera achevée en 2020. La prochaine extension est divisée en 2 phases et permettra une augmentation progressive passant par 340.000 éh à une capacité finale de 450.000 éh (vers 2025).

L'approvisionnement en eau potable à long terme ainsi que la capacité de stockage des réservoirs sont également suffisants.



Quant au volet cours d'eau, la commission estime qu'il serait favorable de prévoir une servitude « urbanisation – cours d'eau » [CE] d'une largeur de 5 mètres de part et d'autre du cours d'eau « Aalbaach » au niveau des zones de bâtiments et d'équipements publics [BEP] et des zones mixtes urbaines [MIX-u] au lieu-dit « *Grousswiss* » ainsi que de son affluent au lieu-dit « *Rausch* » venant de la piscine Les Thermes. Ces zones de servitudes sont en effet indispensables pour contribuer à atteindre le bon état écologique des cours d'eau en vertu de la directive cadre sur l'eau (2000/60/CE), conformément à l'article 5 de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau.

Quant à la protection de l'environnement construit, la commission estime que l'objectif fixé par l'article 2 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 précitée n'est guère atteint.

S'il est vrai que le tissu bâti de Strassen a connu d'importantes mutations ces derniers temps, en l'occurrence le long de l'artère principale de la route d'Arlon, il y a tout de même lieu de soulever que ponctuellement des immeubles présentant encore caractère et authenticité ont persisté les décennies voire les siècles. Les immeubles identifiés pour sauvegarde constituent des témoins importants documentant l'évolution de Strassen. Une perte complète de ces repères historiques serait néfaste pour l'identité locale. Il s'agit en effet notamment des anciens fragments du centre historique de Strassen qui témoignent de l'histoire rurale notamment. Les quelques immeubles et éléments munis d'une protection communale ne constituent en effet qu'une approche timide et incohérente. A titre d'exemple, parmi plusieurs fermes et maisons rurales groupées autour de l'intersection entre la rue des Carrefours et la rue des Romains, seulement une ferme a été reprise en tant qu'élément protégé.

Il serait par conséquent essentiel de couvrir les fonds concernés d'un secteur protégé. Aussi, les immeubles présentant une valeur patrimoniale devraient être repris conformément à la liste annexée au présent avis (Annexe 2).

En ce qui concerne les zones soumises à l'élaboration d'un PAP « nouveau quartier », la commission souhaite formuler des considérations générales qu'il importe de prendre en compte.

Force est de constater que les zones « nouveau quartier » sont fortement subdivisées en différentes zones de base avec des coefficients d'utilisation du sol variés, ce qui s'avère être contreproductif pour la flexibilité urbanistique des développements urbains et implique souvent des ruptures d'échelles dues à des densités projetées trop contrastées. Cette manière de procéder risque en effet de compartimenter et de diviser le nouveau quartier par « type de logements » en fonction de la zone de base (HAB-1 ou HAB-2), générant d'un côté des logements



Réf : 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C

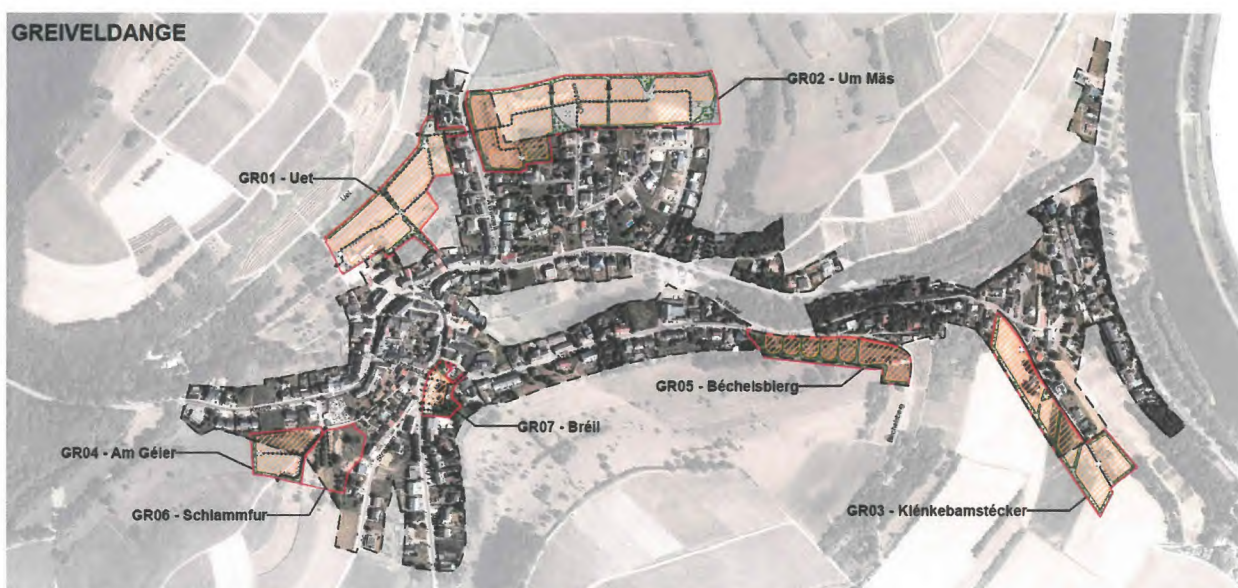
Objet : Avis de la commission d'aménagement

collectifs et de l'autre des maisons individuelles. Or il importe de garantir une bonne mixité des différentes typologies de logements à l'intérieur même du quartier afin de favoriser une mixité sociale et la résilience du quartier.

Par conséquent, la commission prône la mise en place de zones d'habitation 1 [HAB-1] plus élargies pour les quartiers résidentiels au lieu d'une segmentation de zones d'habitation 1 et 2 [HAB-1 et HAB-2]. Cette mesure permettrait de maîtriser la projection de résidences dans les nouveaux quartiers et de garantir une certaine échelle humaine dans les nouveaux quartiers afin de créer un quartier attractif et durable garantissant à terme la sédentarité de la population ainsi qu'une cohésion sociale.

Dès lors, les densités de logements seraient également à adapter en conséquence. De manière générale, la commission prône une densité de 70 unités de logement par hectare pour les grands développements urbains et une densité de 25 unités de logement par hectare pour les petites zones intermédiaires telles que les sites rue Follereau, rue Mère Teresa ou encore la rue des Carrières (partie 1).

En ce qui concerne les schémas directeurs, dénommés ci-après « SD », la commission apprécierait le fait que les différents SD soient représentés sur un plan d'ensemble, regroupés par zone afin de faciliter la compréhension de l'interaction entre les SD et le contexte environnant. Pour ce, l'utilisation d'une ortho-photo de Google Earth comme plan de base pour les SD permettrait d'avoir un contexte relativement mis à jour.



