

AI29_AD_PP_82475
Luxembourg, le 04/04/2022
MOPO du 09/12/2025

Projet d'Aménagement Particulier « nouveau quartier » (PAP NQ)

PAP NQ-006 HOTEL KANDEL à Strassen

Rapport justificatif

Planification :

BALLINIPITT architectes urbanistes
39, Val St. André
L 1128 Luxembourg

Projet d'Aménagement Particulier « nouveau quartier » (PAP NQ)
PAP NQ-006 HOTEL KANDEL à Strassen
Rapport justificatif

Sommaire

Sommaire	2
Introduction	3
Contexte réglementaire	3
1.1 Situation foncière et topographique	3
1.2.1 Partie graphique	4
1.2.2 Partie écrite	4
1.3 Réglementation stationnements	5
1.4 Schéma Directeur	5
Principes d'aménagement des abords du projet	6
2.1 Accès à l'Hôtel Kandel depuis le giratoire	6
2.2 Aménagement de la Voirie menant à la rue du Bois	6
2.3 Mobilité Douce (Vélos)	6
2.4 Accès Pompiers	7
2.5 Gestion des Déchets	7
2.6 Plan d'avant-projet sommaire - Voirie « Rue du Bois »	8
2.7 Plan d'avant-projet sommaire - Voirie « Am Pescher »	9
Contexte environnant	10
3.1 Localisation du projet	10
3.2 Les éléments du milieu environnant	11
3.3 Les équipements collectifs et facilités	11
3.4 Milieu environnement existant :	11
3.5 Milieu environnant et nuisances	12
3.6 Photos du site	13
3.7 Avant projet : gestion des eaux	14
Concept urbanistique	14
4.1 Exposé des motifs et démarche inhérente à l'élaboration du plan d'aménagement particulier	14
4.2 Analyse du contexte spécifique	14
4.3 Parti urbanistique	14
4.4 Concept et définition du projet	15
4.5 Illustrations du projet	15
4.6 Equipements collectifs	15
4.8. Annexe I : Tableau récapitulatif	16
4.9. Annexe II : Données structurantes relatives au plan d'aménagement particulier « nouveau quartier »	17

Introduction

Le présent document constitue le rapport justificatif du plan d'aménagement particulier PAP NQ-SD 006 HOTEL KANDEL à Strassen élaboré par le bureau « BALLINIPITT » pour le compte de Leander & Claude Kandel, 61b Chaussée Blanche, L-8014 Strassen, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, ainsi que des règlements grand-ducaux du 8 mars 2017 portant exécution de ladite loi.

Ce rapport justificatif expose de quelle manière et dans quelle mesure le PAP NQ-SD 06 HOTEL KANDEL à Strassen précise et exécute le plan d'aménagement général (PAG) en vigueur de la Commune de Strassen ainsi que le schéma directeur.

Contexte réglementaire

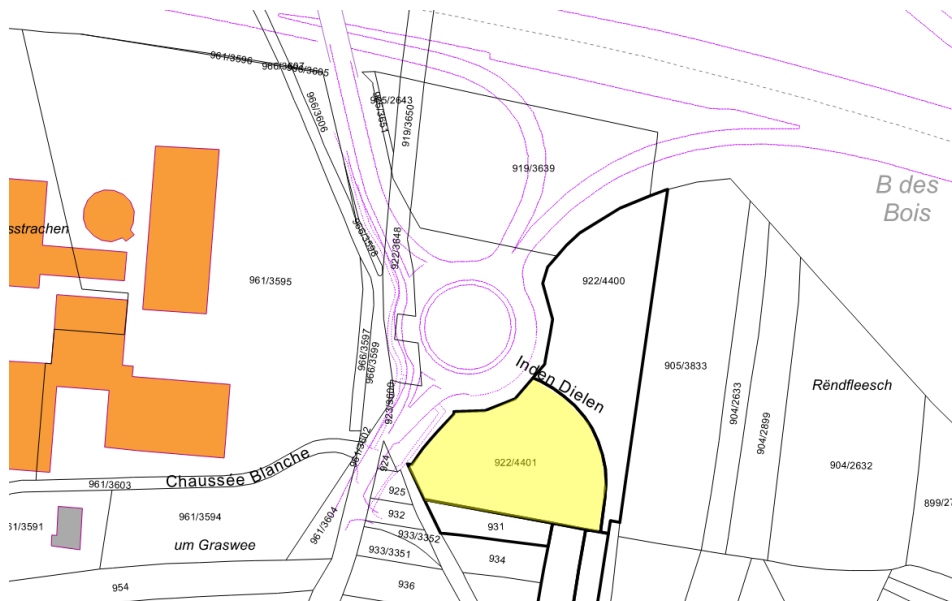
1.1 Situation foncière et topographique

Le présent PAP comprend la parcelle inscrite au cadastre de la Commune de Strassen, section B, des BOIS sous le numéro 922 4401 (0ha 36a 32ca) ; située Chaussée Blanche à Strassen

Contenance totale du PAP : 0ha 36a 32ca ; Surface à céder au domaine public communal : 00ha05a88ca (16,19%) ; Terrain surface nette : 0ha30a 44ca

La délimitation et la contenance des nouveaux lots ou parcelles sont reprises dans la partie graphique, document « AI29_PA_PP1_GE01_I ».

