

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

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire ;

Vu la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;

Vu la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain ;

Vu la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;

Vu la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;

Vu la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ;

Vu la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de l'aménagement du territoire en date du [●] ;

Vu les avis émanant des communes en application de la loi modifiée du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire ;

Vu l'évaluation environnementale stratégique élaborée sur base de la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Titre I – Dispositions générales et définitions

Art. 1^{er}. Le présent plan directeur sectoriel « transports », partie écrite et partie graphique, avec ses annexes est déclaré obligatoire.

Art. 2. Au sens du présent règlement, on entend par :

- 1) « activité de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois » : activités de services administratifs ou professionnels faisant appel à des surfaces construites brutes supérieures à 3.500 m² par immeuble bâti.
- 2) « activité de services administratifs ou professionnels générant un taux de visiteurs élevé » : activités de services administratifs ou professionnels génératrices de déplacements importants de visiteurs.
- 3) « arrêt à haut niveau de service » : un arrêt ferroviaire, de tram ou de bus desservi, sur base des horaires réguliers en vigueur, nationaux et communaux, des jours non fériés du lundi au vendredi, par :
 - deux trains par heure pendant au moins deux heures par jour pour au moins une direction et un train par heure pendant au moins douze heures par jour et pour au moins une direction de circulation ou ;
 - quatre trams par heure pendant au moins deux heures par jour et par direction de circulation et deux trams par heure pendant au moins douze heures par jour et par direction de circulation ou ;
 - deux bus par demi-heure pendant au moins deux heures par jour et deux bus par heure pendant au moins douze heures par jour et situé à une distance correspondant à un temps de trajet maximal en transports collectifs sans correspondance de dix minutes, sur base des horaires réguliers en vigueur, nationaux et communaux, des jours non fériés du lundi au vendredi et mis à jour tel que décrit à l'article 11, vers un point nodal de transports collectifs ou à partir d'un tel point nodal.
- 4) « arrêt à très haut niveau de service » : un arrêt ferroviaire, de tram ou de bus desservi, sur base des horaires réguliers en vigueur, nationaux et communaux, des jours non fériés du lundi au vendredi, par :
 - quatre trains par heure pendant au moins deux heures par jour pour au moins une direction et deux trains par heure pendant au moins douze heures par jour et pour au moins une direction de circulation ou ;
 - six trams par heure pendant au moins deux heures par jour et par direction de circulation et trois trams par heure pendant au moins douze heures par jour et par direction de circulation ou ;
 - trois bus par demi-heure pendant au moins deux heures par jour et trois bus par heure pendant au moins douze heures par jour et
situé à une distance correspondant à un temps de trajet maximal en transports collectifs sans correspondance de dix minutes, sur base des horaires réguliers en vigueur, nationaux et communaux, des jours non fériés du lundi au vendredi et mis à jour tel que décrit à l'article 11, vers un point nodal de transports collectifs ou à partir d'un tel point nodal.
- 5) « arrêt de bus » : arrêt permettant le débarquement ou l'embarquement de voyageurs par bus.

- 6) « arrêt de tram » : arrêt permettant le débarquement ou l'embarquement de voyageurs par tram.
- 7) « arrêt ferroviaire » : gare, arrêt ou halte ferroviaire permettant le débarquement ou l'embarquement de voyageurs par train.
- 8) « corridors bus » : itinéraire d'approche ou de traversée des localités ou agglomérations offrant aux bus des transports collectifs des facilités d'avancement sous forme de voies réservées en site propre ou sur une chaussée existante en position axiale ou latérale, de points d'arrêts sécurisés, de sas devant les feux tricolores ou de phases spéciales dans le déroulement des feux de signalisation aux abords des carrefours.
- 9) « couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires » : bandes désignées dans la partie graphique du plan directeur sectoriel « transports » en vue de l'implantation future de voies de communication d'intérêt national ou régional et de leurs installations connexes ou accessoires, tels plates-formes multimodales voyageurs et fret, arrêts ferroviaires, triages, centres de remisage et de maintenance, échangeurs, ponts, tunnels, parkings « park & ride », voies pour mobilité douce nationales et locales, stations-services et corridors bus, ainsi que des mesures compensatoires relatives aux projets.

Les couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires constituent des zones au sens de l'article 39 du règlement grand-ducal du 28 juillet 2011 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune. Ils sont à indiquer dans la partie graphique des plans d'aménagement général suivant les légendes-type de l'Annexe I du règlement grand-ducal du 28 juillet 2011 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune et de la signature définie à cette fin à l'Annexe 7.