Plan d'ensemble reprenant le différents SD à titre d'illustration



Réf : 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C
Objet : Avis de la commission d'aménagement

Afin de bénéficier d'une vision cohérente d'ensemble des sites destinés à être urbanisés, la commission invite également les auteurs de projet à élaborer un tableau récapitulatif qui reprend l'ensemble des informations nécessaires pour la planification d'un PAP « nouveau quartier », respectivement les coefficients de densité [CUS, COS, CSS, DL], la surface du terrain ainsi que la zone de base et/ou zone superposée du PAG.

SD par localité de la commune	Zone destinée à être urbanisée	Zone superposée	Surface brute	Surface nette	COS (net)	Surface emprise au sol	CSS (net)	Surface sol scellé	CUS (brut)	Surface construites brutes	DL (brut)	Nombre d'unités de logements
Localité X												
SD X1												
SD X2												
Localité Y												
SD Y1												
SD Y2												

Tableau récapitulatif reprenant les schémas directeurs à titre d'illustration

De manière générale, l'étude préparatoire des SD regroupant les parties écrites et graphiques, n'est pas assez claire et concise. En effet, il importe de synthétiser davantage la partie écrite sur l'essentiel afin de définir un concept de développement urbain, de mobilité et des espaces verts cohérent et d'identifier les principaux enjeux du concept urbanistique.

En ce qui concerne la partie écrite du SD, l'usage d'une seule langue administrative est à favoriser. Or la partie écrite fait usage du français pour la table des matières et les titres et de l'allemand pour le texte.

La commission préconise également de compléter la partie écrite du PAG par un extrait du PAG afin que la zone de base et/ou superposée soit directement identifiable. En effet, il importe que tous les éléments nécessaires à la planification du nouveau quartier soient présents dans l'étude du SD.

En outre, la commission déplore que les SD ne soient pas complétés par une esquisse illustrant le concept de développement urbain.

Par ailleurs, vu la qualité médiocre des images de références intégrées dans les parties écrites, la commission requiert de les éliminer du dossier. En effet, celles-ci ne correspondent souvent guère à la situation réelle du terrain ou ne sont pas des exemples à suivre pour la promotion de développements urbains innovateurs.



Au niveau de la partie graphique, il y a lieu de compléter un grand nombre de SD par l'emplacement du bassin de rétention des eaux pluviales dès lors que ce dernier fait partie intégrante du concept des infrastructures techniques qui est à illustrer de manière complète au niveau des SD respectifs, tel que défini à l'article 8 du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu de l'étude préparatoire d'un projet d'aménagement général.

En outre, force est de constater que la majorité des SD projette une desserte locale sous forme d'impasse. De manière générale, il importe de valoriser les liaisons existantes et d'assurer une continuité des connexions entre le nouveau quartier et le tissu urbain existant. Généralement, l'aménagement de nouveaux quartiers sous forme d'impasse génère la création de quartiers introvertis, sous forme de satellite, déconnectés du tissu urbain existant. Si toutefois, la configuration et les contraintes du site ne permettent guère une continuité des cheminements routiers, il importe d'aménager le cul-de-sac sous forme de placette de manière à garantir une certaine qualité de l'espace et qu'il ne soit pas dédié aux manœuvres de rebroussement des voitures telles que les SD joints ci-dessous à titre d'illustration. Il est primordial d'éviter toute représentation circulaire sous forme de giratoire donnant la priorité aux manœuvres de voitures telle qu'illustrée ci-dessous.



En ce qui concerne les différentes zones soumises à l'élaboration d'un PAP « nouveau quartier », la commission tient à souligner les considérations suivantes à prendre en compte :

SD « route d'Arlon - Carrefours »

La commission constate que la densité de logements projetée de 130 unités de logement par hectare au niveau de la zone mixte urbaine est quelque peu élevée. Il y a lieu de réduire celle-ci



à quelques 110 unités de logement par hectare aux fins de garantir une cohérence d'ensemble avec le tissu urbain existant environnant.

Schéma directeur

La commission préconise d'urbaniser uniquement le long des voies existantes (Blockrandbebauung) afin de garantir une utilisation rationnelle du sol et un développement harmonieux. Il convient de supprimer la zone résidentielle projetée en intérieur d'îlot faisant preuve d'une sur-viabilisation.

SD « route d'Arlon – centre sud-est »

Force est de constater que le nouveau quartier a été compartimenté en 4 parties ce qu'il importe d'éviter afin de garantir une plus grande flexibilité urbanistique. Dès lors, il serait judicieux de subdiviser le site en deux zones seulement : une zone mixte urbaine et une zone d'habitation 2. De plus, la densité de logements projetée est quelque peu élevée. La commission préconise de fixer la densité de logements à 70 unités de logement par hectare pour la zone HAB-2 et à 100 unités de logement par hectare pour la zone MIX-U.

Au niveau de ladite zone HAB-2, il importe de garantir une mixité des typologies de logements. Par conséquent, un pourcentage minimum d'environ 10 à 15% de maisons unifamiliales devrait être fixé dans la partie écrite du présent SD pour la zone HAB-2 afin de contrôler un tant soit peu la mixité de types de logements.

Schéma directeur

Vu les proportions des îlots en question, il n'est pas opportun d'urbaniser ceux-ci en profondeur. Dès lors, la zone résidentielle projetée en cul-de-sac au niveau de la partie 1 serait à supprimer et à remplacer par une liaison piétonne qui se poursuit jusqu'au centre culturel Paul Barblé.

Il y a lieu de supprimer le chemin piéton projeté le long de la rue de la Poste puisque la zone résidentielle en ces lieux fait également office de connexion piétonnière.

SD « route d'Arlon – centre sud »

Schéma directeur

Il importe de veiller à l'échelle humaine du « nouveau quartier » en question. En tant que base pour la planification urbaine devrait servir la structure du parcellaire existant de l'îlot qui se caractérise par une multitude de parcelles étroites de largeurs variables. Force est de constater que le PAP se superpose sur 6 parcelles existantes. Dès lors, les façades sont



Réf : 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C

Objet : Avis de la commission d'aménagement

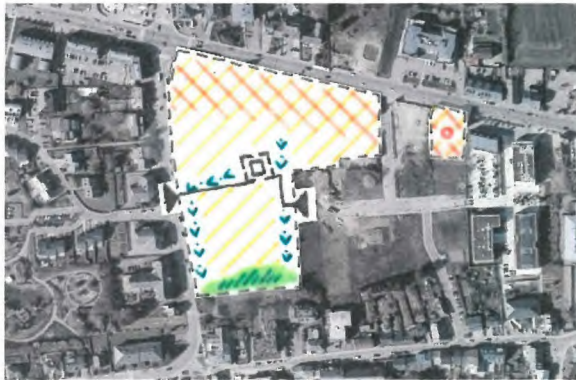
à rythmer par 6 séquences verticales. Cette disposition serait à fixer dans la partie écrite du SD.

SD « route d'Arlon – centre sud-ouest »

Schéma directeur

La commission relève une incohérence entre le PAP 16204/6C approuvé en date du 11 juin 2010 et le présent schéma directeur au niveau du réseau routier.