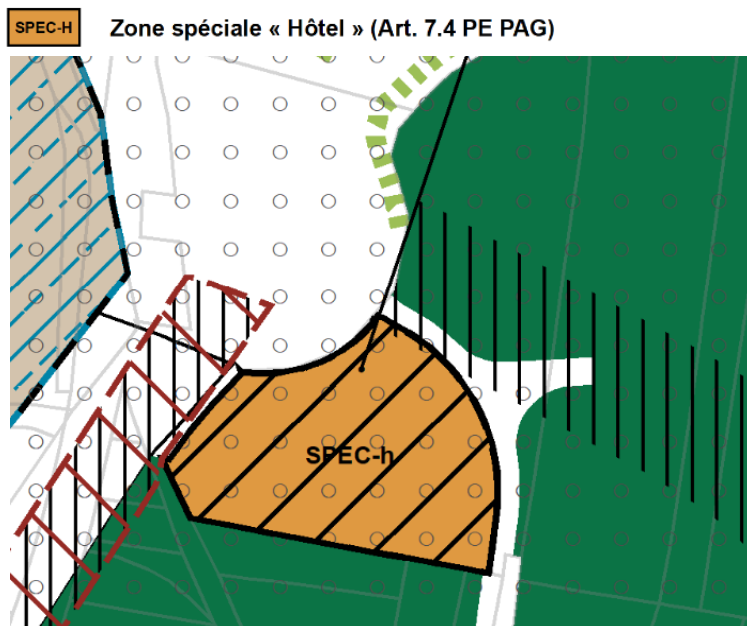
Le terrain présente une déclivité régulière de 3% de Nord à Sud et de 1,5% de Ouest à Est.



1.2. PAG en vigueur

1.2.1 Partie graphique

Le site se localise en zone spéciale « Hôtel »



Extrait de la partie graphique du PAG

Dielen			
COS	040	CUS	1,20
			0,00
CSS	0,60	DL	0
			0

1.2.2 Partie écrite

La zone du présent PAP NQ est inscrite en zone spéciale « Hôtel » dans le PAG en vigueur. Selon la partie écrite du PAG (2021), l'utilisation des terrains situés dans cette zone est définie comme suit :

Art. 7.4 Zone spéciale « Hôtel » [SPEC-H]

La « zone spéciale – Hôtel » est principalement destinée à l'exploitation d'un hôtel. Des activités de loisirs, des restaurants et des débits de boissons, des équipements de service public, ainsi que des activités de récréation sont également admises en relation directe avec la destination principale de la zone.

Art. 21 Zone de bruit

La « zone de bruit » délimite à titre indicatif les parties du territoire communal affectées par des nuisances phoniques résultant du trafic routier au-dessus d'une valeur L_{den} de 65 dB(A) ou au-dessus d'une valeur L_{night} de 55 dB(A) sur base de la cartographie stratégique du bruit établie par l'Administration de l'environnement. Ces cartes ont été établies conformément au règlement grand-ducal du 2 août 2006 portant application de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Ces cartes sont soumises à une mise à jour périodique et leur empreinte sur le terrain est susceptible de changer.

Lors de l'élaboration d'un plan d'aménagement particulier « nouveau quartier » une étude acoustique est à élaborer afin de démontrer comment le site est effectivement affecté par les nuisances phoniques résultant du trafic routier, et de déterminer des mesures anti-bruit. Les propositions et mesures concernant la gestion du bruit formulées dans le schéma directeur sont également à prendre en compte. En site inscrit en plan d'aménagement particulier « quartier existant » toutes les nouvelles constructions destinées aux logements et aux services administratifs doivent présenter une isolation acoustique appropriée. Les dispositions sur la protection contre le bruit sont renseignées dans le Règlement sur les Bâtisses, les Voies publiques et les Sites de la Commune de Strassen.

1.3 Réglementation stationnements

Art. 10.1 Emplacements de stationnement automobile

1 emplacement par chambre à prévoir.

Art. 10.2 Emplacements de stationnement vélo

1 emplacement vélo par tranche de 20 lits à prévoir.

1.4 Schéma Directeur

Le schéma directeur PAP NQ-SD 006 « in den Dielen » est prévu pour ce site.

Les propositions suivantes du schéma directeur sont maintenues :

- Accessibilité par le rondpoint.
- Évacuations des eaux pluviales et des eaux usées.

Les propositions suivantes du schéma directeur ne sont pas maintenues :

- Une orientation de la construction / des constructions le long du rondpoint.
- De mettre tous les emplacements parkings en Sous-Sol.
- De mettre une limite verte au côté sud.

Explication :

L'étude de faisabilité démontre que

- les dispositions (configuration des bâtiments le long du rondpoint) du schéma directeur ne sont pas pertinentes et retiennent une configuration simplifiée d'un bâtiment monolithique, pour réagir à un contexte sans éléments urbanistiques. Il est considéré comme trop faible de s'adapter à une forme de rondpoint.
- les dispositions (limite verte) du schéma directeur ne sont pas judicieuses. Le bâtiment ne doit pas être entouré de verdure au sud. Il s'agit ici de créer une architecture attrayante dans le contexte de l'espace verte. L'espace verte hors périmètre fait partie de la position attractive pour cet hôtel.