- 10) « gestion des emplacements de stationnement » : système visant une réglementation et une restriction des emplacements de stationnement automobile sur le domaine privé en fonction de la qualité de desserte par les transports collectifs d'un site donné et du mode d'utilisation du sol.
- 11) « infrastructure prioritaire » : projet d'infrastructure routière ou ferroviaire qui, parmi les projets d'infrastructures routières et ferroviaires retenus par le présent règlement grand-ducal, est à réaliser prioritairement.
- 12) « mesures compensatoires » : mesures telles que prévues par les articles 14 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, 12 de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles et 9 de la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires.
- 13) « mobilité douce » : tous moyens de locomotion non motorisés visant notamment les déplacements des piétons, des personnes à mobilité réduite, des cyclistes, y compris des cyclistes utilisant des vélos à assistance électrique, et des cavaliers.
- 14) « mode d'utilisation du sol » : fonction urbaine et économique à laquelle est affecté un site. Parmi les fonctions urbaines et économiques il est distingué entre services administratifs ou professionnels, artisanat/industrie et commerce de détail.

- 15) « partage modal » : taux de répartition des déplacements entre les différents modes de transport motorisés.
- 16) « point nodal de transports collectifs » : ensemble d'arrêts, espacés de moins de 250 mètres entre eux, composé par :
- au moins deux des trois arrêts suivants desservis sur base des horaires réguliers en vigueur, nationaux et communaux, pendant les jours non fériés du lundi au vendredi comme suit :
- arrêts ferroviaires desservis par au moins trois trains par heure dans au moins deux directions de circulation pendant au moins huit heures par jour ;
 - arrêts de tram desservis par au moins six trams par heure par direction de circulation pendant au moins douze heures par jour ;
 - arrêts de bus comprenant au moins quatre lignes dont chacune est desservie par au moins un bus par heure dans les deux sens pendant au moins douze heures par jour ;
- ou
- au moins trois arrêts de bus comprenant au moins huit lignes par arrêt, chaque ligne étant desservie sur base des horaires réguliers en vigueur, nationaux et communaux, pendant les jours non fériés du lundi au vendredi par au moins un bus par heure dans les deux sens pendant au moins douze heures par jour.
- 17) « points d'intérêts » : lieux d'attraction tels que quartiers centraux, mairie, zone d'activité, infrastructure scolaire, site touristique, culturel et sportif, arrêt ferroviaire, de tram ou de bus, hôpital ou centre commercial.
- 18) « projet concret » : projet d'infrastructure prioritaire comprenant un arrêt ferroviaire ou un arrêt de tram à très haut niveau de service prévu par une loi ou un règlement grand-ducal, un plan directeur sectoriel ou un projet de plan directeur sectoriel communiqué aux communes.
- 19) « site » : ensemble de parcelles classées dans une catégorie en fonction de la qualité de leur desserte en transports collectifs.
- 20) « socle obligatoire » : nombre minimal d'emplacements de stationnement obligatoires par catégorie de site et par mode d'utilisation du sol à fixer par la commune sur base des valeurs reproduites aux annexes 3 et 4.
- 21) « suppléments » : différence entre le socle obligatoire et le total d'emplacements de stationnement autorisables par catégorie de site et par mode d'utilisation du sol à fixer par commune sur base des valeurs reproduites aux annexes 3 et 4.
- 22) « transports collectifs » : transports publics au sens de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et toute autre forme de transports en commun.
- 23) « voie de communication » : lignes de chemin de fer et routes.
- 24) « voie de mobilité douce » : axe de circulation ouvert à la mobilité douce, se composant des catégories de voies publiques retenues dans le règlement grand-ducal du 1er août 2001 portant exécution de l'article 3 de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables, sans que ces voies elles-mêmes fassent partie de ce réseau national et de zones d'apaisement de trafic telles que des zones de rencontre ou des zones résidentielles au sens de l'arrêté grand-

ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 3. Font partie intégrante du présent règlement grand-ducal les annexes suivantes :

- Annexe 1. Projets d'infrastructures ferroviaires et routières ;
- Annexe 2. Communes à dominante urbaine et périurbaine ;
- Annexe 3. Réglementation modérée du stationnement automobile;
- Annexe 4. Réglementation restrictive du stationnement automobile;
- Annexe 5. Communes disposant de centres de développement et d'attraction ;
- Annexe 6. Nombres minima d'emplacements pour vélo;
- Annexe 7. Légende-type ;
- Annexe 8. Plans topographiques à l'échelle 1 :10.000 des couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires.

Titre II - Objectifs

Art. 4. Le plan directeur sectoriel « transport » a pour objectifs :

- de réserver des couloirs pour infrastructures routières et ferroviaires ;
- d'améliorer et de développer la mobilité douce ;
- de développer un système de gestion des emplacements de stationnement en vue d'augmenter la part des transports collectifs dans le partage modal et de promouvoir la mobilité douce.

