

Séance du 14 septembre 2018

Date de l'annonce publique : 06.09.2018

Date de la convocation des conseillers: 06.09.2018

Présents: P. Weimerskirch, bourgmestre. A. Kalmes, M. Spautz, C. Lecuit, échevins.

J. Caputo-Johanns, I. Cattivelli, C. Feiereisen, Y. Fiorelli, S. Kill, N. Kuhn-Metz, Y. Marchi, V. Nothum, C. Schütz, conseillers.

F. Diederich, secrétaire.

Absents et excusés: R. Agovic, G. Godart, conseillers

N° 154/18 Objet :

Prise de position du Conseil communal relative aux plans directeurs sectoriels « Logement », « Paysage », « Transport » et « Zones d'activités économiques » en vertu des dispositions de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire

Le conseil communal ;

Vu la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 ;

Vu la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire ;

Considérant la circulaire ministérielle N°3588 du 8 mai 2018 relative à la procédure de consultation des projets de plans directeurs sectoriels (PDS) « logement », « zones d'activités économiques, transports » et « paysages » ;

Tenant compte du dépôt des dossiers pendant la période de 30 jours à partir du 28 mai 2018 ainsi que l'affichage y afférent à la maison communale et la mise à disposition sur le site internet de la commune du lien permettant de consulter les documents sur le site internet du Ministère du Développement durable et des infrastructures ;

Considérant les avis de notre commission consultative du développement urbain, la commission de la circulation et de la sécurité et la commission de l'environnement ;

Considérant les observations des conseillers du parti socialiste de Schiffflange ;

Considérant les observations de Monsieur Guy Modert ;

Considérant les observations de l'Etude Elvinger Dessoix Marx pour le compte d'Arcelor Mittal Luxembourg S.A. au sujet du plan directeur sectoriel « transport »;

Considérant les observations de l'Etude Elvinger Dessoix Marx pour le compte de la CREOS Luxembourg S.A. au sujet du plan directeur sectoriel « paysages »;

Considérant les observations de Monsieur Manfred Greger ;

Considérant l'avis du SYVICOL ;

Considérant l'avis de la régionale-sud du Mouvement écologique ;

Considérant l'avis du Mouvement écologique ;

Considérant l'avis de l'A.s.b.l. Natur & Umwelt ;

Après avoir délibéré conformément à la loi ;

Après avoir délibéré conformément à la loi ;

se prononce unanimement comme suit :

Projets de plans directeurs sectoriels

Lors de la présentation des quatre plans sectoriels, les ministres ont déclaré vouloir cadrer un développement spatial durable, pour mieux organiser le territoire en vue de parer à la fragmentation du paysage en rapprochant logements, lieu de travail et lieux de loisirs, ceci afin de limiter les déplacements et de réduire le trafic motorisé individuel. Les ministres ont en plus déclaré vouloir créer des logements en nombre suffisant afin de pouvoir rapprocher l'offre et la demande en logement et de créer les emplois nécessaires pour répondre aux demandes d'emplois et surtout pour générer la croissance économique impérative pour garantir la pérennité de nos acquis en matière de sécurité sociale.

Il est bien évident que l'obligation d'une croissance définie et l'augmentation du nombre d'emplois, ainsi que la croissance de la population qui en découlent, vont générer une consommation de surfaces, dont en majeure partie des terres agricoles. Il est aussi évident que cette croissance exige une extension des infrastructures routières et ferroviaires, à charge de l'Etat.

Il en résulte en plus une extension des infrastructures d'accueil, éducatives et des réseaux avec la consommation de terres et de ressources. Il n'est pas à négliger que les coûts de ces aménagements devraient être supportés prioritairement par les communes.

Considérations générales:

D'emblée, il y a lieu de féliciter le gouvernement pour avoir allégé les textes réglementaires des plans directeurs sectoriels.