LEGENDE

- Démarche du schéma directeur
- Contour de niveau du terrain existant

- Concept de développement urbain
- Programmation urbaine / répartition sommaire des densités
- | | | | |
|--------------|--------------|--------------|------------------------------------------|
| [Orange box] | [Orange box] | [Orange box] | logement |
| [Orange box] | [Orange box] | [Orange box] | commerce / services |
| [Orange box] | [Orange box] | [Orange box] | artisanal / industrie |
| [Blue box] | [Blue box] | [Blue box] | équipements publics / culture / de sport |

- Espace public
- [Green box] espace minéral / ouvert
 - [Green box] espace vert / ouvert
 - [Red circle] Centralité
 - [Red circle] Éléments identitaires à préserver
 - [Wavy line] Mesures d'intégration spécifiques

- Séquences visuelles
- [Arrow] axe visuel
 - [Dashed line] seuil / entrée de quartier, de ville, de village

- Concept de mobilité et concept d'infrastructures techniques
- [Arrow] Connexions
 - [Dashed line] réseau routier (interquartier, intraquartier, de desserte locale)
 - [Dashed line] mobilité douce (interquartier, intraquartier)
 - [Dashed line] zone résidentielle / zone de rencontre
 - [Dashed line] chemin de fer
 - [House icon] Aire de stationnement
 - [House icon] parking couvert / souterrain
 - [House icon] parking public / privé
 - [House icon] Transport en commun (arrêt d'autobus / gare et arrêt ferroviaire)

- Infrastructures techniques
- [Blue arrow] axe principal pour l'écoulement et la rétention des eaux pluviales
 - [Blue arrow] axe principal du canal pour eaux usées

- Concept paysager et écologique
- [Green arrow] Couloir vert
 - [Green arrow] Écotypes à préserver

Principes d'aménagement des abords du projet

2.1 Accès à l'Hôtel Kandel depuis le giratoire

Un élément clé de la conception du projet concerne la connexion de l'Hôtel Kandel au giratoire existant. A la suite d'échanges approfondis avec l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi qu'avec l'Administration communale de Strassen, une proposition d'adaptation de l'accès a été élaborée afin d'intégrer l'ensemble des remarques formulées. L'objectif principal de cette adaptation est d'assurer une gestion optimale et une sécurisation renforcée des flux de circulation pour l'ensemble des usagers, à savoir les véhicules, cyclistes et piétons.

La solution retenue, considérée comme la plus réaliste et la plus sécuritaire, a consisté à déplacer vers le nord la connexion giratoire de la future voirie vers le lieu-dit Am Pescher, dans la marge du faisceau prévue au PAG.

Ce repositionnement permet de dégager un recul suffisant par rapport à l'emprise hôtelière et, surtout, de reporter l'intersection avec la rue du Bois à une distance d'environ 35 mètres du giratoire. Cet espacement est jugé déterminant pour améliorer la lisibilité de l'intersection et prévenir les conflits de trajectoires à la sortie du giratoire.

Afin de renforcer encore l'aspect sécuritaire de ce nouvel aménagement, le carrefour sera complété par la mise en place d'un trottoir traversant marquant l'entrée de la rue longeant le complexe hôtelier. Ce dispositif, jouant également le rôle de ralentisseur, contribuera à réduire la vitesse des véhicules s'y engageant et à accroître la vigilance des conducteurs, garantissant ainsi une cohabitation plus sûre entre les différents usagers.

2.2 Aménagement de la Voirie menant à la rue du Bois

Dans le futur, cette nouvelle section de la rue du Bois qui longera le projet hôtelier remplacera celle qui se connecte actuellement à la rue de la Chaussée Blanche et que la commune souhaite supprimer.

En concertation avec l'Administration communale de Strassen, la voie de desserte interne menant à la rue du Bois sera aménagée sous la forme d'une « rue résidentielle ». Ce concept présente plusieurs atouts majeurs : il supprime la séparation physique traditionnelle entre les zones piétonnes et la chaussée, en s'affranchissant des trottoirs pour créer un large espace de circulation partagé. Ce choix d'aménagement confère la priorité aux piétons sur l'ensemble de la chaussée et limite la vitesse de circulation à 20 km/h, favorisant ainsi une cohabitation apaisée et sécurisée entre les différents usagers.

Sur le plan technique, la durabilité de la voirie sera assurée par la mise en œuvre d'un revêtement en pavés d'une épaisseur de 12 cm. Ce dimensionnement est spécifiquement conçu pour résister aux charges des poids lourds des véhicules de service susceptibles d'y circuler, tels que les camions de collecte des déchets ou les véhicules d'intervention des services de secours.

2.3 Mobilité Douce (Vélos)

Un nouveau tronçon de la piste cyclable est actuellement en cours de planification au niveau du giratoire. Il ne s'agit pas d'un simple aménagement ponctuel, mais d'un élément structurant d'un schéma directeur global visant à assurer une connexion directe, claire et sécurisée avec le réseau cyclable principal.

Cet axe majeur constituera la colonne vertébrale des circulations douces et viendra irriguer la zone de rencontre aménagée le long de l'Hôtel Kandel. En aval, la voirie de desserte traitée en « rue résidentielle » prend le relais de la piste cyclable.

Sur ce plateau partagé, la vitesse limitée à 20 km/h et la priorité accordée aux piétons favorisent un partage harmonieux de l'espace entre les cyclistes en provenance de la piste cyclable nationale et les véhicules motorisés. Grâce à cette configuration, aucun marquage au sol, ni bande cyclable dédiée n'est nécessaire. La conception même de l'espace incite naturellement à une cohabitation apaisée et sécurisée entre tous les usagers.