Titre III – Infrastructures routières et ferroviaires

Chapitre 1^{er} – Projets d'infrastructures routières et ferroviaires

Art. 5. Relèvent du plan directeur sectoriel « transports » les projets d'infrastructures routières et ferroviaires d'intérêt national ou régional énumérés à l'annexe 1.

Chapitre 2 – Couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires

Art. 6. Les couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires sont définis aux annexes 1 et 8. Ils doivent être gardés libres de toute construction, hormis celles définies au point 9) de l'article 2.

Art. 7. Dès réalisation de la voie de communication, seule une bande de sécurité définie par la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer ou la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ou le cas échéant une autre bande définie dans le plan directeur sectoriel « transports » lui-même ou dans un plan d'occupation du sol, doit rester libre de toute construction.

Chapitre 3 – Infrastructures prioritaires

Art. 8. Les projets d'infrastructures ferroviaires et routières énumérés à l'annexe 1 et y désignés comme « prioritaires » sont déclarés infrastructures prioritaires.

Titre IV – La promotion de la mobilité douce

Art. 9. (1) Lors de l'élaboration des plans d'aménagement général, les communes sont tenues de prévoir, en fonction des particularités des sites, un réseau cohérent de voies de mobilité douce. Ce réseau doit:

- relier entre eux les points d'intérêt;
- être connecté aux quartiers résidentiels;
- pouvoir garantir une connexion courte et sûre du réseau communal de voies de mobilité douce au réseau national de pistes cyclables par des liaisons ou des embranchements au sens du règlement grand-ducal du 1er août 2001 portant exécution de l'article 3 de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables.

(2) Les voies de mobilité douce doivent emprunter un tracé court tout en évitant les pentes excessives et en garantissant la sécurité des usagers.

(3) Les nombres minima, tels que définis à l'annexe 6, sont à respecter pour les emplacements de vélos, conformément aux dispositions de l'annexe 6. Exceptionnellement, et jusqu'à la mise en conformité, il n'y a pas lieu de tenir compte de ces emplacements minima 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.

(4) Lors de la mise en conformité, les dispositions de l'annexe 6 sont à transposer dans le plan d'aménagement général des communes.

(5) Les plans d'aménagement particulier « nouveau quartier » couvrant des quartiers d'habitation et des quartiers mixtes prévoient, pour autant que les charges de trafic motorisé le permettent, des zones de rencontre ou des zones résidentielles, au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Titre V – La gestion des emplacements de stationnement

Chapitre 1^{er} – Communes à dominante urbaine et périurbaine et communes à dominante rurale

Art. 10. Pour les besoins de la mise en œuvre de la gestion des emplacements de stationnement, le territoire national est subdivisé en communes à dominante urbaine et périurbaine d'une part et en communes à dominante rurale d'autre part.

Les communes à dominante urbaine et périurbaine sont celles qui sont définies à l'annexe 2. Toutes les communes qui ne sont pas classées en commune à dominante urbaine et périurbaine suivant l'annexe 2 constituent des communes à dominante rurale.

Chapitre 2 – La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à dominante urbaine et périurbaine

Art. 11. (1) Dans les communes à dominante urbaine et périurbaine, le plan d'aménagement général institue un système de gestion des emplacements de stationnement distinguant

entre trois catégories de sites en fonction de la qualité de desserte par les transports collectifs comme suit :

- Sites de catégorie 1 desservis par :
 - un arrêt à très haut niveau de service ferroviaire situé dans un rayon d'au maximum 600 mètresou ;
 - un arrêt à très haut niveau de service de tram situé dans un rayon d'au maximum 500 mètresou ;
 - un arrêt à très haut niveau de service de bus situé dans un rayon d'au maximum 300 mètres.
- Sites de catégorie 2 desservis par :
 - un arrêt à très haut niveau de service ferroviaire situé dans un rayon supérieur à 600 mètres et d'au maximum 900 mètresou ;
 - un arrêt à haut niveau de service ferroviaire situé dans un rayon d'au maximum 600 mètresou ;
 - un arrêt à très haut niveau de service de tram situé dans un rayon supérieur à 500 mètres et d'au maximum 750 mètresou ;
 - un arrêt à haut niveau de service de tram situé dans un rayon d'au maximum 500 mètresou ;
 - un arrêt à très haut niveau de service de bus situé dans un rayon supérieur à 300 mètres et d'au maximum 500 mètresou ;
 - un arrêt à haut niveau de service de bus situé dans un rayon d'au maximum 300 mètres.
- Sites de catégorie 3 ne répondant pas aux critères des catégories 1 et 2 ci-dessus.

(2) Le plan d'aménagement général peut exceptionnellement compléter ces trois catégories de sites comme suit :

- Les valeurs restrictives de catégorie 1 reprises à l'annexe 4 peuvent être localement dépassées dans les cas où 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.
- Les dispositions de la gestion des emplacements de stationnement régissant les communes à dominante rurale peuvent être localement appliquées à un site déterminé dans le cas où ce site, 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.