Nous sommes persuadés que les plans directeurs sectoriels pourront guider le développement de notre pays pour cadrer la croissance économique, pour diminuer la pénurie en logements et pour mettre en place les moyens de transport nécessaires pour pouvoir se déplacer entre les lieux d'intérêts. S'y ajoute par le biais du plan directeur sectoriel « paysage » un cadre réglementaire, fixant des servitudes afin de protéger les espaces naturels pour pouvoir contrer la perte de la diversité biologique et pour maintenir des ensembles naturels de haute qualité, propices pour un développement de la faune et de la flore indigène, qui finalement est indispensable pour maintenir, voire augmenter la qualité de vie des résidents du pays.

Toutefois, nous tenons à faire remarquer que la mise en place et l'adaptation des infrastructures nécessaires afin de pouvoir accueillir, alimenter et déplacer le complément en résidents et en employés prévu, vont générer des

coûts non-négligeables. Avant de favoriser et d'accepter cette augmentation de la population et des emplois, il serait judicieux de comparer la plus-value ainsi créée avec les coûts inhérents à l'adaptation du territoire et de l'aménagement des infrastructures.

Un des objectifs primaires de l'aménagement du territoire est celui de vouloir rapprocher les lieux de vie, du travail et de la récréation et des loisirs. Nous rejoignons le gouvernement dans son approche de faire travailler les résidents à proximité de leur lieu de vie et d'offrir aux résidents une panoplie de possibilités de loisirs dans leur commune.

Pour satisfaire à ces objectifs, il faudrait veiller à ce que les zones renseignées dans le plan directeur sectoriel « logement » ne soient pas réservées exclusivement comme zones d'habitation mais plutôt affectées comme zones mixtes pouvant accueillir des activités de commerce, des activités de loisirs, des services administratifs ou professionnels, des hôtels, des restaurants et des débits de boissons, des équipements de service public, des établissements de petite et moyenne envergure, ainsi que des activités de récréation.

Ainsi nous proposons au gouvernement d'analyser la possibilité de définir, voire d'imposer pour chaque zone prioritaire d'habitation, une affectation en « ZONE MIXTE » et d'y exiger un ratio de surfaces destinées aux activités économiques définies par l'article 9 du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune.

Dans ce cadre, la commune de Schifflange se permet d'évoquer comme exemple les modalités du futur plan d'aménagement particulier « am Rit » à Schifflange, classé en zone mixte urbaine, pour lequel le conseil communal a limité la surface constructible brute destinée au logement à 60% et a imposé un ratio de 40% minimum pour l'affectation aux activités économiques.

La mixité des fonctions dans un quartier permettra de réduire les déplacements motorisés. L'aménagement du quartier et l'interconnexion des différentes zones du quartier et au-delà avec les autres points d'intérêts de la commune par des sentiers piétons et pistes cyclables devrait inciter les habitants et travailleurs de se déplacer sans avoir recours à un moyen motorisé. De plus, lors de ces déplacements à pied ou à vélo on croisera d'autres citoyens avec lesquels on pourra échanger quelques mots. Les rencontres ainsi faites vont sûrement stimuler la vie sociale dans le quartier et au-delà.

Le plan directeur sectoriel « transport » propose une multitude de projets afin de mieux canaliser le trafic motorisé et des projets pour augmenter l'offre pour le transport en commun ainsi que des projets de pistes cyclables pour inciter les déplacements non-motorisés. Les différents projets du plan directeur sectoriel « transport », bien que louables nous semblent toutefois défaillants en ce qui concerne l'interconnexion des différentes affectations proposées par les trois autres plans directeurs sectoriels. Afin d'augmenter de manière considérable les utilisateurs des transports en commun et en vue d'implémenter la mobilité active comme moyen de déplacement alternatif, il conviendrait de voir le tout dans un contexte plus global. **Partant, il faudrait dans les plans sectoriels, exiger que les développeurs publics et privés prévoient des connexions de mobilité active fiables entre les lieux de vies et les lieux de travail, notamment des quartiers d'habitation vers les zones d'activités économiques. Le même principe serait à appliquer pour la**

création de pistes de mobilité active entre les lieux de vie et les zones et infrastructures de récréation et de loisir.

Ainsi, nous pensons qu'il serait judicieux de lier l'affectation en zone d'activités économiques et en zone prioritaire d'habitation à l'obligation qu'une connexion de la zone concernée au centre de la localité d'implantation via des sentiers et pistes de mobilité active soit réalisable et soit aménagée. En complément, il serait opportun d'exiger qu'une connexion au réseau de pistes cyclables national et au réseau du transport en commun soit analysée.