2.4 Accès Pompiers

Un accès spécifique pour les services d'urgence est prévu afin de garantir des interventions rapides et efficaces en toute circonstance. Pour des raisons opérationnelles, cet accès sera implanté sur la partie basse du site, offrant ainsi une manœuvrabilité optimale pour les véhicules d'intervention.

Conformément aux recommandations de l'Administration des Ponts et Chaussées, et afin d'assurer que cet accès demeure libre et pleinement fonctionnel à tout moment, il sera délimité physiquement et son usage strictement contrôlé au moyen d'une borne escamotable.

Ce dispositif permettra de prévenir toute utilisation non autorisée, notamment le stationnement illicite ou le trafic de transit, tout en garantissant un accès immédiat et sécurisé pour les services de secours.

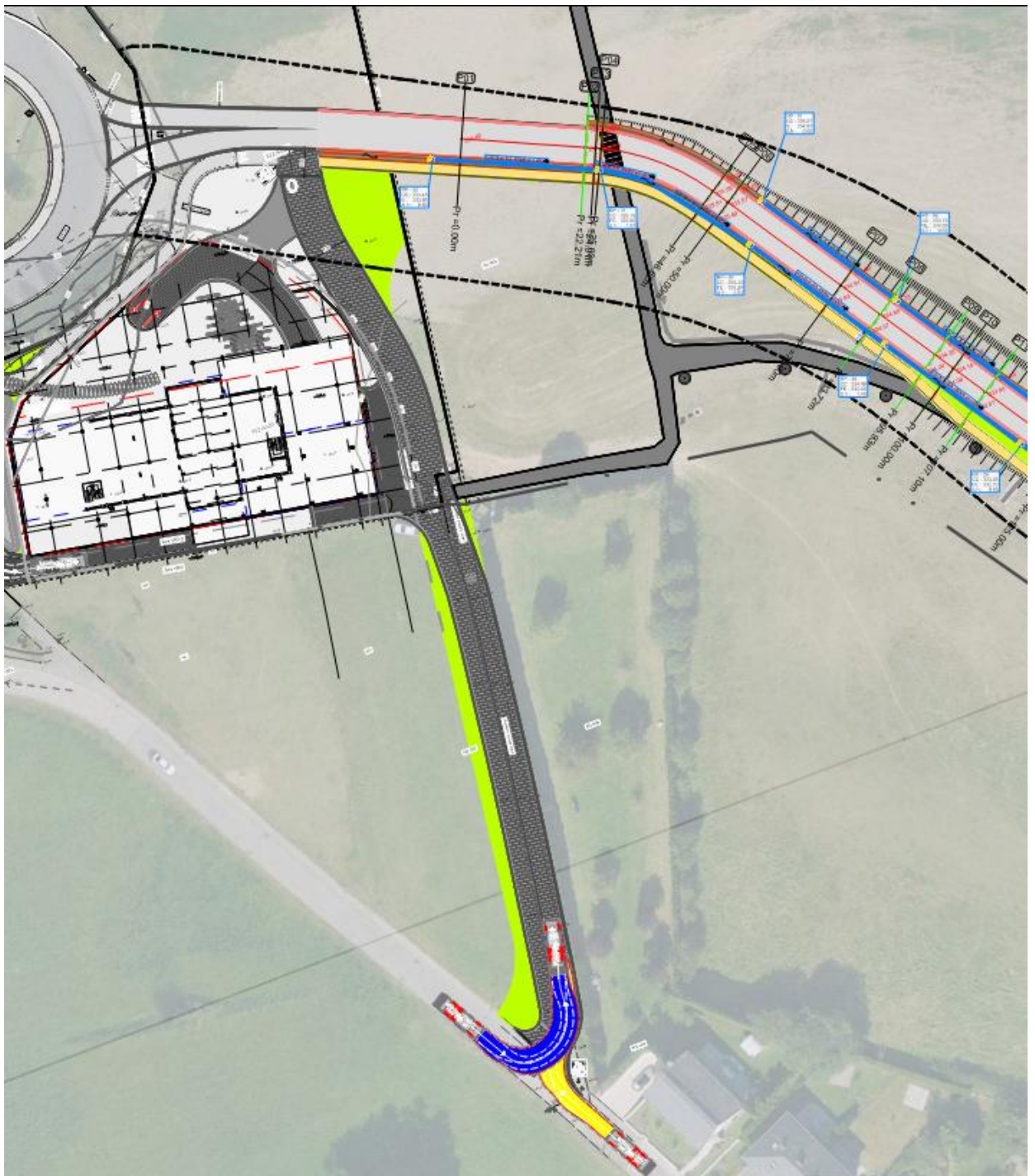
2.5 Gestion des Déchets

La gestion des déchets a été intégrée dès la phase de conception des voiries afin d'assurer le bon fonctionnement opérationnel de l'hôtel. La rue résidentielle a été dimensionnée de manière à permettre le passage des camions de collecte, garantissant ainsi l'accessibilité des services de gestion des déchets.