(3) Pour l'établissement des sites, le plan d'aménagement général retient les principes suivants :

- Les arrêts ferroviaires, les arrêts de tram et de bus servant à l'établissement du site doivent être facilement accessibles à pied à partir des différentes parcelles composant le site ainsi établi. Lorsqu'un obstacle insurmontable pour piétons se trouve à l'intérieur du site, la ou les parcelles isolées par cet obstacle sont exclues du site. Par obstacle insurmontable, à constater par l'autorité communale, il faut

entendre un obstacle dont le contournement oblige le piéton, via des chemins et voiries accessibles au public, à sortir du site ainsi établi.

- Pour l'établissement du site, l'arrêt offrant la meilleure qualité est pris en considération. Lorsqu'un site occupe une ou plusieurs parcelle(s), susceptible(s) de relever de plusieurs catégories, la catégorie dont relève la plus grande partie de la ou des parcelle(s) concernée(s) est prise en considération pour l'ensemble de la ou des parcelle(s).

Art. 12. (1) Les communes fixent dans le cadre de leur plan d'aménagement général un socle obligatoire pour les emplacements de stationnement autorisables, en fonction, d'une part, du mode d'utilisation du sol et, d'autre part, par catégorie de site. Les valeurs ainsi fixées doivent être situées à l'intérieur d'une fourchette entre les valeurs modérées telles que reprises à l'annexe 3 et les valeurs restrictives telles que reprises à l'annexe 4. Un site de catégorie 2 doit toujours bénéficier d'une valeur moins restrictive qu'un site de catégorie 1. Un site de catégorie 3 doit toujours bénéficier d'une valeur moins restrictive que les sites de catégorie 1 et 2.

(2) Pour les sites affectés à des activités de services administratifs ou professionnels générant un taux de visiteurs élevé, ainsi que les activités d'artisanat et d'industrie ayant un besoin justifié d'emplacements pour véhicules de service, les communes peuvent, dans le cadre de leur plan d'aménagement général, prévoir des suppléments définitifs sur base des valeurs reprises aux annexes 3 et 4.

(3) Si une amélioration de la qualité de desserte par les transports collectifs est prévisible sur base d'un projet concret, le plan d'aménagement général peut prévoir un régime de suppléments provisoires pour l'activité de services administratifs ou professionnels réglé comme suit :

Pour les sites relevant actuellement des catégories 2 ou 3, mais qui à l'avenir sont susceptibles de relever de la catégorie 1 sur base d'un projet concret, la différence entre le socle obligatoire avec, le cas échéant, les suppléments définitifs et le total autorisable sur base des valeurs reproduites aux annexes 3 et 4 constitue des suppléments provisoires. Ceux-ci sont soumis à autorisation de construire délivrée à titre provisoire au sens de l'article 37bis de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

Les emplacements provisoires doivent en principe être aménagés sur la propriété même du demandeur. Si cela s'avère impossible pour des raisons notamment techniques, esthétiques, architecturales, de sécurité ou de circulation, le demandeur a la possibilité de les aménager dans un parc de stationnement situé à proximité de la propriété. Dans ce cas, le demandeur doit démontrer qu'il est soit propriétaire, soit locataire pour la durée de validité de l'autorisation provisoire du terrain destiné à accueillir les emplacements provisoires. Les emplacements provisoires ne peuvent pas être cédés, ni affectés à un autre usage, ni détachés de l'immeuble pour lequel ils ont été autorisés.

Les emplacements provisoires ne sont pas autorisables si leur aménagement n'est pas possible en vertu de l'alinéa précédent. Toutefois, les plans d'aménagement communaux pourront prévoir la possibilité pour la commune de mettre à disposition les emplacements provisoires contre paiement d'une taxe compensatoire.

(4) Le plan d'aménagement général peut prévoir que le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif en vertu des paragraphes (1) et (2) peut être adapté dans une marge de -10% à +10% pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

Art. 13. 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 en bus, sont susceptibles de muter de la catégorie 3 en catégorie 2 ou 1, sont traités selon les règles de la catégorie 3 jusqu'à la réalisation de cette amélioration.

Art. 14. Par dérogation à l'article 12, pour les entreprises avec une surface de vente supérieure à 10.000 m², les communes peuvent définir, dans le cadre de leur plan d'aménagement général, des valeurs plus modérées que celles reprises dans 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.

Cette dérogation doit être 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. Ce concept de mobilité détermine le nombre d'emplacements de stationnement maximal pour ladite zone en tenant plus particulièrement compte des problèmes de sécurité, des goulots d'étranglement, des nuisances sonores et de la qualité de desserte par les transports collectifs.