Le cheminement routier, qu'il y a lieu d'aménager sous forme de zone résidentielle, ainsi que la placette sont à adapter au contexte urbain existant. Dès lors, l'accès de la rue résidentielle est à aménager entre les deux bâtiments existants de la rue de la Chapelle. L'aménagement d'une rue supplémentaire en cul-de-sac vers le nord s'avère être superflu et non rationnel. Par conséquent, cet accès est à supprimer. (Cf. esquisse)



SD « route d'Arlon – centre nord-est »

Il s'avère que la maison sise 122, route d'Arlon est digne de protection. Dès lors, il importe d'illustrer une protection au niveau du PAG et du SD. Il est toutefois possible et conseillé de construire de nouvelles constructions en mitoyenneté afin de générer un front bâti cohérent et intéressant.

Schéma directeur

La desserte locale projetée sous forme de zone résidentielle serait à prolonger jusqu'au périmètre du PAP pour que celle-ci rejoigne la rue des Marguerites en vue de garantir une connexion entre les quartiers.

SD « Pescher 5 & 6B »

Force est de constater que les zones « Pescher 5 & 6B » sont couvertes d'une zone d'aménagement différé [ZAD]. Or les fonds concernés font actuellement l'objet de deux PAP



Réf : 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C

Objet : Avis de la commission d'aménagement

« nouveau quartier » pour lesquels la procédure d'adoption vient d'être entamée récemment. Par ailleurs, la commission s'interroge sur le bien-fondé de cette démarche. Partant, elle préconise de supprimer la superposition des zones concernées en tant que zone d'aménagement différé [ZAD].

Qui plus est, le projet de PAG prévoit un couloir pour projets routiers dans la zone de verdure [VERD] au nord desdites zones. Or cette nouvelle voie de circulation n'est pas compatible avec le projet de remise en culture de l'ancienne décharge existante. Par conséquent, ce couloir pour projet routier est également à supprimer au niveau du PAG.

En outre, l'article 17.1 de la partie écrite ayant trait à la servitude « urbanisation - espace vert » [EV] est à préciser de manière à interdire les réseaux routiers en ces lieux.

En ce qui concerne les parties 1, 2 & 3 de la zone « Pescher 5 & 6B », la commission renvoie à l'avis de la cellule d'évaluation émis en date du 22 mars 2019 (réf. 18539/6C). Elle relève que les considérations y émises n'ont pas encore été prises en compte.

De prime abord, il importe de revoir la délimitation des zones d'habitation HAB-1 et HAB-2 aux fins de permettre une plus grande mixité des typologies à travers l'ensemble du quartier en vue de garantir la cohésion et la mixité sociale du quartier. Il est en effet primordial de garantir une bonne mixité des différentes typologies de logements à l'intérieur même du nouveau quartier afin de favoriser une mixité sociale et la résilience du quartier.

Schéma directeur

Le plan directeur ainsi que le SD seraient à adapter en fonction des considérations émises dans le cadre de l'avis précité, tout en supprimant la connexion routière envisagée au niveau du « couloir pour projet routier » dès lors que celle-ci ne sera pas réalisée. (Cf. esquisse)



Réf : 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C

Objet : Avis de la commission d'aménagement



En ce qui concerne la partie 5 de la zone « Pescher 5 & 6B », la commission renvoie à l'avis de la cellule d'évaluation émis en date du 15 mars 2019 (réf. 18540/6C) en ce qui concerne les considérations urbanistiques qui sont d'application pour le nouveau quartier.

SD « Pottemt Bolleschmuer »

Force est de constater que le présent SD est fort compartimenté et comporte deux grandes zones d'habitation 2 [HAB-2]. Par ailleurs, les densités de logements varient fortement, allant de 15 à 80 unités de logement par hectare. Or ces données de base, que sont les zones PAG et les coefficients d'occupation du sol, engendreront un urbanisme fractionné omis de cohérence d'ensemble. Aussi, les immenses zones d'habitation 2 génèreront une succession d'immeubles collectifs sans mixité de typologies, ce qui va à l'encontre de toute mixité sociale.

Par conséquent, la commission plaide pour la mise en place d'une ou deux zones d'habitation 1 avec une densité de logements avoisinant les 65 unités de logement par hectare afin de générer une plus grande mixité de typologies dans l'ensemble du quartier.

En ce qui concerne la partie 4, la commission s'interroge sur le bien-fondé de cette zone puisque la proximité du rond-point et de la nouvelle voie de délestage ne plaident guère en faveur de la création d'un quartier d'habitation en ces lieux.

S'y ajoute que l'urbanisation desdits fonds est largement tributaire de la création de la voie de délestage et du déplacement de la Chaussée blanche et de la rue du Bois.

Pour toutes ces raisons, la commission est d'avis que les fonds en question seront actuellement à maintenir en zone de verdure [VERD]. (Cf. illustration p.17)



En outre, la commission préconise de déplacer à terme la zone de bâtiments et d'équipements publics [BEP] projetée au lieu-dit « *Schleiberg* » au nord de la partie 3 de la zone « Pottemt Bolleschmuer » aux fins de créer une transition cohérente entre les axes routiers importants, la zone de verdure préconisée et les nouveaux quartiers d'habitations. (Cf. illustration p.17)

Il importe également d'adapter la délimitation à l'est de la partie 2B afin que les maisons existantes de la rue du Bois puissent disposer d'un jardin privatif aux dimensions raisonnables de minimum 10 mètres. Or ceci n'est pas le cas (Cf. SD partie graphique).

Schéma directeur

Il importe de veiller à la continuité des connexions routières existantes, notamment au niveau de la prolongation de la rue Bannière.

De plus, la commission relève une rigidité et une linéarité du réseau routier qu'il importe d'éviter, ceci afin de réduire la vitesse des véhicules motorisés et d'augmenter l'attractivité de l'espace-rue. Dès lors, l'aménagement de séquences au niveau de l'espace-rue est essentiel.

Il est à noter que l'entièreté du site est sur-viabilisé, ce qui va en l'encontre d'une utilisation rationnelle du sol et de l'espace.

Aussi est-il préconisé d'aménager un axe longitudinal et transversal sous forme de desserte locale et de planifier les autres connexions sous forme de zones résidentielles.

SD « Pull » et « rue des Carrières (partie 2) »

Les considérations émises précédemment par rapport à l'urbanisation à proximité de la voie de délestage concernent également les deux SD précités. En effet, il y a lieu d'éviter toute création de nouveaux quartiers d'habitation le long de la nouvelle voie de délestage.

Dès lors, les délimitations des SD sont à redéfinir telles que proposées dans l'illustration ci-dessous.

Qui plus est, il importe de définir des mesures de transition adéquates avec les nouveaux quartiers d'habitation.

La commission s'interroge également quant à la densité de logements projetée en ces lieux (DL 20) et propose de l'augmenter à 25-30 unités de logement par hectare afin de promouvoir une utilisation rationnelle du sol et de l'espace.