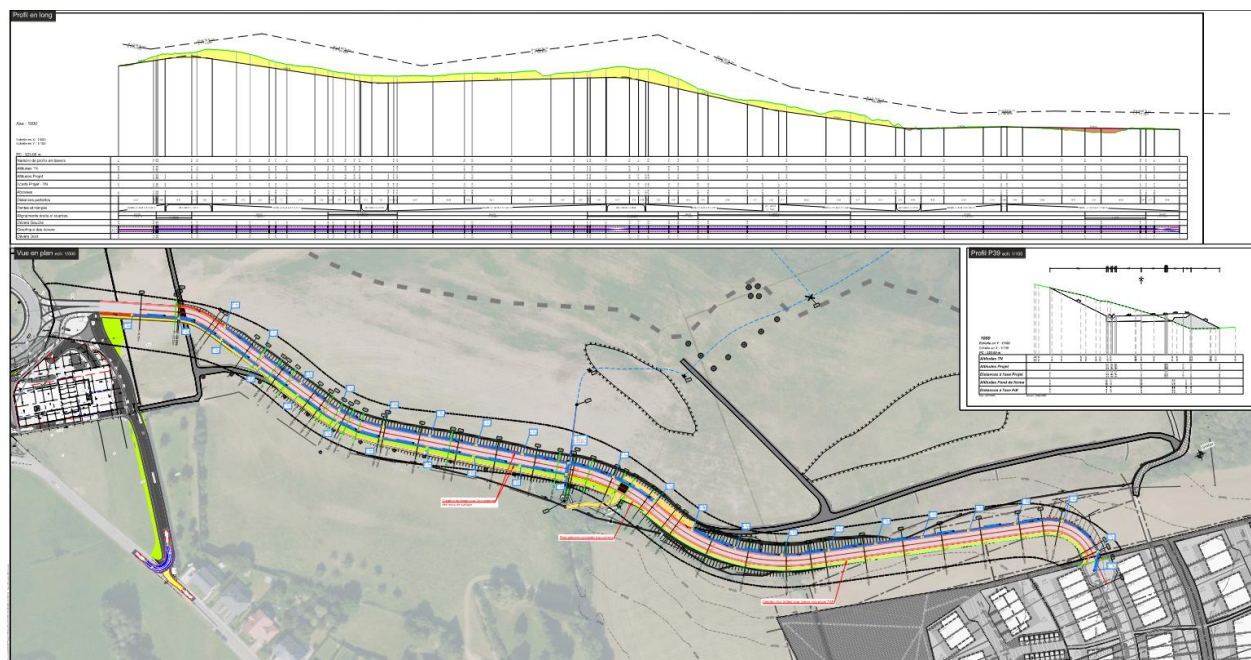
En complément, une aire de manœuvre dédiée est aménagée à proximité immédiate des locaux techniques de stockage des déchets. Cette zone permettra aux véhicules de collecte d'effectuer leurs manœuvres et demi-tours en toute sécurité, sans entraver la circulation locale.

Ce dispositif assure une gestion efficace et autonome des déchets dès la première phase d'exploitation de l'établissement, indépendamment de la mise en œuvre ultérieure des projets connexes.

2.6 Plan d'avant-projet sommaire - Voirie « Rue du Bois »



2.7 Plan d'avant-projet sommaire - Voirie « Am Pescher »



Contexte environnement

3.1 Localisation du projet

Le projet se situe au centre des intersections de la Chaussée Blanche (CR 181), de la rue des Bois et d'un rondpoint, qui donne accès vers la A6 en direction de Luxembourg-Ville.



3.2 Les éléments du milieu environnant

Le site se trouve entre les intersections de la Chaussée Blanche (CR 181), de la rue des Bois et d'un rondpoint, qui donne accès vers la A6 en direction de Luxembourg-Ville.
Liaison facile vers accès autoroute A6 (Bruxelles – Luxembourg).

Les transports en commun se trouvent à 950m de distance sur la route d'Arlon.

Bus:

BUS 801: MESANCY - HOWALD

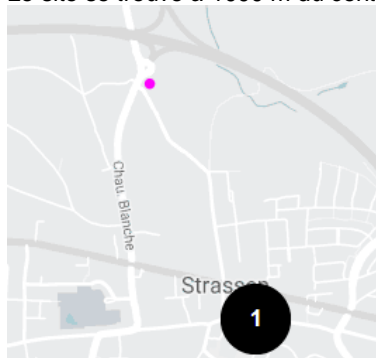
BUS 16 : Bertrange Ecole européenne – Aéroport FINDEL

BUS 812: Eisch – Kirchberg-Rehazenter

BUS 821: Clemency – Centre Stäreplaz

Mobilité douce :

Le site se trouve à 1000 m du centre de Strassen. Des Vélos en libre-service « Véloh » se trouvent à 1300m de distance.



3.3 Les équipements collectifs et facilités

Le site est entouré d'une zone verte.

3.4 Milieu environnement existant :

Le milieu environnement existant est une ferme équestre.

3.5 Milieu environnement et nuisances

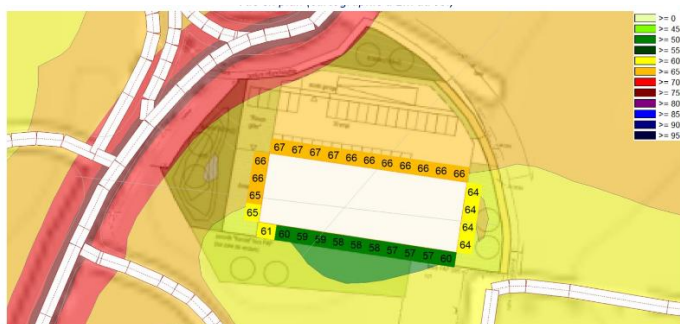
Zone de bruit (www.geoportail.lu)



Le site se situe dans une zone de bruit entre 55 et 70 dBA

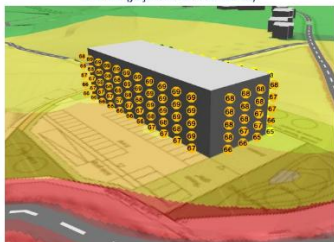
Le bâtiment devra être conçu de façon à ce que les nuisances dues au bruit soient minimisées :

- Mise en place de revêtements de murs ayant une bonne absorption du bruit aérien.
- Réduction des surfaces vitrées du côté route et mis en place de châssis et de vitres à haute performance acoustique.