Art. 15. Au moment de la délivrance de l'autorisation de construire définitive ou, le cas échéant, provisoire, la catégorie du site est déterminée suivant la qualité de desserte par les transports collectifs existante suivant les horaires réguliers en vigueur. L'autorisation de construire définitive ou, le cas échéant, provisoire, fixe, en fonction du site ainsi déterminé, un socle obligatoire et, le cas échéant, des suppléments définitifs ou provisoires pour les emplacements de stationnement en vertu des dispositions du plan d'aménagement général mis en conformité avec les prescriptions du plan directeur sectoriel « transports ».

Art. 16. Les communes peuvent mettre en œuvre une gestion restrictive de l'offre publique en emplacements de stationnement. Ces restrictions peuvent comporter une limitation de la durée du stationnement ainsi que le paiement de redevances de parking.

Chapitre 3 – La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à dominante rurale

Art. 17. (1) Dans les communes à dominante rurale, les plans d'aménagement général fixent un nombre maximal d'emplacements de stationnement par surface construite brute pour les activités de service administratifs ou professionnels qui ne peut pas dépasser un emplacement de parking pour 45 m² de surface construite brute. Il est interdit d'implanter des activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois dans des communes à dominante rurale en-dehors d'un « 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 ».

(2) Le plan d'aménagement général peut prévoir que le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif en vertu du paragraphe (1) peut être adapté dans une marge de - 10% à + 10% pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

Titre VI – Droit de préemption

Art. 18. Un droit de préemption suivant l'article 21 de la loi modifiée du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire est conféré à l'Etat et aux communes concernées pour les terrains nécessaires aux couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires.

Titre VII – Commission de suivi

Art. 19. Il est institué une commission de suivi du plan directeur sectoriel « transports » ayant les missions définies à l'article 20. Les informations dont la commission de suivi a besoin pour son bon fonctionnement lui sont transmises par le ministre ayant l'aménagement communal dans ses attributions.

La commission de suivi interministérielle est composée de neuf membres. Sa composition est arrêtée comme suit :

- deux représentants du ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions ;
- deux représentants du ministre ayant les Transports dans ses attributions;
- un représentant du ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions ;
- un représentant du ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions ;
- un représentant du ministre ayant l'Environnement dans ses attributions;
- un représentant de l'Administration des Ponts et Chaussées ;
- un représentant de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

Un des représentants du ministre ayant les Transports dans ses attributions préside la commission de suivi. La vice-présidence de la commission de suivi est assumée par un des représentants du ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, qui est appelé à remplacer le président en cas d'absence de celui-ci.

A chaque membre effectif est adjoint un membre suppléant qui peut accompagner celui-ci aux réunions de la commission de suivi ou, en cas d'empêchement du membre effectif, remplacer celui-ci. Les membres effectifs et les membres suppléants sont nommés par le ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions.

Les mandats renouvelables du président, du vice-président, des membres effectifs et des membres suppléants portent sur une durée de cinq ans.

En cas de fin anticipative d'un des mandats, le nouveau titulaire termine le mandat du membre qu'il remplace.

La commission de suivi se réunit au moins deux fois par an et établit au moins un rapport tous les 3 ans. Elle établit un règlement d'ordre interne régissant ses modalités de fonctionnement.

Art. 20. La commission de suivi du plan directeur sectoriel « transports » a pour mission :

- d'assurer le suivi de la mise en œuvre du plan directeur sectoriel « transports » à moyen et à long terme ;
- de créer une base de données dénommée « système d'information géographique » (en abrégé « SIG ») en vue d'assurer le suivi des couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires ;

- de transcrire intégrativement, en termes de priorités de réalisation, des projets retenus dans le plan directeur sectoriel « transports »;
- d'informer régulièrement les membres du Gouvernement sur la mise en œuvre du plan directeur sectoriel « transports » et de proposer les prochaines priorisations de sa mise en œuvre ;
- d'identifier et de proposer le cas échéant les besoins de modifications ;
- d'assurer le suivi tel que prévu à l'article 11 de la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Titre VIII – Prescriptions et recommandations

Art. 21. (1) Les articles 2, 5 à 9, paragraphe (4), les articles 10 à 15, 17 et 18 constituent des prescriptions.

(2) Les articles 9, paragraphe (5), et 16 constituent des recommandations.

Titre IX – Entrée en vigueur des prescriptions

Art. 22. A l'exception de la désignation des couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires dans les plans d'aménagement, les prescriptions des articles 2 et 5 à 8 sont directement applicables à partir du moment de l'entrée en procédure du projet de plan directeur sectoriel « transports », conformément aux articles 9 et 19 de la loi précitée du 30 juillet 2013.

