

Projet de règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports »

Commentaire des articles

Ad article 1^{er} – Dispositions générales

L'article 1^{er} dispose que le plan directeur sectoriel « transports » (PST) est déclaré obligatoire tant en ce qui concerne sa partie écrite que sa partie graphique, conformément à l'article 9 paragraphe (6) de la loi modifiée du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire.

Ad article 2 - Définitions

L'article 2 réunit l'ensemble des définitions arrêtées par le règlement grand-ducal. Ces dispositions correspondent à des prescriptions directement applicables à partir du moment de l'entrée en procédure du projet de plan directeur sectoriel « transports ».

Ad article 3 – Annexes

L'article 3 énumère les annexes qui font partie intégrante du règlement grand-ducal.

Ad article 4 - Objectifs

Cet article définit les objectifs du plan directeur sectoriel « transports ».

Ad article 5 – Projets d'infrastructures routières et ferroviaires

Cet article, en renvoyant à l'annexe 1, arrête les projets d'infrastructures routières et ferroviaires d'intérêt national ou régional relevant du plan directeur sectoriel « transports ».

Cette disposition correspond à une prescription directement applicable à partir du moment de l'entrée en procédure du projet de plan directeur sectoriel « transports ».

Ad article 6 – Couloirs pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires

Cet article, en renvoyant aux annexes 1 et 8, arrête les couloirs devant rester libres de toute construction, hormis celles définies au point 9 de l'article 2, pour certains des projets d'infrastructures routières et ferroviaires telles que définies à l'article 5.

Cette disposition correspond à une prescription directement applicable à partir du moment de l'entrée en procédure du projet de plan directeur sectoriel « transports ». Il existe également la possibilité pour l'Etat de préciser ces couloirs par un plan d'occupation du sol.

Ad article 7 – Bandes *non aedificandi*

L'article 7 précise qu'après réalisation d'un projet d'infrastructure routière et ferroviaire les bandes non aedificandi habituelles découlant de la législation en vigueur s'appliquent.

Cette disposition correspond à une prescription directement applicable à partir du moment de l'entrée en procédure du projet de plan directeur sectoriel « transports ».

Ad article 8 – Infrastructures prioritaires

L'article 8, en renvoyant à l'annexe 1, arrête les projets d'infrastructures routières et ferroviaires qui sont prioritaires. Lesdits projets sont les projets des phases de réalisation 1 et 2 définies par le PST.

Cette disposition correspond à une prescription directement applicable à partir du moment de l'entrée en procédure du projet de plan directeur sectoriel « transports ».

Ad article 9 – Mobilité douce

Cet article comprend des prescriptions et recommandations en vue de la promotion de la mobilité douce et plus particulièrement du vélo comme moyen de transport.

Les paragraphes (1), (2) et (4) correspondent à des prescriptions qui n'ont d'effet obligatoire qu'à partir de la mise en conformité, le paragraphe (3) a un effet obligatoire à partir du moment où le plan directeur sectoriel « transports » est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal, le paragraphe (5) est une recommandation.

Ad article 10 – Communes à dominante urbaine et périurbaine et communes à dominante rurale

Le système de gestion des emplacements de stationnement s'applique à des zones situées à l'intérieur des périmètres d'agglomération des plans d'aménagement communal et concerne prioritairement les communes à dominante urbaine et périurbaine. C'est pour cette raison que l'article 10 fait la distinction entre communes à dominante urbaine et périurbaine, d'une part, et communes à dominante rurale, d'autre part, par référence à la classification du pays en deux grands types d'espaces, selon le programme directeur d'aménagement : le milieu urbain et périurbain, d'une part, et le milieu rural, d'autre part.

Les zones urbaines et périurbaines concernées appartiennent aux espaces d'action en milieu urbain et périurbain du programme directeur. Ces espaces à dominante urbaine concernent les communes de l'agglomération de la Ville de Luxembourg (« espace à structurer »), les communes de la zone fortement urbanisée de la Région Sud (« espace à régénérer ») et les communes formant la Nordstad (« espace à développer »). Ces espaces ont été confirmés par l'IVL qui y a préconisé le développement de certains projets pilotes. S'y ajoutent d'autres communes à caractère urbain ou périurbain où l'IVL projette un fort développement de l'habitat associé à celui des transports collectifs. Lesdites communes urbaines et périurbaines concernées sont reprises dans l'annexe 2.