SD « Schleidberg » (zone de bâtiments et d'équipements publics [BEP])

Selon les informations issues du rapport environnemental, cette extension du périmètre d'agglomération serait envisagée en vue de la réalisation d'une extension du centre de scout ainsi que d'un projet de logement locatif social. Or la commission estime qu'il n'est pas opportun de créer un quartier d'habitation en ces lieux puisqu'il s'agirait ici d'un nouveau quartier isolé et introverti qui ne serait pas bien relié au transport public. De plus, les fonds concernés sont fort exposés aux nuisances émanant de l'autoroute vu leur proximité directe.

Aux fins de maintenir une zone de transition cohérente vers le paysage ouvert et d'éviter une excroissance importante par rapport à une limite cohérente des zones destinées à être urbanisées, la commission se prononce actuellement pour un maintien de la délimitation du périmètre d'agglomération actuel. (Cf. illustration ci-dessous)

Par ailleurs, la commission propose de déplacer à terme la zone de bâtiments et d'équipements publics [BEP] au nord de la partie 3 de la zone « Pottemt Bolleschmuer » afin de créer une transition cohérente entre les axes routiers, la zone de verdure illustrée et les nouveaux quartiers d'habitation.

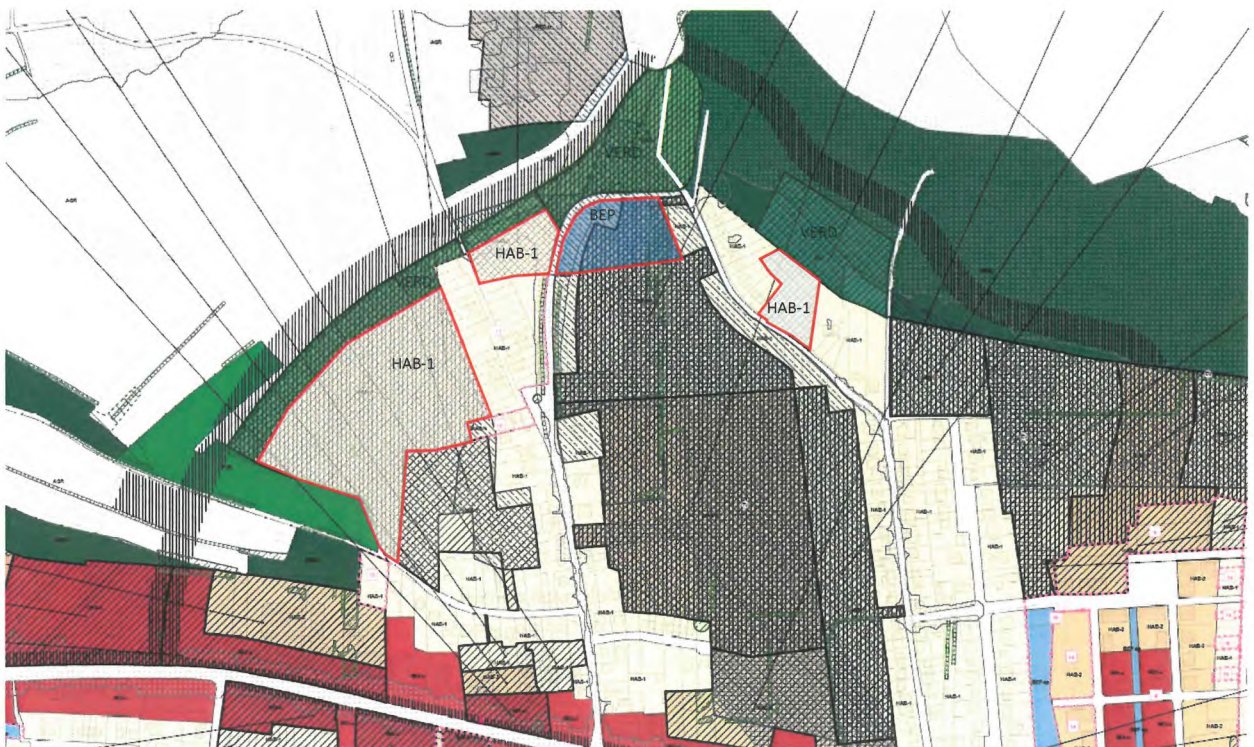


Illustration reprenant les délimitations des zones soumises à PAP - Pottemt Bolleschmuer / Pull / rue des Carrières et Schleidberg



SD « Hueflach »

La commission observe une trop importante rupture d'échelle au niveau des densités de logements projetées, variant de 20 à 110 unités de logement par hectare, ce qui génèrera un développement urbain non harmonieux et segmenté par zone d'habitation, favorisant la division sociale allant à l'encontre d'un aménagement urbanistique durable.

Ainsi, elle prône la mise en place d'une zone d'habitation 1 [HAB-1] avec une densité de logements d'environ 70 unités de logement par hectare. En effet, l'affectation d'une seule zone d'habitation 1 favorise la flexibilité urbanistique et la mixité des typologies au sein même du quartier. Les diverses typologies d'habitations seraient à combiner et à répartir sur l'ensemble du site pour former une entité cohérente et favoriser une cohésion sociale. Or la subdivision en différentes petites zones engendre incontestablement une division entre quartiers.

Schéma directeur

La commission note une incohérence au niveau du réseau routier en ce qui concerne les dessertes locales et les zones résidentielles. En vue d'une utilisation rationnelle du sol et de l'espace, la commission propose d'aménager un seul axe transversal sous forme de desserte locale et de prévoir un réseau continu de zones résidentielles pour l'ensemble du site restant. Les nombreux culs-de-sac projetés seraient à éviter afin de garantir une interconnexion entre les quartiers.

De manière générale, l'implantation d'une seconde route parallèlement à la route nationale N34 avec un accès direct depuis celle-ci est prohibé. En effet, le SD prévoit une mesure d'intégration spécifique qu'il importe d'aménager sous forme de zone tampon (zone de verdure).

Enfin, la commission s'interroge sur le bien-fondé d'aménager une zone mixte de commerce et de logement le long de la N34. En effet, la commission préconise davantage l'aménagement de commerces de proximité au centre du nouveau quartier afin de renforcer la centralité recherchée et illustrée au niveau du SD. Dans ce contexte, la coulée verte projetée est à interrompre en ces lieux pour éviter toute incohérence au niveau de l'aménagement urbain.

SD « Rue Follereau »

Force est de constater que la mise en place d'une zone d'habitation 2 [HAB-2] n'est pas cohérente et non souhaitable en ces lieux et qu'il importe d'y projeter plutôt une zone d'habitation 1 [HAB-1] afin de générer une certaine mixité sociale.



SD « Rue Mère Teresa »

La commission s'interroge sur la densité de logements projetée en ces lieux (DL 15) et préconise d'augmenter celle-ci à 30 unités de logement par hectare en vue de promouvoir une utilisation plus rationnelle du sol et de l'espace.