Tenant compte de l'objectif énoncé à l'article 4 tiret 4 de l'avant-projet de règlement grand-ducal rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « logement » qui précise qu'il faudrait promouvoir la reconversion de friches industrielles en projets destinées prioritairement à l'habitat, nous nous interrogeons pourquoi la friche industrielle Esch-Schiffange n'a pas été considérée dans le cadre des plans directeurs sectoriels. Seul le plan directeur sectoriel « transport » y a prévu un couloir pour le bus à haut niveau de service « BHNS » et un couloir pour la piste cyclable expresse reliant l'agglomération sud à Luxembourg-ville.

Nous aurions préféré que la friche soit intégrée dans le plan sectoriel « logement » avec une affectation en zone mixte destinée à accueillir des quartiers d'habitation et des activités de commerce des activités de loisirs, des services administratifs ou professionnels, des hôtels, des restaurants des débits de boissons, des équipements de service public, des établissements de petite et moyenne envergure, ainsi que des activités de récréation.

Il y a lieu de mentionner les espaces naturels d'une haute qualité situés à la périphérie de la friche. Une planification bien réfléchie nous permettra de relier lesdits espaces et de créer un couloir vert afin de connecter les réserves naturelles « Lallengerbiert/Brucherbiert » avec celles de la RN « am Brill » de la RN « am Pudel » et de la future RN « Dumontshaff ». Nous déplorons que ce couloir vert n'ait pas été intégré dans le plan directeur sectoriel « Paysages ».

Au sujet du droit de préemption, le législateur a considéré les propositions des communes et a étendu le droit de préemption aux communes pour tous les projets en matière de logements, de zones d'activité économiques et du transport. Nous sommes persuadés que cette disposition contribuera à la réduction du temps de réalisation d'un grand nombre de projets et aidera à diminuer les coûts de réalisation. **Or, nous déplorons que le droit de préemption n'ait pas été étendu aux communes pour la réalisation de projets dans l'intérêt de l'environnement. Ainsi, nous proposons au législateur d'étendre le droit de préemption aux communes pour des terrains situés dans les périmètres respectifs des grands ensembles paysagers et des coupures vertes.**

Dans ses exposés des motifs, les différents projets de règlement grand-ducal énoncent que chaque PDS sera doté d'une commission de suivi. Or, les textes réglementaires restent muets sur ce point. Ainsi, nous nous permettons d'insister à ce que la mission et la composition de ces comités de suivi soient précisées dans les règlements grand-ducaux. De plus, nous suggérons d'y associer à chaque fois un représentant des communes. Considérant que les communes sont les interlocuteurs préférés de leurs citoyens et des acteurs en charge de la réalisation de la plupart de projets d'aménagement, elles sauront renseigner sur les déficiences locales et régionales en la matière.

Plan directeur sectoriel logement

Considérations générales:

Les objectifs primaires du plan directeur sectoriel logement sont :

- De définir des terrains destinés à la création de logements par le biais de la réservation de surfaces pour la réalisation de projets destinés prioritairement à l'habitat ;
- De favoriser la création de logements à coût modéré et la mise en œuvre d'une mixité de types de logement ;
- De contribuer à un développement urbanistique concentrique ;
- De promouvoir la reconversion de friches industrielles en projets destinés prioritairement à l'habitat ;
- D'établir des conventions de coopération territoriale Etat-communes ;
- D'énumérer les finalités des projets destinés prioritairement à l'habitat.

Dans l'exposé des motifs, il est déploré que la population des communes rurales augmente plus vite que celles des centres de développement et d'attraction CDA tout en argumentant que les communes rurales ont une accessibilité mauvaise, une offre de services limitée et une mixité fonctionnelle faible. Le plan directeur sectoriel « logement » veut y remédier en désignant des zones prioritaires d'habitation et des projets destinés prioritairement à l'habitat. Les projets et zones ainsi définis sont tous situés dans les communes anciennement définies (plan directeur sectoriel « logement » de 2014) comme communes prioritaires.