Les zones rurales englobent les communes restantes en milieu à dominante rurale.

Le découpage entre ces deux types de zones n'est pas figé et il pourra évoluer dans le temps sur base du programme directeur d'aménagement du territoire.

Cette disposition correspond à une prescription qui a un effet obligatoire à partir du moment où le plan directeur sectoriel « transports » est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal.

Ad article 11 – Les principes généraux de la gestion des emplacements de stationnement dans les communes à dominante urbaine et périurbaine

La mise en œuvre du système de gestion du stationnement automobile sera réalisée par les plans d'aménagement général (et subséquentement par les plans d'aménagement particulier, conformément aux principes posés par la loi modifiée du 19 juillet 2004). Le plan d'aménagement général, sur base du concept de mobilité locale de son étude préparatoire, arrêtera les règles générales relatives à la gestion des emplacements de stationnement, définira les catégories de site applicables sur le territoire de la commune, précisera leur contenu, fixera le socle obligatoire et le total avec, le cas échéant, les suppléments provisoires d'emplacements de stationnement autorisables en surface et souterrain sur le domaine privé en fonction du mode d'utilisation urbaine et par catégorie de site et arrêtera les règles relatives aux emplacements provisoires.

Pour leur permettre de mieux appréhender et surtout d'anticiper les effets de la gestion du stationnement automobile sur leur territoire, il sera mis à la disposition des communes un plan de gestion du stationnement automobile qui visualise, en fonction de la qualité de desserte existante et projetée par les transports collectifs sur le territoire communal, les différents sites et leur catégorisation. Ce plan est élaboré par le Ministre ayant les transports dans ses attributions. Il est mis à jour une fois par année sur base des horaires réguliers en vigueur au premier lundi d'octobre de chaque année. Dans le cadre de cette mise à jour, les communes sont tenues de demander ledit plan de gestion du stationnement automobile actualisé auprès du Ministre ayant les transports dans ses attributions. Le Ministre ayant les transports dans ses attributions peut néanmoins décider que le plan de gestion du stationnement automobile soit mis à jour plus qu'une fois par année s'il estime que l'évolution de la qualité de desserte par les transports en commun est trop conséquente par rapport à la dernière mise à jour. Dans le cas d'une mise à jour supplémentaire au cours de l'année, le Ministre ayant les transports dans ses attributions transmettra le plan de gestion du stationnement automobile actualisé aux communes concernées.

Paragraphe (1)

Les transports collectifs offrent un grand potentiel de report modal des trajets individuels motorisés. Le bénéfice de l'utilisation des transports collectifs sur la voiture individuelle diminue cependant à mesure qu'augmentent la durée totale du trajet et le nombre de correspondances. Voilà pourquoi, une réduction sensible du nombre de trajets automobiles est envisageable à proximité des points nodaux de transport en commun, c'est-à-dire là où existe une desserte performante basée sur des correspondances directes. Le règlement

grand-ducal distingue ainsi entre trois catégories de sites en fonction de la qualité de desserte par les transports collectifs qui doivent être adoptés par les plans d'aménagement général.

Paragraphe (2)

Afin de conférer au système une certaine flexibilité, il sera exceptionnellement possible pour une commune de compléter vers le haut, c'est-à-dire de manière plus restrictive, ces catégories lorsqu'il existe une qualité de desserte par les transports collectifs jugée suffisamment importante dans le cadre de l'étude préparatoire du plan d'aménagement général (par exemple à proximité des grandes gares multimodales).

Il sera encore possible d'appliquer en zone urbaine les principes applicables à la zone rurale dans les cas où un site déterminé, dans le cadre de l'étude préparatoire du plan d'aménagement général, est jugé s'apparenter à un milieu à dominante rurale. Ces sites sont à indiquer dans la partie graphique du plan d'aménagement général au moyen de la signature définie à cette fin à l'annexe 7, et la partie écrite du plan d'aménagement général doit reprendre les dispositions de l'article 17.