Vue 3D (façades Nord & Ouest)

Vue 3D (façades Sud & Est)



L'étude de bruit sera mise à jour lorsque le projet sera plus clairement défini.

3.6 Photos du site

Vue du rondpoint vers la Chaussée Blanche (CR181)



Vue du rondpoint vers le futur accès du présent PAP



Vue du site de la Chaussée Blanche / en arrière-plan coté droite : la rue du bois



3.7 Avant projet : gestion des eaux

Les réseaux techniques (EL, P&T, ELTRONA) sont disponibles dans la Chaussée Blanche.

Branchement des eaux usées dans un canal de réseau eaux mixtes dans la rue du Bois.

Branchement des eaux pluviales dans un canal de réseau eaux mixtes dans la rue du Bois.

Une conduite d'eau DN 400 doit être déviée selon des plans d'exécution faisant la preuve du fonctionnement d'évacuation des eaux pluviales et de la rétention des eaux pluviales lors d'une demande d'autorisation de bâtir.

Un accès hors PAP doit être aménagé selon les dispositions de la permission de voirie de principe.

Concept urbanistique

4.1 Exposé des motifs et démarche inhérente à l'élaboration du plan d'aménagement particulier

La présent PAP vise la valorisation du site dans un contexte spécifique, d'un hôtel dans la Commune de Strassen.

4.2 Analyse du contexte spécifique

Le terrain est situé à un rondpoint en dehors de l'agglomération et proche de l'autoroute

4.3 Parti urbanistique

Le projet hôtelier se situe sur une parcelle stratégique constituant l'une des portes d'entrée sur la commune de Strassen au nord. Afin d'améliorer sa visibilité depuis l'espace public, le concept prévoit une surélévation du socle du bâtiment de 1,50 mètres par rapport au terrain naturel.

Le nouveau concept prévoit une synergie avec le centre équestre situé à proximité. A ce titre, il est apparu nécessaire de laisser la possibilité de réaliser des formes de toitures à double pans afin de permettre une intégration harmonieuse du projet avec le contexte existant.

Les limites nord et est du futur lot privé ont également été adaptées en lien avec les réflexions de la commune concernant la voirie de raccordement au giratoire, dénommée voirie « Am Pescher » ainsi que la future section « Rue du Bois » (voir note de Schroeder & Associés). Il en résulte une modification du pourcentage de la cession publique.

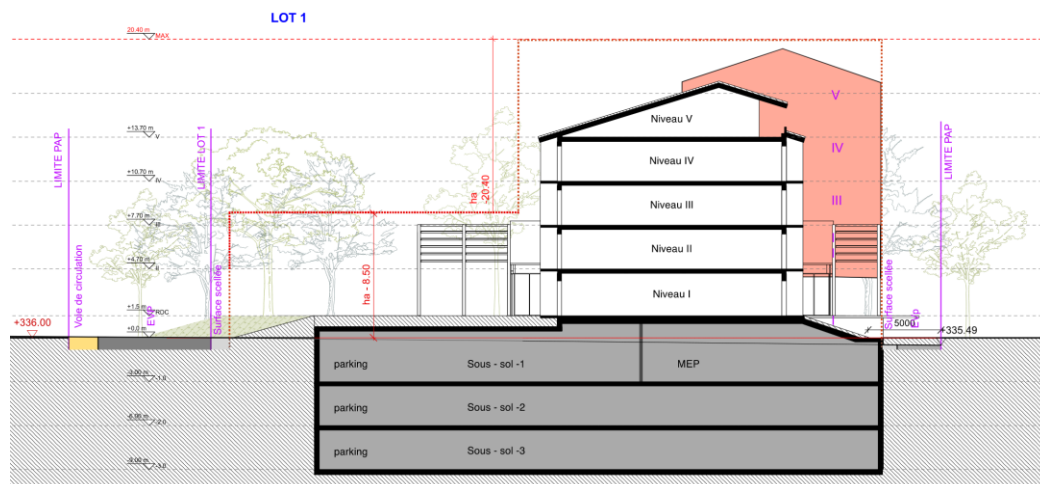
A l'angle sud-est du PAP, une bande de terrain initialement cédée a été ajoutée à la parcelle privée. Celle-ci offrira le potentiel d'accueillir une aire de collecte pour les déchets de l'hôtel, de telle sorte que le flux de clientèle au niveau de la zone d'accès voiture sera totalement indépendant. La collecte des déchets pourra ainsi s'effectuer directement depuis la nouvelle section de la « Rue du Bois ».

Le statut de l'espace vert public le long du rond-point existant a été modifié afin d'intégrer le tracé d'une piste cyclable qui se poursuivra sur la liaison « Am Pescher ».

La faisabilité du projet a par ailleurs montré que la capacité de l'hôtel pouvait être portée à ± 120 chambres. Aussi, la possibilité d'ajouter un niveau de sous-sol supplémentaire a été laissée afin de satisfaire aux règles du PAG. Cet ajout permet également d'éviter la création d'un parking extérieur important, laissant une opportunité pour créer un espace paysager de qualité devant l'hôtel et minimiser l'imperméabilisation des sols.