Le PDS « logement » a ainsi défini 510 ha de surfaces pour la réalisation de projets destinés prioritairement à l'habitat. Tenant compte du ratio de 40 logements par hectare proposé, le nombre de logements prévisible sera donc de 20.400 unités. Sur base des informations de l'observateur de l'habitat, confirmé par le Ministre du logement lors de la présentation du PDS « logement » au public, la production de logements est de 6.000 logements par an. Il ne faut être prophète pour conclure que les 510 ha seront consommés dans quelques années seulement. Ainsi, la demande en logements ne saurait être satisfaite avec les projets inscrits dans le PDSL. **Il nous paraît donc indispensable de pousser la densification du tissu urbain dans les communes urbaines et de mobiliser les terrains non-construits dans les quartiers desdites communes. Dans ce contexte, il nous semble que l'établissement d'un cadastre national spécifique reprenant les terrains non-construits à l'intérieur des quartiers serait indiqué.**

Dans le même ordre d'idée, il nous semble impératif d'analyser les possibilités d'un développement dans les communes rurales et surtout de fixer un cadre réglementaire pour favoriser la densification du tissu urbain existant dans ces communes.

Pour une commune comme Schiffflange, avec une surface utilisable réduite (771 ha), la densification du tissu urbain existant est le seul moyen pour pouvoir augmenter le nombre de logements.

En conclusion, le conseil communal admet que la création de logements doit être un objectif prioritaire de l'aménagement du territoire et il soutient l'idée d'encourager le renforcement démographique dans les communes urbaines, plutôt que de permettre un développement excessif de communes rurales

insuffisamment connectées aux réseaux de transports publics et ne pouvant garantir une offre en services publics et d'équipements adaptés.

Néanmoins, le conseil communal estime que la croissance démographique soutenue admise ne pourra se faire uniquement dans les communes urbaines. Ainsi, les communes rurales ne pourront être exclues des réflexions sur le développement spatial d'un pays.

Partant, le conseil communal recommande de revoir les dispositions du projet de règlement grand-ducal et d'analyser un développement plus poussé des communes rurales mais lié à la condition absolue de mettre en place des infrastructures scolaires et d'accueil et d'y installer des lieux de travail adaptés à l'environnement rural et de prévoir parallèlement les infrastructures nécessaires pour couvrir les besoins journaliers.

Dans son article 5, le projet de règlement grand-ducal demande de favoriser la diversification et le rapprochement des fonctions urbaines. Afin de voir au futur des quartiers qui sauront fonctionner sans qu'il faille se déplacer pour chaque petit achat du quotidien, il serait opportun d'exiger à l'article 7 du projet de règlement grand-ducal une mixité habitats/emplois, combinée avec la condition d'y installer les commerces permettant de couvrir les besoins journaliers des habitants du quartier

Inspiré par la dynamique qui s'est créée dans des quartiers nouvellement construits dans plusieurs villes dans nos pays voisins, le conseil communal recommande de veiller à ce que les nouveaux quartiers soient aménagés à l'échelle humaine. Il s'agit de motiver les acteurs, les urbanistes, les investisseurs et les communes d'aménager les nouveaux quartiers à l'échelle humaine avec de prime abord une planification des espaces de rencontre et des chemins piétons à emprunter par les résidents, espaces vitaux pour le fonctionnement de la vie sociale d'un quartier. Ce n'est qu'après qu'il faut tracer les axes routiers avec les emplacements de stationnement pour véhicules motorisés et la délimitation des espaces destinés pour les constructions.

Dans l'exposé des motifs, les auteurs se plaignent d'une flambée des prix de l'immobilier. Une autorégulation du marché, ainsi qu'une réduction de la montée des prix par des initiatives étatiques n'ont depuis des décennies pas abouti au résultat voulu. **Le conseil communal est persuadé que des moyens fiscaux permettant une imposition croissante des plus-values issues des ventes de terrains en fonction du prix de vente avec la fixation de prix unitaires du foncier en fonction de sa disponibilité pourront aider à freiner l'évolution actuelle. S'y ajoute une proposition de réduction, voire d'exemption d'imposition du foncier vendu à un acteur public. Dans le même esprit, il est impératif de créer un cadre légal obligeant les propriétaires de terrains vagues non-construits, situés à l'intérieur des quartiers d'habitations de les développer dans un délai raisonnable.**

Les communes pourraient se voir attribuer un rôle prépondérant dans le marché immobilier comme promoteurs publics. Le conseil communal propose de préciser ce rôle dans le cadre du projet de règlement grand-ducal rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « logement ».