Paragraphe (3)

Lors du classement des sites, il doit être veillé à ce que les arrêts ferroviaires, les arrêts de tram et de bus servant à l'établissement du site soient facilement accessibles à pied à partir des différentes parcelles composant le site ainsi établi (donc situés à l'intérieur du rayon applicable). Lorsqu'un obstacle insurmontable pour piétons, constaté par l'autorité communale, se trouve à l'intérieur du site, la ou les parcelles isolées par cet obstacle sont exclues du site. Par obstacle insurmontable il faut entendre un obstacle dont le contournement oblige le piéton, via des chemins et voiries accessibles au public, à sortir du site établi (donc du rayon applicable). En outre, lors du classement des sites, l'arrêt offrant la meilleure qualité doit être pris en considération. Lorsqu'une même parcelle est susceptible de relever de plusieurs catégories, la catégorie dont relève la majorité de la parcelle concernée est prise en considération pour l'ensemble de la parcelle.

Cette disposition correspond à une prescription qui n'a d'effet obligatoire qu'à partir de la mise en conformité.

Ad article 12 – Mise en œuvre de la gestion des emplacements de stationnement dans les communes à dominante urbaine et périurbaine

Paragraphe (1) - principes

Les communes fixent librement dans leur plan d'aménagement général les valeurs pour les emplacements de stationnement (« socle obligatoire ») applicables sur leur territoire entre les valeurs modérées et restrictives reprises aux tableaux reproduits aux annexes 3 et 4. Ainsi, lors de la mise en conformité du PAG, les communes y introduisent leur propre tableau dont chaque valeur doit être comprise entre la valeur modérée respective du tableau de l'annexe 3 et la valeur restrictive respective du tableau de l'annexe 4. La seule contrainte est que les valeurs de la catégorie 1 soient plus restrictives que celles de la catégorie 2 et

que celles-ci soient encore une fois plus restrictives que celles de la catégorie 3. Dans cette optique, il est cependant tout à fait possible d'opter, par exemple, pour des valeurs plus modérées pour l'activité d'artisanat et d'industrie et pour des valeurs plus restrictives pour les activités de services administratifs ou professionnels.

Paragraphe (2) – régime des suppléments définitifs

Pour les activités de services administratifs ou professionnels présentant un taux de visiteurs élevé et pour les activités d'artisanat et d'industrie ayant un besoin justifié d'emplacements pour véhicules de service, la commune a la possibilité de prévoir, dans le cadre son plan d'aménagement général, des suppléments en vertu des valeurs reprises aux annexes 3 et 4. Ces suppléments sont définitifs.

Paragraphe (3) - régime des suppléments provisoires

Ce paragraphe définit le régime des suppléments provisoires, qui est uniquement applicable pour l'activité de services administratifs ou professionnels.

Si l'aménagement d'emplacements provisoires n'est pas possible, seul le socle obligatoire est autorisable. Toutefois, la possibilité (et non pas l'obligation) existe pour les communes de mettre à disposition des emplacements provisoires (par exemple dans un parking couvert) contre paiement d'une taxe compensatoire. Ce cas de figure pourrait, par exemple, se présenter dans le cadre du développement de grands projets immobiliers ou le long des grands axes routiers lorsque les riverains éprouveraient des difficultés techniques pour aménager des places de stationnement provisoires. Chaque commune devra, au cas par cas et dans le souci d'un développement durable de son territoire, décider si elle fait usage de cette possibilité.

Afin de garantir le fonctionnement du système, une base légale pour une autorisation de construire provisoire a été créée à l'article 37bis de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

Paragraphe (4) - dérogation

Pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées, il peut se révéler nécessaire de s'écarter légèrement du nombre d'emplacements autorisables à titre définitif résultant du système de gestion des emplacements. Afin de garantir une certaine flexibilité, le plan d'aménagement général pourra ainsi permettre de déroger à ce nombre dans une marge de -10% à +10%.