Schéma directeur

Il y a lieu de rationaliser l'aménagement urbain en projetant une zone résidentielle de quelques 5 mètres de largeur qui dessert des logements depuis les deux côtés de la rue. De plus, il convient de veiller à l'interconnexion entre quartiers et de prévoir un accès depuis la rue des Romains au lieu de planifier le nouveau quartier sous forme d'impasse. (Cf. Esquisse)



SD « Rue des Carrière partie – 1 »

La commission s'interroge sur la densité de logements planifiée en ces lieux (DL max. 20) et préconise de l'augmenter à 30 unités de logement par hectare afin de promouvoir une utilisation rationnelle du sol et de l'espace.

Schéma directeur

La commission recommande de rassembler l'espace vert public et les aménagements de rétention d'eau afin de générer un espace convivial et central augmentant l'attractivité du quartier et non de séparer les deux aménagements tels que projetés au niveau du SD.



SD « Kiem »

Il s'agit ici d'une extension du périmètre d'agglomération afin d'y projeter un développement urbain majeur.

De prime abord, la commission est d'avis que la partie sud de la zone d'habitation 2 [HAB-2] serait à classer en zone d'habitation 1 [HAB-1] puisqu'en principe, dans la zone HAB-1, la moitié des logements à y créer doivent être de type unifamilial, les 50% restants pouvant être de type collectif. Cette mesure favoriserait notamment la mixité des typologies de logements en ces lieux.

En outre, il serait plus judicieux d'intégrer la zone spéciale « Administration » [SPEC-ad] dans la zone d'activités économiques communale type 1 [ECO-c1] tout en réservant la partie nord aux activités compatibles avec l'habitat telles que les services administratifs ou professionnels notamment. Pour cette zone, il convient de fixer un pourcentage d'environ 20% destiné à des fonctions administratives dans la partie écrite.

En ce qui concerne la limite ouest du périmètre, celle-ci est à vérifier afin qu'elle n'empiète pas sur le maillage écologique et qu'elle respecte (notamment au nord) la zone non-aedificandi des 37 mètres le long de l'autoroute A6. En effet, il est primordial de mettre en place une zone tampon verte efficace.

De plus, la commission estime que la servitude « urbanisation - trame verte » [TV] planifiée sous forme de croix n'est guère appropriée, car elle ne permet pas de protéger les structures vertes existantes. L'axe est-ouest serait à maintenir tandis que l'axe nord-sud serait à supprimer. Ensuite, les structures vertes existantes localisées au sud-ouest du site ainsi que celles situées le long de l'autoroute seraient à préserver et à classer en zone de verdure [VERD]. Cette démarche permettrait de lier de manière efficace des espaces verts intéressants du nouveau quartier.

Par ailleurs, la rigidité du cadre légal de la servitude risque également de pénaliser les propriétaires directement concernés. La commission préconise de supprimer celle-ci et plaide plutôt pour une démarche plus flexible inscrivant des ceintures vertes qui incluent les cheminements piétonniers et les réseaux de pistes cyclables. Ceux-ci sont également à intégrer dans les SD.

Schéma directeur

Dans la zone destinée à l'habitation au nord du site, il y a lieu de prévoir des voiries sous forme de zones résidentielles et de déterminer un axe principal sous forme de desserte locale.



En outre, il importe d'éviter les longs axes routiers rigides et monotones. Des séquences dans l'espace-rue seraient à planifier afin de garantir un quartier attractif à échelle humaine où l'urbanisation influe naturellement sur la vitesse des véhicules motorisés.

SD « Arlon Kiem »

Schéma directeur

Le concept de mobilité est à retravailler afin de générer une continuité au niveau du réseau routier et d'éviter l'aménagement d'impasses qui n'engendrent que la création de nouveaux quartiers introvertis peu attrayants.

La disposition de rues alternatives (Schleichwege) serait impérativement à prévenir puisqu'elles seraient empruntées massivement en cas de trafic important sur la route d'Arlon. Dès lors, la commission conseille d'aménager l'entièreté du réseau routier sous forme de zones résidentielles de manière moins rigide. Les commerces et services situés au niveau de la route d'Arlon seraient à desservir directement par cette dernière.

SD « Autobahnüberbauung » (extension du périmètre)

La réalisation d'un quelconque projet en ces lieux est largement tributaire des différentes instances administratives de l'Etat dès lors qu'il s'agit d'une construction par-dessus de l'autoroute qui relève du domaine public de l'Etat. Néanmoins, un tel projet pourrait s'avérer bénéfique pour le quartier existant puisque celui-ci pourrait améliorer la problématique des nuisances sonores liées au trafic routier de l'autoroute A6.

SD « Arlon Schafsstrachen »

Schéma directeur

Tout d'abord, il importe d'éviter les aires de remboursement qui génèrent des quartiers introvertis et isolés par rapport au tissu urbain existant. Aussi, des zones résidentielles continues qui garantissent une inter-connectivité entre les quartiers devraient y être projetées. Par conséquent, il serait plus judicieux de veiller à une continuité du réseau routier entre la rue Schafsstrachen et le nouveau quartier projeté.

SD « Glass Center »

La commission est d'avis qu'il importe de revoir la zone de base de la partie est du nouveau quartier qui comprend la zone d'habitation 2 [HAB-2] et la partie de la zone d'habitation 1 [HAB-1] adjacente en contrebas. En effet, les fonds concernés se trouvent à proximité directe de