Enfin, le périmètre de la zone de rétention a été étendue afin de permettre la possibilité aux engins de secours de pouvoir accéder à la façade sud du bâtiment.

4.4 Concept et définition du projet



Coupe de principe du projet

4.5 Illustrations du projet



Schéma d'intention vue du côté nord-est, (image non contractuelle)

4.6 Equipements collectifs

Le terrain est à viabiliser par une voirie provisoire a construire sur une parcelle privée avoisinante (du même propriétaire)

4.8. Annexe I : Tableau récapitulatif

Fiche 1 : Analyse de la conformité du projet d'aménagement particulier "nouveau quartier" (PAP) par rapport au plan d'aménagement général "mouture 2011" (PAG)																
Dénomination de la zone couverte par un même degré d'utilisation du sol										Zone SPEC-h						
Le présent tableau est à établir pour chaque zone pour laquelle un même degré d'utilisation du sol est fixé moyennant des coefficients dans le PAG																
Degré d'utilisation du sol fixé au niveau du PAG																
Surface du terrain à bâtir brut de la zone concernée : 36,32 ares																
Coefficients issus du PAG "mouture 2011" :																
DL		minimum 0 / maximum 0		CUS		minimum 0,00 / maximum 1,20		COS		minimum 0,00 / maximum 0,40		CSS			maximum 0,60	
Application des dispositions de l'article 29bis																
a) Obligation de réalisation de logements abordables selon l'art.29bis : <input type="checkbox"/> non																
Conformité de la surface construite brute à réserver au logement abordable																
b) Part de la surface construite brute (SCB) à réserver pour le logement abordable (Log-abo) selon l'art.29bis : _____ %																
c) SCB maximale à dédier au logement selon le PAG : _____ m ²																
d) SCB maximale à dédier au Log-abo selon l'art.29bis : _____ m ²																
Degré d'utilisation augmenté selon l'article 29bis (5)																
e) Surface des fonds appartenant aux propriétaires visés à l'art.29bis(10) (p.ex. promoteur public) : _____ ares																
f) Pourcentage de la surface du terrain visé par une augmentation du degré d'utilisation du sol : _____ %																
g) SCB maximale admise selon le CUS fixé par le PAG : _____ m ²																
h) SCB maximale qui n'est pas exclusivement destinée à du logement selon le PAG : _____ m ²																
i) SCB supplémentaire admise selon l'art.29bis (10% de la SCB résultant du CUS fixé par le PAG pour les fonds visés à l'art.29bis(10) réduite de la SCB non destinée exclusivement au logement) : _____ m ²																
j) SCB maximale admise pour le PAP selon le PAG et l'art.29bis : _____ m ²																
k) Rapport entre la SCB maximale admise pour le PAP et celle résultant du CUS fixé au PAG : _____ %																
l) Degré d'utilisation du sol fixé par le PAG augmenté selon l'article 29bis, compte tenu du rapport issu du point k) :																
DL		minimum / maximum		CUS		minimum / maximum		COS		minimum / maximum		CSS			maximum	
Analyse de la conformité du PAP au PAG																
Lot	Surface à bâtir nette	Nombre de logements		SCB totale		SCB destinée au logement			SCB réservée au logement abordable		Surface d'emprise au sol		Surface de sol scellée			
		minimum	maximum	minimum	maximum	minimum	maximum	exclusivement	minimum	maximum	minimum	maximum	maximum			
1	29,05 ares	0	0	0	4,358 m ²	0	0	0	0	0	0	0	1,162 m ²	1,743 m ²		
2	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
3	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
4	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
5	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
6	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
7	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
8	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
9	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
10	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
11	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
12	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
13	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
14	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
15	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
16	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
17	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
18	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
19	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
20	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
21	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
22	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
23	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
24	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
25	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
26	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
27	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
28	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
29	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
30	ares	/	/	/	m ²	/	/	/	/	/	/	/	m ²	m ²		
Total	29,05 ares	0	0	0	4,358 m ²	0	0	0	0	0	0	1	1,162 m ²	1,743 m ²		
Coefficients résultants du projet de PAP :																
DL		minimum 0,000 / maximum 0,000		CUS		minimum 0,000 / maximum 1,200		COS		minimum 0,000 / maximum 0,400		CSS		maximum 0,600		
Log-abo		0,000														
Conformité aux dispositions du PAG et à l'article 29bis :																
DL		oui		oui		oui		oui		oui		oui		oui		