Cette disposition correspond à une prescription qui n'a d'effet obligatoire qu'à partir de la mise en conformité.

Ad article 13 – Activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois dans les communes à dominante urbaine et périurbaine

L'implantation d'activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois n'est pas admise dans les sites de catégorie 3, sauf si ce site, sur base d'un projet concret,

est susceptible de muter en catégorie 1. Les sites qui, en raison d'une future amélioration des liaisons de bus, sont susceptibles de muter de la catégorie 3 en catégorie 2 ou 1 seront toutefois traités selon les règles de la catégorie 3 jusqu'à la réalisation effective de cette amélioration.

Cette disposition correspond à une prescription qui n'a d'effet obligatoire qu'à partir de la mise en conformité.

Ad article 14 – Commerces de détail ayant des surfaces de vente supérieures à 10.000 m2 dans les communes à dominante urbaine et périurbaine

Pour les entreprises ayant des surfaces de vente supérieures à 10.000 m², le nombre d'emplacements est en principe déterminé par l'annexe 4 pour les activités de commerce de détail et d'artisanat d'entreprises avec une surface de vente inférieure à 10.000 m². Cependant, ces entreprises peuvent définir des valeurs plus modérées que celles reprises dans l'annexe 4, à condition que cette dérogation soit dûment justifiée dans le cadre du concept de développement de l'étude préparatoire moyennant un concept de mobilité, sans que les valeurs retenues soient moins restrictives que celles reprises dans l'annexe 3 pour les activités de commerce de détail et d'artisanat d'entreprises avec une surface de vente inférieure à 10.000 m².

Cette disposition correspond à une prescription qui n'a d'effet obligatoire qu'à partir de la mise en conformité.

Ad article 15 – Autorisations de construire

Lors de la délivrance de l'autorisation de construire – définitive ou provisoire – le bourgmestre déterminera la catégorie du site en fonction de la qualité de desserte par les transports collectifs existante suivant les horaires réguliers en vigueur. De cette détermination résultera le nombre d'emplacements - définitifs et le cas échéant provisoires - autorisables. (*Voir aussi le commentaire de l'article 11*)

Cette disposition correspond à une prescription qui n'a d'effet obligatoire qu'à partir de la mise en conformité.

Ad article 16 – Parking résidentiel

En milieu urbain et périurbain, l'offre publique en stationnement pour voitures sur le domaine public est une composante essentielle de l'offre totale en parkings. Les conducteurs ne disposant pas d'un parking privé utilisent les emplacements de l'espace-rue ou d'autres espaces collectifs de stationnement. Dans l'intérêt de la cohérence et du fonctionnement de la gestion du stationnement automobile et afin d'éviter un effet de refoulement, il est dès lors recommandé de mettre parallèlement en place une limitation de l'espace public de stationnement.

Néanmoins, l'offre publique d'emplacements est nécessaire afin de permettre le stationnement de la clientèle des commerces ainsi que celui des utilisateurs occasionnels de

la voiture privée (par exemple pour le transport de marchandises), et celui des visiteurs de la population résidante.

Une gestion de l'offre publique en parkings dans les zones à gestion restrictive d'emplacements de stationnement (zones mixtes et zones d'activités) est donc nécessaire afin d'assurer le fonctionnement du système. L'exemple de la Ville de Luxembourg sert ici de modèle (stationnement résidentiel, structuration des tarifs et de la durée de stationnement autorisée pour les parkings accessibles au public). Les restrictions devraient ainsi comporter une limitation de la durée du stationnement ainsi que le paiement de redevances de parking, déclinés sur le mode du stationnement résidentiel, dans les zones à dominante résidentielle.

Cette disposition correspond à une recommandation.

Ad article 17 – La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à dominante rurale

Dans les communes à dominante rurale, il s'agira avant tout d'éviter l'implantation d'activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois en concordance avec les critères retenus dans le plan directeur sectoriel des zones d'activités économiques. Dans cette perspective, le système de gestion des emplacements de stationnement se limite à la désignation d'un nombre maximal d'emplacements par surface bâtie pour la fonction de services administratifs ou professionnels ».