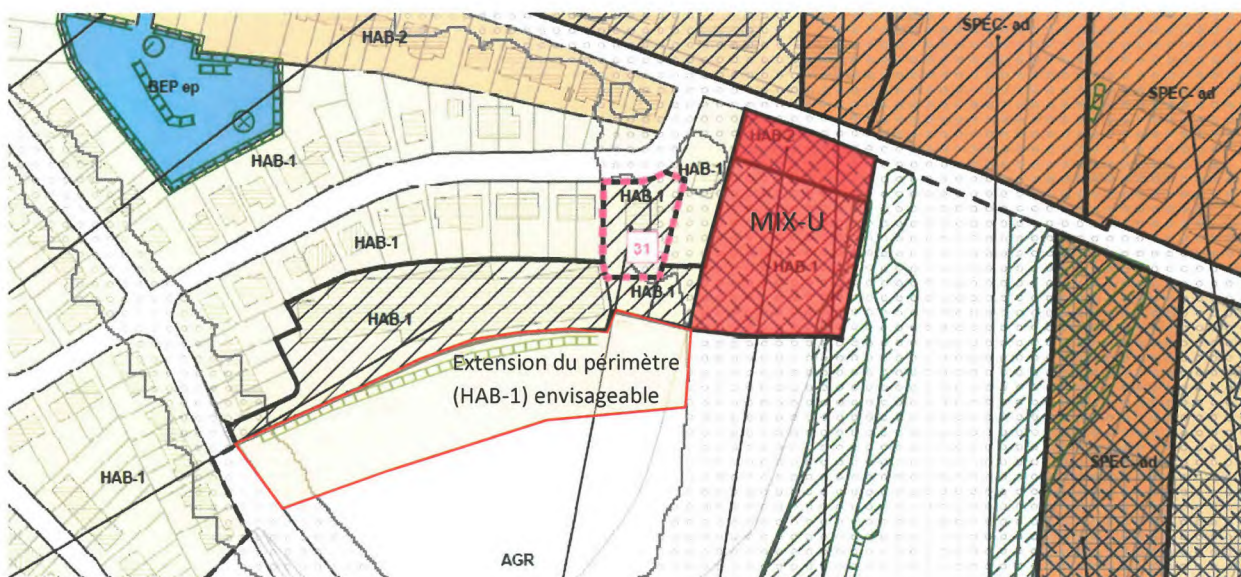


Réf : 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C

Objet : Avis de la commission d'aménagement

l'autoroute et sont soumis à d'importantes nuisances sonores. Dès lors, la mise en place d'une zone mixte [MIX] y serait plus cohérente, sous condition d'implanter des bâtiments avec des fonctions autres que l'habitat de manière à générer une barrière anti-bruit par rapport à l'autoroute. Le quartier d'habitation ne serait pas ou serait moins exposé au bruit.

Qui plus est, force est de constater que la délimitation au nord-ouest du périmètre ne permet pas une urbanisation rationnelle avec une implantation de part et d'autre de la zone résidentielle. A terme, un agrandissement du périmètre y serait envisageable et cohérent afin de rationaliser l'utilisation du sol et de l'espace. (Cf. illustration ci-dessous)



SD « Reckenthal » (ZAD)

Schéma directeur

Il importe de prendre en compte les contraintes liées à la proximité de l'autoroute afin de générer un quartier durable et attractif. La mise en place systématique d'aires de rebroussement est à éviter et l'aménagement de zones résidentielles continues est à privilégier afin de garantir une interconnexion entre le quartier en question et le tissu urbain existant.

SD « Rue du Cimetière »

Schéma directeur

Il importe de créer un front bâti le long de la rue du Cimetière afin d'améliorer l'attractivité des lieux et de créer un quartier à échelle humaine.

L'aire de rebroussement n'a pas lieu d'être et serait à supprimer du SD.



SD « Arlon Vallée »

Schéma directeur

Il y a lieu d'urbaniser uniquement le long de la route d'Arlon et de supprimer l'accès ainsi que la desserte locale sous forme de zone de rebroussement depuis la route d'Arlon. Aussi convient-il de maintenir une zone tampon qui protège l'urbanisation de la proximité de l'autoroute.

SD « Rue des Carrefours-est »

Schéma directeur

Une urbanisation en ordre contigu le long de la route d'Arlon serait à privilégier en vue de limiter les nuisances sonores à l'intérieur de l'îlot. Quant à la rue du Kiem, celle-ci est à urbaniser en front de rue uniquement. Tout accès et desserte locale permettant une densification en profondeur est à supprimer. En effet, la profondeur de l'îlot n'est pas assez grande pour permettre une utilisation rationnelle pour ce type de densification d'intérieur d'îlot.

SD « Westlich Demec »

Schéma directeur

Les dessertes locales sont à aménager sous forme de zones résidentielles afin de limiter la vitesse motorisée et le trafic des non-résidents du quartier.

Il y a lieu de rechercher une interconnexion avec le quartier récemment construit en deuxième position (PAP approuvé n°8 – réf. 16859/6c).

SD « Bâtiself »

Schéma directeur

Force est de constater que le concept de mobilité, respectivement le réseau routier n'est pas entièrement développé et que les parties est et ouest du futur quartier ne sont pas desservies en profondeur.

De plus, la desserte locale est très rigide ce qu'il importe d'éviter. Celle-ci est à retravailler afin de générer un espace-rue attractif doté de séquences urbaines.



SD « Suebelfeld »

La commission suggère d'ajuster le périmètre du nouveau quartier au nord-ouest de la zone afin de rationaliser l'utilisation du sol et de l'espace. En effet, certains reculs postérieurs des maisons existantes disposent d'une profondeur excessive de plus de 50 mètres, espace qui pourrait être optimisé dans le cadre d'un projet urbain.

Partie écrite

Au niveau de l'**article 3.1**, il y a lieu de supprimer les logements de type maison bi-familiale puisque les logements ainsi créés constituent des logements collectifs.

L'**article 3.2** devrait apporter une précision exigeant que, pour chaque PAP « nouveau quartier », un minimum de logements doit être de type maison unifamiliale. Cette mesure permettrait en effet de garantir une certaine mixité de différents types de logements dans les nouveaux quartiers. Aussi, la deuxième phrase de cet article serait à supprimer et à intégrer, le cas échéant, dans la partie écrite du PAP « quartier existant ».

Dans ce même ordre d'idées, le dernier alinéa de l'**article 4.1** serait à compléter par une disposition exigeant, pour chaque PAP « nouveau quartier », un minimum de logements de type maison unifamiliale. Le tableau repris à l'article 4.1 serait à préciser dans le sens que la désignation « Suebelfeld-partie 1 » devrait coïncider avec la désignation fixée par la partie graphique.

Aux fins de garantir une certaine mixité des fonctions dans les zones mixtes, la commission suggère de compléter les **articles 4.1 et 4.2** par une disposition exigeant, pour tout PAP « nouveau quartier », un minimum de surfaces construites brutes dédiées à des fonctions autres que l'habitat. Cette mesure serait en fait essentielle afin de garantir que l'objectif premier de ce type de zone soit atteint.

Au niveau de l'**article 7**, il y a lieu de faire abstraction des zones spéciales y mentionnées dès lors qu'il s'agit de zones d'activités économiques communales au même titre que celle fixée à l'article 6. La commission recommande de faire figurer les zones spéciales sous l'**article 7** en tant que zones d'activités économiques communales spéciales bien que le mode d'utilisation y soit précisé.



La notion de « *tourisme rural* » utilisée à l'article 9 serait à préciser de manière à ce qu'il soit clair quels types de bâtiments y peuvent être érigés. Il en est de même pour les notions « *centre équestre* » et « *école d'équitation* ».

L'article 10 fixe un dispositif valable pour les emplacements de stationnement automobile. En effet, la fixation d'un maximum d'emplacements pour les fonctions urbaines essentielles ainsi que la liberté de pouvoir aménager les emplacements sur la parcelle directement concernée ou à proximité est accueillie favorablement.

Toutefois, la commune ne saurait exiger une étude de mobilité pour ainsi déroger au nombre d'emplacements exigés pour les activités commerciales respectivement les projets pilotes « Quartier apaisé sans voiture », faute de base légale.

De plus, la commission constate avec satisfaction que des emplacements pour vélos sont exigés. Il est toutefois recommandé de se référer à des valeurs reprises dans le tableau ci-après.