4.9. Annexe II : Données structurantes relatives au plan d'aménagement particulier « nouveau quartier »

Projet initié par <u>L. & C. Kandel</u> élaboré par <u>BALLINIPITT architectes urbanistes</u>		N° de référence (à remplir par le ministère) Date de l'avis du Ministre _____ Date d'approbation ministérielle _____																
Situation géographique Commune <u>Strassen</u> Localité <u>Strassen</u> Lieu-dit <u>du Bois</u> Equipements collectifs principaux existants dans la localité / quartier _____		Organisation territoriale de la commune CDA <input type="checkbox"/> Commune prioritaire <input type="checkbox"/> Pôle de développement <input type="checkbox"/>																
Données structurantes du PAG N° de référence du PAG <u>6C/015/2019</u> Zone(s) concernée(s) <u>SPEC-h</u> _____ _____ _____ COS _____ minimum _____ maximum <u>0,4</u> CUS _____ <u>1,2</u> CSS _____ <u>0,6</u> DL _____ <u>0</u> Emplacements de stationnement <u>min 1/par chambre</u>		Servitudes découlant d'autres dispositions légales <u>Environnement</u> Proximité immédiate (<30m) de bois et forêts > 1ha <input type="checkbox"/> - Distance par rapport à la zone protégée nationale et / ou communautaire _____ m Présence de biotope(s) <input type="checkbox"/> - Zone de buit <input checked="" type="checkbox"/> X <u>Voirie nationale</u> (permission de voirie) <input checked="" type="checkbox"/> X <u>Gestion de l'Eau</u> (zones inondables) <input type="checkbox"/> - <u>Sites et Monuments</u> Inventaire suppl. <input type="checkbox"/> - Monument national <input type="checkbox"/> - <u>Zone SEVESO</u> <input type="checkbox"/> - <u>Autres</u> <input type="checkbox"/> -																
Terrain Surface brute du terrain <u>0,3632 ha</u> <u>100,00 %</u> Surface nette du terrain <u>0,3044 ha</u> <u>83,81 %</u> Surface destinée aux voiries de desserte (publiques et privées) <u>0,0049 ha</u> <u>1,34 %</u> Surface destinée à la zone résidentielle/zone de rencontre (20 km/h) <u>0,0000 ha</u> <u>0,00 %</u> Surface destinée à la circulation non motorisée (publique et ouverte au public) <u>0,0157 ha</u> <u>4,33 %</u> Surface destinée au stationnement public <u>0,0000 ha</u> <u>0,00 %</u> Surface destinée à l'espace vert public <u>0,0065 ha</u> <u>1,79 %</u> Surface destinée aux aires de jeux ouvertes au public <u>0,0000 ha</u> <u>0,00 %</u> Surfaces privées et publiques nécessaires à la viabilisation <u>0,0271 ha</u> Scellement maximal du sol <u>0,1743 ha</u> <u>57,26 %</u>		Surface cédée au domaine public communal <u>0,0588 ha</u> Taux de cession <u>16,19 %</u> Nombre de lots / parcelles / d'îlots <u>1</u> Taille moyenne des lots / parcelles / îlots <u>30,44 a.</u>																
Constructions Surface constructible brute <u>4.358,0 m2</u> Emprise au sol <u>1.162,0 m2</u> Nombre de logements <u>0</u> Densité de logements / hectare brut <u>0,00</u> <u>0,00 u./ha</u> Personnes estimées / logement <u>0</u> Nombre d'habitants <u>0</u> Surface de vente maximale _____ m2		Mixité de logements (en tenant compte du nombre maximum de logements) Nombre de logements de type: <table style="display: inline-table; border: none;"> <tr> <th></th> <th>minimum</th> <th>maximum</th> </tr> <tr> <td>unifamilial</td> <td><u>0</u></td> <td><u>0</u></td> </tr> <tr> <td>bifamilial</td> <td><u>0</u></td> <td><u>0</u></td> </tr> <tr> <td>collectif (>2 log/bât.)</td> <td><u>0</u></td> <td><u>0</u></td> </tr> </table> Surf./ nbre de log. à coût modéré <u>0</u> <u>0</u> Surface brute de bureau maximale <u>0,0 m2</u>			minimum	maximum	unifamilial	<u>0</u>	<u>0</u>	bifamilial	<u>0</u>	<u>0</u>	collectif (>2 log/bât.)	<u>0</u>	<u>0</u>			
	minimum	maximum																
unifamilial	<u>0</u>	<u>0</u>																
bifamilial	<u>0</u>	<u>0</u>																
collectif (>2 log/bât.)	<u>0</u>	<u>0</u>																
Axe(s) de desserte Charge de trafic (si disponibles et selon prévision P&CH) Route Nationale _____ Chemin Repris <u>CR181</u> _____ Chemin communal _____		Emplacements de stationnement <table style="display: inline-table; border: none;"> <tr> <th></th> <th>activités</th> <th>habitat</th> </tr> <tr> <td>publics</td> <td><u>0</u></td> <td><u>0</u></td> </tr> <tr> <td>privés (min.)</td> <td><u>100</u></td> <td><u>0</u></td> </tr> <tr> <td>privés (max.)</td> <td><u>150</u></td> <td><u>0</u></td> </tr> <tr> <td>total (max.)</td> <td><u>150</u></td> <td><u>0</u></td> </tr> </table>			activités	habitat	publics	<u>0</u>	<u>0</u>	privés (min.)	<u>100</u>	<u>0</u>	privés (max.)	<u>150</u>	<u>0</u>	total (max.)	<u>150</u>	<u>0</u>
	activités	habitat																
publics	<u>0</u>	<u>0</u>																
privés (min.)	<u>100</u>	<u>0</u>																
privés (max.)	<u>150</u>	<u>0</u>																
total (max.)	<u>150</u>	<u>0</u>																
Offre de transport collectif dans la localité Proximité arrêt bus le plus proche (distance parcourue) <u>950,0 m</u>		Proximité gare (distance parcourue) <u>3.000,0 m</u>																
Infrastructures techniques Longueur totale de canalisation pour eaux usées <u>150,0 m</u> Longueur totale de canalisation pour eaux pluviales <u>30,0 m</u>		Surface destinée à l'évacuation d'eaux pluviales à ciel ouvert <u>0,0 m2</u> Surface destinée à la rétention d'eaux pluviales à ciel ouvert <u>100,0 m2</u>																