Considérations particulières :

Projet 17« Kayl Toussaintsmillen » :

Le conseil communal est de prime abord satisfait de constater que l'envergure de ce projet a été réduite de deux tiers.

Après une analyse en détail de ce projet, nous nous interrogeons sur le raccord du nouveau quartier aux réseaux du transport en commun. La ligne ferroviaire limitrophe à la zone est une ligne à faible cadence avec un raccord potentiel direct au centre d'intérêt le plus proche, en l'occurrence la ville d'Esch-sur-Alzette. Pour aller à Luxembourg-ville le voyageur est contraint de changer de train à Noertzange. Pour accéder à la ligne TICE qui relie Kayl à la ville d'Esch-sur-Alzette il faudrait traverser la ligne ferroviaire située entre la zone projetée et la rue de Schiffflange. **Afin d'inciter les habitants du nouveau quartier d'utiliser le transport en commun, il sera dès lors indispensable de prévoir des connexions adéquates permettant l'accès aux différents services. Dans le même ordre d'esprit, il est important d'augmenter l'attractivité des axes de la mobilité douce qui longent le quartier en question et d'intégrer la piste cyclable actuellement en place dans le réseau des pistes cyclables expresses.**

Sans ces connexions, le trafic individuel motorisé augmentera considérablement et une grande partie de ce trafic va certainement traverser Schiffflange. Les capacités de notre réseau routier ne sauront accueillir ce trafic supplémentaire.

Parallèlement aux raccordements au transport en commun, le conseil communal demande au gouvernement de prévoir un renforcement et une adaptation de l'échangeur Kayl de l'A13 et d'analyser les possibilités afin de mieux gérer le trafic en provenance de la vallée de Kayl.

Projet ZPH 7 « Crassier et Lentille Terres-rouges »

Le conseil communal suppose que lesdits projets n'influenceront en rien la commune de Schiffflange.

Plan directeur sectoriel transport

Considérations générales :

Les objectifs primaires du plan directeur sectoriel transport consistent à :

- faciliter la réalisation et le réaménagement de projets d'infrastructures de transport ;
- superposer de plein droit aux projets et plans d'aménagement général des couloirs et zones destinés à les accueillir ;
- définir les projets d'infrastructures de transport pouvant être déclarés d'utilité public.

Nous partageons globalement les objectifs du plan directeur sectoriel transport. Toutefois nous aurions aimé faire figurer les objectifs de la version des PDS de 2014 dans la version 2018 des plans directeurs sectoriels, notamment :

- De promouvoir la mobilité douce comme un mode de transport à part entière
- De créer des points d'intersection des arrêts du transport en commun avec les chemins réservés à la mobilité douce
- De relier les réseaux communaux de mobilité douce au réseau national de pistes cyclables

Dans le même ordre d'idées, nous regrettons que l'exigence que chaque commune devra prévoir un réseau cohérent de voies de mobilité douce et d'adopter une gestion conséquente du stationnement n'ait pas été transposée à la présente version des plans directeurs sectoriels.

Dans la même logique la fixation d'une condition de relier chaque zone d'activités économiques aux centres des localités par une voie de mobilité douce serait propice à réduire le trafic individuel motorisé.

Le conseil communal partage par ailleurs les observations d'un citoyen au sujet de l'ordre de priorité du projet 2.8 « Ligne de tram rapide entre boulevard de Cessange et Belvaux. Nous sommes bien d'accord qu'un tel projet d'envergure nécessite une planification étendue et que les travaux d'infrastructures avec y inclus l'acquisition du foncier nécessaire pour sa réalisation demandent un temps de réalisation important. En considérant le trafic en croissance permanente entre l'agglomération sud et l'agglomération de Luxembourg-ville, nous estimons qu'il s'avère indispensable de changer l'ordre de priorité du tram rapide afin d'éviter que l'A4 ne suffoque sous la charge de ce trafic.