Utilisation	Nombres minima d'emplacements pour vélos	Remarques
Maisons d'habitation	1 empl. par tranche de 50 m ² de surface habitable. ¹	Sont exclues les maisons unifamiliales, bi-familiales et tri-familiales
Immeubles administratifs et activités de services professionnels	1 empl. par 500m ² de surface construite brute. Supplément de 1 empl. par 70m ² de surface construite brute pour activités générant un taux de visiteurs élevé	Les emplacements supplémentaires doivent être accessibles au public. Une zone de réserve pour l'aménagement ultérieur d'emplacements supplémentaires est à prévoir.
Immeubles de commerce à partir de 1.000 m ² de surface de vente*)	1 empl. par 200 m ² de surface de vente*)	
Infrastructures culturelles avec places de visiteurs	1 empl. par 40 places de visiteurs	p.ex.: Théâtres, salles de concerts et cinémas

*) surface de vente au sens de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

Notamment, l'obligation d'aménager deux emplacements pour vélos pour les maisons unifamiliales semble être une disposition superfétatoire.

¹ Bâtiments d'habitation, net 1/50 m², mais 1 empl. par chambre à coucher



Au niveau de l'article 12, la formulation « [...] des bâtiments nécessaires à la première transformation du bois et à la surveillance des bois » serait à compléter, en application de l'article 6 de la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, par la formulation suivante « en rapport direct avec la forêt exploitée » et que les « activités de transformation du bois en tant que matière première énergétique ou de construction » ne tombent pas sous les activités autorisables.

L'article 17 ayant trait aux servitudes « urbanisation » tente de répondre à certains enjeux urbanistiques et environnementaux, ce qui est en principe apprécié.

Tout d'abord, il y a lieu de rectifier une erreur matérielle qui s'est glissée dans l'énumération qui suit le premier alinéa de l'article 17. En effet, pour la deuxième servitude le terme « espace vert » serait à remplacer par le terme « habitat ».

La servitude « urbanisation - habitat » [H] n'apparaît apparemment qu'une seule fois. De ce fait, les dispositions y relatives sont à préciser de la manière suivante : « La servitude « urbanisation – habitat » a comme objectif de protéger un corridor de déplacement et des terrains de chasse d'espèces protégées (avifaune, chiroptère). » Aussi, le terme « notamment » serait à éviter.

Pour ce qui est de la servitude « urbanisation - haie vive » [HV], la commission s'interroge quant à l'opportunité de créer, moyennant une disposition réglementaire, des écrans de verdure autour des futurs quartiers. En effet, cette disposition risque de provoquer une séparation stricte et linéaire du paysage avec le nouveau quartier à créer. Il serait plus utile d'inscrire dans le schéma directeur respectif la variabilité de cet écran de verdure visant un engrenage du paysage naturel et de l'urbanisation. La diversité des situations et donc également des mesures d'atténuation à mettre en œuvre mériteraient une approche plus nuancée.

Si, d'une manière générale, la commission soutient l'objectif visé par les servitudes « urbanisation - espace vert » [EV] et « urbanisation - trame verte » [TV] visant à développer un aménagement paysager de qualité pour ainsi freiner les effets négatifs de la fragmentation écopaysagère et garantir une certaine qualité de vie aux futurs habitants, elle relève toutefois que celle-ci concernent souvent des surfaces d'une certaine importance, précisément délimitées. Si l'ensemble, respectivement 20% de ces surfaces constituent de fait une zone non aedificandi, l'élaboration et l'exécution des PAP y relatifs risquent de poser des problèmes dès lors que le seuil des 25% de cession gratuite serait largement dépassé. Aussi, les propriétés directement concernées par cette servitude se verraient largement pénalisés par rapport aux autres terrains appartenant à la même zone.



Le dernier alinéa de l'**article 18.1** serait à supprimer, car il est contraire à la Loi. En effet, tous les aménagements et constructions envisagés dans les zones « nouveau quartier » doivent préalablement faire l'objet d'un PAP « nouveau quartier ». S'il est vrai que la cession des terrains concernés ainsi que le financement des infrastructures routières y relatifs ne peuvent être imputés aux initiateurs de PAP « nouveau quartier » dès lors qu'il ne s'agit pas d'infrastructures nécessaires à la viabilité du PAP, ces travaux doivent toutefois également être soumis à la procédure du PAP « nouveau quartier ».

Les dispositions de l'**article 19** concernant le secteur protégé d'intérêt communal de type "environnement construit" devraient garantir tant la conservation des immeubles repris par la partie graphique comme « *construction à conserver* » que le développement harmonieux de l'ensemble du tissu urbain dans ce secteur. La commission constate en effet que ce secteur couvre essentiellement l'ancien noyau historique de Strassen sans pourtant y désigner en nombre suffisant des constructions à conserver.

Pour des raisons de cohérence, la commission recommande de définir dans le cadre du PAG les seuls secteurs et bâtiments protégés pour ensuite intégrer les gabarits et alignements à préserver dans les PAP « quartier existant » dès lors qu'il s'agit plutôt de règles urbanistiques plus générales.

Le dernier alinéa de l'**article 19.1.2** serait à inscrire dans le règlement sur les bâtisses puisqu'il s'agit d'une modalité prévue pour la délivrance des autorisations de construire.

En ce qui concerne le 2^{ème} alinéa de l'**article 19.1.2.1**, il y a lieu de prescrire que les mesures de conservation et de mise en valeur doivent s'appliquer à toutes les façades affichant des qualités architecturales et non pas seulement aux composantes architecturales existantes visibles depuis le domaine public. Toutefois, pour les parties non visibles depuis le domaine public, une certaine flexibilité pourrait utilement être inscrite à l'article 19.1.2.1 afin que les interventions sur ces parties de la construction ne se heurtent pas aux dispositions assez rigides y fixées telles que notamment le rythme entre surfaces pleines et vides.

En ce qui concerne l'**article 20** ayant trait à la zone « SEVESO », la commission rend attentif au fait que les zones à risques concernant les accidents majeurs impliquant des substances dangereuses seront dorénavant fixées par règlement grand-ducal sur base de l'article 21(2) de la nouvelle loi du 28 avril 2017 concernant les dangers liés aux activités majeures impliquant des substances dangereuses. En attendant, rien ne s'oppose toutefois à ce que les autorités reprennent d'ores et déjà cette zone superposée dans leur PAG.