Art. 23. (1) Les prescriptions des articles 9 paragraphe (3), 10 et 18 ont un effet obligatoire à partir du moment où le plan directeur sectoriel « transports » est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal conformément à l'article 9 de la loi précitée du 30 juillet 2013.

(2) A partir du moment où le plan directeur sectoriel « transports » est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal conformément à l'article 9 de la loi précitée du 30 juillet 2013 et jusqu'à la mise en conformité par les communes de leur plan ou projet d'aménagement général avec les prescriptions du plan directeur sectoriel « transports » conformément à l'article 19 de la loi précitée du 30 juillet 2013, les prescriptions transitoires des paragraphes (3) et (4) sont applicables :

(3) Le nombre maximal d'emplacements de stationnement par surface construite brute pour les activités de service administratifs ou professionnels ne peut pas dépasser un emplacement de parking pour 70m² de surface construite brute dans les communes urbaines et périurbaines telles qu'énumérées à l'annexe 2, 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 en vertu du présent paragraphe peut être adapté dans une marge de -10% à + 10% pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

(4) Dans les communes à dominante rurale, le nombre maximal d'emplacements de stationnement par surface construite brute pour les activités de service administratifs ou professionnels ne peut pas dépasser un emplacement de parking pour 45 m² de surface construite brute, 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 en vertu du présent paragraphe peut être adapté dans une marge de -10% à +10% pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées. Il est interdit d'implanter des activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois en-dehors des communes énumérées à l'annexe 5.

Art. 24. (1) Les paragraphes (1), (2) et (4) de l'article 9 et les articles 11 à 15 et 17 n'ont d'effet obligatoire qu'à partir de la mise en conformité par les communes de leur plan ou projet d'aménagement général avec les prescriptions du plan directeur sectoriel « transports » conformément à l'article 19 de la loi précitée du 30 juillet 2013.

(2) Il en est de même de la désignation des couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires dans les plans d'aménagement découlant des articles 6 et 7.

Titre X – Disposition finale

Art. 25. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Annexe 1 – Projets d’infrastructures ferroviaires et routières

Projets d’infrastructures ferroviaires

	<u>Projets</u>	<u>Infrastructures prioritaires</u>	<u>Couloirs réservés</u>	<u>Phase</u>
1.1	Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg	X	X	1
1.2	Plateforme ferroviaire multimodale Bettembourg / Dudelange	X		1
2.1	Mise à double voie intégrale de la ligne Luxembourg – Pétange	X	X	1
2.2	Mise à double voie du tronçon Hamm-Sandweiler	X	X	1
2.3	Modernisation de la ligne de Luxembourg-Kleinbettingen	X		1
2.4	Réaménagement de la Gare Centrale de Luxembourg avec les têtes Nord, Sud et Ouest	X		1
2.5	Mise à double voie de la ligne du Nord sur le tronçon Clervaux-Pfaffenmühle	X		1
2.6	Mise à double voie du tronçon Sandweiler – Oetrange	X	X	2
2.7	Mise à double voie du tronçon de ligne Rodange – frontière française			3
3.1	Ligne de tram entre le pôle d’échange Kirchberg / Luxexpo et la Gare Centrale	X	X	1
3.2	Ligne de tram entre le pôle d’échange Kirchberg /Luxexpo et Höhenhof / Aérogare	X		1
3.3	Ligne de tram entre la Gare Centrale et les pôles d’échange Bonnevoie, Howald et Cloche d’Or	X		1
3.4	Ligne de tram entre la Gare Centrale et la porte de Hollerich	X		2
3.5	Ligne de tram entre la place de l’Etoile et la deuxième école européenne			3
3.6	Ligne de tram entre la porte de Hollerich et Bertrange /Strassen			3
3.7	Ligne de tram entre le pôle d’échange Cloche d’Or et Leudelange			3
3.8	Réseau de transport en commun à haut niveau de service dans la région Sud	X		2
3.9	Voie bus sur l’autoroute A4 entre Esch-sur-Alzette / Belval et Luxembourg (Leudelange / Pôle d’échange Cloche d’Or)	X		1