Le nombre maximal d'emplacements de stationnement par surface bâtie brute pour les activités de services administratifs ou professionnels est ainsi fixée à 1 emplacement de parking pour 45 m² de surface construite brute. En outre, au sein de ces espaces à dominante rurale, il est interdit d'implanter des activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois dans des communes à dominante rurale en-dehors de tout « centre de développement et d'attraction » (CDA) tel que prévu à l'annexe 5. Le CDA se rapporte dans le cadre du présent règlement grand-ducal aux espaces prioritaires d'urbanisation pour l'habitat des communes énumérées à l'annexe 5, tels que définis suivant les prescriptions du plan directeur sectoriel « logement ».

Comparé aux normes actuellement en vigueur, qui prévoient généralement au moins un emplacement pour 20 à 30 m² de surface construite brute, cette nouvelle norme (harmonisée) constitue un accroissement sensible du caractère dissuasif de la gestion des emplacements de stationnement automobile, en milieu à dominante rurale.

Pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées, il peut se révéler nécessaire de s'écarter légèrement du nombre d'emplacements autorisables. Afin de garantir une certaine flexibilité, le plan d'aménagement général pourra ainsi permettre de déroger à ce nombre dans une marge de -10% à +10%.

Cette disposition correspond à une prescription qui n'a d'effet obligatoire qu'à partir de la mise en conformité.

Ad article 18 – Droit de préemption

Cet article fait référence à l'article 21 de la loi précitée du 30 juillet 2013 pour conférer un droit de préemption à l'Etat et aux communes concernées dans le cadre de la réservation de couloirs pour les projets d'infrastructures routières et ferroviaires.

Cette disposition correspond à une prescription qui a un effet obligatoire à partir du moment où le plan directeur sectoriel « transports » est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal.

Ad articles 19 et 20 – Commission de suivi

Ces articles règlent la composition de la commission de suivi chargée du contrôle continu du plan directeur sectoriel « transports », ses missions principales, son organisation et son fonctionnement.

Ad article 21 – Prescriptions et recommandations

Cet article précise que les dispositions des articles 2, 5 à 9, paragraphe (4), 10 à 15, 17 et 18 constituent des prescriptions, tandis que les articles 9, paragraphe (5), et 16 constituent des recommandations.

Ad articles 22 à 24 – Entrée en vigueur des prescriptions

Cet article définit l'entrée en vigueur des prescriptions du PST. Les prescriptions peuvent avoir les effets suivants :

- Certaines prescriptions s'appliquent à partir du jour où le projet de plan directeur sectoriel « transports » est déposé à la maison communale ;
- D'autres prescriptions s'appliquent à partir du moment où le plan directeur sectoriel « transports » est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal ;
- D'autres prescriptions s'appliquent à partir de la mise en conformité ;
- Finalement, certaines prescriptions ont un effet transitoire à partir du moment où le plan directeur sectoriel « transports » est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal, jusqu'à la mise en conformité. Ces prescriptions n'exigent, le cas échéant, qu'une adaptation partielle des plans d'aménagement communaux.

Afin d'assurer une transition souple, l'article 23 prévoit une prescription transitoire en matière d'emplacements de stationnement pour les activités de service administratifs ou professionnels dans les communes à dominante urbaine et périurbaine. Il en est de même pour les communes à dominante rurale. Ces prescriptions devront être appliquées lors de la phase transitoire, c'est-à-dire à partir du moment où le plan directeur sectoriel « transports » est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal jusqu'à la mise en conformité par les communes de leurs PAG avec les prescriptions du PST, sauf si :

- le plan d'aménagement général ou les plans d'aménagement particulier dûment approuvés avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » ; ou
- les plans d'aménagement particulier déposés à la maison communale avant le dépôt du projet dudit plan directeur sectoriel, en disposent autrement.

Le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif peut, pour ces deux prescriptions transitoires être adapté dans une marge de -10% à + 10% pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

Ad articles 25 – disposition finale

Formule exécutoire.

* * *