Réf : 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C

Objet : Avis de la commission d'aménagement

Le Président de la
commission d'aménagement

Arno VAN RIJSWIJCK

Le Vice-Président de la
commission d'aménagement

Myriam BENTZ

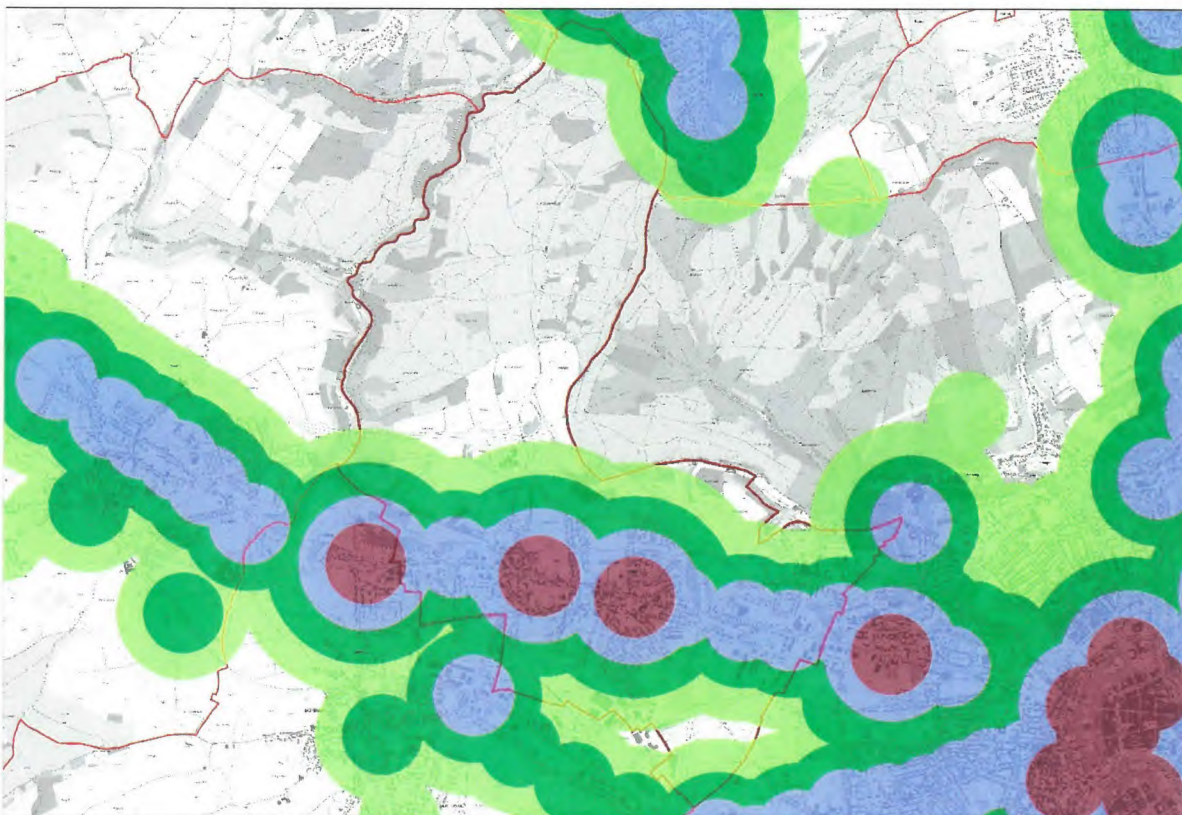


Réf : 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C

Objet : Avis de la commission d'aménagement

Annexe 1

Appréciation de l'accessibilité en transports en commun des localités de la commune de Strassen :



Cartographie : Département de l'aménagement du territoire

Berechnung des Kursintervalls:

Die Abfahrten an einer Haltestelle werden aus dem elektronischen Fahrplan (Auskunft mobilität.lu) ermittelt. Alle Abfahrten werden zwischen 6.00 und 20.00 Uhr gezählt, da die Hauptlastrichtung nicht automatisch abgeleitet werden kann. Anschließend wird die Anzahl halbiert. Daraus ergibt sich die Haltestellenkategorie wie in Tabelle 1 abgebildet.

Kursintervall und Haltestellenkategorien (Tabelle 1):

Kursintervall	Bahn	Bus
0 -9 min	I	II
10-19 min	II	III
20-39 min	III	IV
40-60 min	IV	IV



Réf : 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C

Objet : Avis de la commission d'aménagement

Ausgehend von der Haltestellenkategorie und der Distanzen ergeben sich 4 Güteklassen (A bis D):

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen im m)			
	< 300 m	300 – 500 m	501 – 750 m	751 – 1000 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	–
IV	Klasse C	Klasse D	–	–
V	Klasse D	–	–	–

ÖV Güteklassen

	Güteklasse A: Sehr gute Erschliessung
	Güteklasse B: Gute Erschliessung
	Güteklasse C: Mittelmässige Erschliessung
	Güteklasse D: Geringe Erschliessung



Réf : 6C/015/2019, PAP QE 18559/6C

Objet : Avis de la commission d'aménagement

Annexe 2 : Immeubles et objets non protégés par le projet d'aménagement général de la commune de Strassen qui méritent être repris en tant que « construction à conserver » respectivement « petit patrimoine à conserver » ou « gabarit à préserver » (suivi d'un « G »).

Note : Les coordonnées LUREF, indiquées dans la liste, se réfèrent à l'orthophoto de 2013 de l'administration du cadastre et de la topographie.

Route d'Arlon : 36, 40, 59, 88 (corps de logis), 90, 92, 122 (corps de logis), 151, 155 (corps de logis), 174, 180 (=G), 181 (corps de logis et grange), 227, 249, 341

Chaussée Blanche : 10, 12

Rue du Bois : 12 (sans garage), 14, 20 (= G), 22 (corps de logis)

Rue des Carrefours : 3 (corps de logis + fragment d'une croix de chemin), 3 (annexes agricoles du côté méridional = G), 5 (= G), 7, Xaviershaff / 57+57a+57b (3 immeubles : LUREF 73643 E | 75663 N, LUREF 73606 E | 75676 N, LUREF 73588 E | 75702 N, mur d'enceinte), 65 (immeuble historique, prolongement du mur d'enceinte du Xaviershaff)

Rue de l'Eglise : 6

Rue du Kiem : 2, 4

Lieu-dit « Strassergrund » : station de pompage : LUREF 71313 E | 77255 N

Rue des Prés : 2, 4 (= G), 38 (ferme + mur d'enceinte)

Reckenthal : 11, 13, 15, 53, 121 (corps de logis, annexe à deux travées : LUREF 74568 E | 76674 N), 121 (annexe du côté occidental : LUREF 74557 E | 76672 N = G), 123 (corps de logis = G), 129, 153 (corps de logis), 153 (annexe réaffectée = G)

Rue des Romains : 26, 29 (fragment de croix de chemin), 31+33 (corps de logis), 63 (= G), 71, 72, 73, 79 (= A), 91, 98+100 (= G) 103, 105 (corps de logis), 105 (annexe mitoyenne = A), 111, 144, 150 (sans annexes à l'arrière), 158 (corps de logis), 158 (annexe mitoyenne = A)

La commission estime que l'objectif du respect du patrimoine culturel stipulé par l'article 2 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 précitée n'est pas atteint. Les quelques immeubles munis d'une protection communale ne constituent en effet qu'une timide approche.