Projets d'infrastructures routières

	<u>Projets</u>	<u>Projets prioritaires</u>	<u>Couloirs réservés</u>	<u>Phase</u>
4.1	A3 – Section entre l'échangeur Dudelange-Centre et l'Aire de Berchem : Optimisation du réseau autoroutier dans le cadre de réalisation de l'Eurohub /de la plateforme ferroviaire multimodale à Bettembourg / Dudelange	X		1
4.2	A3 - Mise à 2x3 voies de la section Aire de Berchem - Croix de Gasperich	X		1
4.3	A6 - Sécurisation/Optimisation de la Croix de Cessange et de l'échangeur Helfenterbrück	X		1
4.4	Liaison Micheville (A4)	X		1
4.5	Optimisation de la Collectrice du Sud (A13-A4-A13)	X	X	1
4.6	Echangeur et accès Z.A. Fridhaff	X	X	1
4.7	Sécurisation de la B7 entre l'échangeur Colmar-Berg et l'échangeur Ettelbruck – Elimination des goulots d'étranglement	X	X	2
4.8	Transversale de Clervaux (N7-N18)	X		1
4.9	Contournement de Olm-Kehlen (N6-A6-N12)	X		2
4.10	Contournement de Troisvierges (N12)			3
5.1	Contournement de Bascharage (E44/N5)	X		1
5.2	Voie de délestage à Echternach (N10/E29/N11)	X	X	1
5.3	Contournement de Hosingen (E421/N7)	X	X	2
5.4	Contournement de Heinerscheid (E421/N7)			3
5.5	Contournement de Dippach (E44/N5)			3
6.1	Boulevard de Merl (N6-N5-A4)	X	X	1
6.2	Voies de délestage de Strassen	X	X	1
6.3	Contournement de Cessange (A4-N4)	X		1
6.4	Corridor multimodal de transport Ettelbruck-Diekirch et priorisation pour bus à Diekirch	X		1
6.5	Contournement d'Ettelbruck (N7-N15)	X	X	2
6.6	Contournement de Feulen (N15-N21-N15)			2
6.7	Desserte interurbaine Differdange – Sanem			2
6.8	Déviation CR175 (Niederborn)			3
6.9	Nouvelle N3 – Section boulevard urbain	X		1
6.10	Nouvelle N3 – Section contournement de Hesperange / Alzingen			2

Annexe 2 – Communes à dominante urbaine et périurbaine

Bertrange
Bettembourg
Bettendorf
Colmar-Berg
Contern
Diekirch
Differdange
Dudelange
Erpeldange
Esch-sur-Alzette
Ettelbruck
Hesperange
Käerjeng
Kayl
Kopstal
Leudelange
Lintgen
Lorentzweiler
Luxembourg
Mamer
Mersch
Mondercange
Niederanven
Pétange
Rumelange
Sandweiler
Sanem
Schieren
Schifflange
Schuttrange
Steinsel
Strassen
Walferdange

Annexe 3 - Réglementation modérée du stationnement automobile

Gestion des emplacements de stationnement automobile: borne inférieure (modérée)			
	Catégorie de site		
Qualité de desserte par les transports collectifs	1	2	3
Activité de services administratifs ou professionnels (1 emplacement autorisé par m² de surface construite brute) *)			
Socle obligatoire	90 m ²	90 m ²	90 m ²
Supplément provisoire***	0 m ²	180 m ²	90 m ²
Supplément définitif pour activités générant un taux de visiteurs élevé***	180 m ²	180 m ²	180 m ²
Activité artisanat (surface de production artisanale) **) /Activité industrie			
Socle obligatoire (1 emplacement autorisé par m ² de surface construite brute)	150 m ²	150 m ²	150 m ²
Supplément définitif pour véhicules de service***	0	Par rapport au besoin concret justifié	Par rapport au besoin concret justifié
Activité commerce de détail / Activité artisanat (surface de vente directement liée à une activité artisanale) **) (1 emplacement autorisé par m² de surface de vente)			
Entreprises > 10.000 m ² de surface de vente	Selon l'article 14		
Entreprises < 10.000 m ² de surface de vente	30 m ²	20 m ²	20 m ²

*) des activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois ne sont pas admises sur les sites relevant de la catégorie 3 à l'exception des sites de catégorie 3 qui sont destinés à relever de la catégorie 1 sur base d'un projet concret.

**) Pour le calcul des emplacements autorisables, les surfaces de production artisanale et les surfaces de vente liées à une activité artisanale sont le cas échéant cumulables.

Pour la computation du nombre d'emplacements, les chiffres atteignant ou dépassant la demie sont à arrondir vers le haut, les autres étant à négliger.

***) Facultatif.

Annexe 4 - Réglementation restrictive du stationnement automobile

Gestion des emplacements de stationnement automobile: borne supérieure (restrictive)			
	Catégorie de site		
Qualité de desserte par les transports collectifs	1	2	3
Activité de services administratifs ou professionnels (1 emplacement autorisé par m² de surface construite brute)*)			
Socle obligatoire	125 m ²	125 m ²	125 m ²
Supplément provisoire***	0 m ²	180 m ²	90 m ²
Supplément définitif pour activités générant un taux de visiteurs élevé***	250 m ²	250 m ²	250 m ²
Activité artisanat (surface de production artisanale) **) /Activité industrie			
Socle obligatoire (1 emplacement autorisé par m ² de surface construite brute)	200 m ²	200 m ²	200 m ²
Supplément définitif pour véhicules de service***	0	Par rapport au besoin concret justifié	Par rapport au besoin concret justifié
Activité commerce de détail / Activité artisanat (surface de vente directement liée à une activité artisanale) **) (1 emplacement autorisé par m² de surface de vente)			
Entreprises > 10.000 m ² de surface de vente	Selon l'article 14		
Entreprises < 10.000 m ² de surface de vente	40 m ²	30 m ²	30 m ²

*) des activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois ne sont pas admises sur les sites relevant de la catégorie 3 à l'exception des sites de catégorie 3 qui sont destinés à relever de la catégorie 1 sur base d'un projet concret.

**) Pour le calcul des emplacements autorisables, les surfaces de production artisanale et les surfaces de vente liées à une activité artisanale sont le cas échéant cumulables.

Pour la computation du nombre d'emplacements, les chiffres atteignant ou dépassant la demie sont à arrondir vers le haut, les autres étant à négliger.

***) Facultatif.

Annexe 5 – Communes disposant de « centres de développement et d'attraction » (CDA)

CDA d'ordre supérieur :

- Luxembourg-Ville

CDA d'ordre moyen :

- Esch/Alzette
- Ettelbruck
- Diekirch

CDA régionaux :

- Clervaux
- Vianden
- Wiltz
- Redange
- Mersch
- Echternach
- Junglinster
- Steinfort
- Grevenmacher
- Differdange
- Dudelange
- Remich

Annexe 6 – Nombres minima d’emplacements pour vélo

Les besoins minimaux en matière d’emplacements pour vélos, accessibles au public sans restriction et définis selon l’utilisation des immeubles ou selon la fréquentation des arrêts sont repris dans le tableau ci-après.

Ces besoins minimaux doivent être respectés dans le cadre de nouvelles constructions, de transformations substantielles de bâtiments existants ou de réaménagements substantiels de leurs alentours. Dans le cas d’un site ou d’un point multimodal regroupant plusieurs arrêts, le nombre minimal d’emplacements pour vélos à mettre en place est celui de l’arrêt avec la plus grande fréquentation. La fréquentation est estimée s’il s’agit d’un projet d’arrêt.

Utilisation	Nombres minima d’emplacements pour vélos	Remarques
Maisons d’habitation collective	1 empl. par unité de logement de 70 m2 de surface construite brute.	Sont exclues les maisons unifamiliales, bifamiliales et trifamiliales
Hotel	1 empl. pour 20 lits	
Auberge de jeunesse	1 empl. pour 15 lits	
Hopital	1 empl. pour 20 lits	
Immeuble administratif	1 empl. par 400m2 de surface construite brute. Supplément de 1 empl. par 70m2 de surface construite brute pour activités générant un taux de visiteurs élevé	Les emplacements supplémentaires doivent être accessibles au public
Activité de services professionnels	1 empl. par 500m2 de surface construite brute Supplément de 1 empl. par 70m2 de surface construite brute pour activités générant un taux de visiteurs élevé	Les emplacements supplémentaires doivent être accessibles au public
Ecoles primaires	1 empl. par 6 élèves	
Autres établissements scolaires	1 empl. par 10 élèves/étudiants	Y compris lycées, universités, écoles professionnelles et autres écoles hautes spécialisées
Arrêts ferroviaires avec plus de 500 montées (estimées) par jour	100 empl.	
Autres arrêts ferroviaires	10 empl.	
Arrêts de bus avec plus de 500 montées (estimées) par jour	10 empl.	
Arrêts de bus avec des montées journalières (estimées) entre 100 et 499	5 empl.	
Arrêts de bus avec des montées journalières (estimées) entre 10 et 99	2 empl.	
Arrêts de tram	10 empl.	

Commerce de proximité	1 empl. par 50 m2 de surface de vente*)	En zone urbaine des solutions sont à rechercher en étroite collaboration avec les autorités.
Grande Surface (à partir de 2.000 m2 de surface de vente)	1 empl. par 200 m2 de surface de vente*)	
Centres sportifs avec places de visiteurs	1 empl. par 40 places de visiteurs	
Autres centres sportifs	1 empl. par 100 m2 de surface construite brute	
Infrastructures culturelles avec places de visiteurs	1 empl. par 40 places de visiteurs	p.ex: Théâtres, Salles de concerts et cinémas
Autres infrastructures culturelles	1 empl. par 100 m2 de surface construite brute	

*) 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.

Annexe 7 – Légende type

Zones ou espaces définis en exécution de dispositions légales, réglementaires ou administratives spécifiques, tels que définis à l'article 39 du règlement grand-ducal du 28 juillet 2011 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune :



PST: Gestion des emplacements de stationnement - Zone à dominante rurale



PST: couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires

**Annexe 8 - Plans topographiques à l'échelle 1 :10.000 des couloirs réservés pour projets
d'infrastructures routières et ferroviaires**