Une autre observation porte sur la valeur des tracés des différents projets. L'article 6 du projet de règlement grand-ducal rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « transport » précise que les projets d'infrastructures de transport se superposeraient de plein droit au plan d'aménagement général d'une commune. Ainsi, chaque projet renseigné aux annexes dudit projet de règlement grand-ducal sera à indiquer dans les PAG des communes et aura donc une valeur réglementaire. Dans ce contexte, le conseil communal tient à soulever que les tracés renseignés dans le PDST sont des tracés indicatifs mais que la transposition desdits tracés dans le PAG d'une commune implique que ce couloir est frappé par une servitude qui figera le couloir ainsi défini et l'exclut pour toute autre affectation. Chaque modification du couloir nécessiterait une modification du PAG de la commune. Partant, il est important que chaque tracé renseigné dans le PST soit bien réfléchi afin

d'éviter les procédures de modification de PAG pour chaque changement de couloir.

Le conseil communal partage l'avis de notre commission de l'environnement au sujet d'une piste cyclable expresse transversale reliant les extrémités ouest et est de l'agglomération sud. Persuadés qu'un tel axe pourrait réduire le trafic motorisé, nous suggérons au Ministre du Développement Durable et des Infrastructures de compléter le projet de règlement grand-ducal « transport » et d'y inscrire un couloir pour une piste cyclable expresse ouest-est.

Considérations particulières :

La commune de Schifflange connaît une croissance de la population bien au-delà des 2% par an soutenue par la signature du pacte logement et suite à la mise en vigueur d'un plan d'aménagement général sur base de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain. Cette croissance va de pair avec une augmentation considérable du trafic motorisé mais aussi avec une nette augmentation de l'utilisation des transports en commun. La gare de Schifflange est le point d'intersection de nos citoyens mais aussi des citoyens des communes limitrophes pour accéder au transport en commun. L'espace restreint aux alentours de la gare limite les capacités d'accueil des voitures des clients venant d'autres communes mais aussi de nos propres citoyens venant des quartiers éloignés du centre.

Afin de réduire les déplacements de nos résidents, l'aménagement d'un 2^e arrêt ferroviaire à Schifflange, à la hauteur de la cité « op Hudelen » a été projeté et avait trouvé l'accord du gouvernement d'antan. Malheureusement, ce projet était voué à l'échec suite au refus de certains propriétaires de céder une infime partie de leur terrain. Toutefois, nous restons persuadés qu'une connexion à un réseau de transport public performant sera indispensable pour pouvoir atteindre les objectifs du plan directeur sectoriel transport sur le territoire local.

Ainsi le conseil communal insiste à ce que le trajet du projet du bus à haut niveau de service « BHNS » desserve les quartiers est de Schifflange et qu'un arrêt soit aménagé à la hauteur de la cité « op Hudelen ».

Le projet 3.1 « Bus à haut niveau de service » dans la région sud relie la commune de Pétange avec la ville de Dudelange en passant par les centres des communes et villes de Differdange, Belvaux, Esch-sur-Alzette, Schifflange ,et Kayl. Pour une grande partie de son tracé, ce bus rapide longe la voie ferrée et double ainsi la capacité du transport en commun, sans toutefois être complémentaire au service déjà en place. **Les communes et les localités situées à la périphérie de l'agglomération sud ne sont pas desservies par le BHNS. Dans l'intérêt de faciliter l'accès au transport en commun pour la majeure partie de la population, il serait opportun de revoir le tracé projeté. Le conseil communal estime qu'il faudrait étendre ce service aux communes de la périphérie. Ceci pourrait se faire avec une deuxième ligne ou bien avec des services d'apports performants reliant les communes de la périphérie avec les services de train et du BHNS via les pôles d'échange prévus. Dans ce cadre, nous pensons qu'un pôle d'échange supplémentaire à prévoir sur le site de la friche d'Esch-Schifflange serait pertinent.**

Etant donné que l'échangeur de l'A13 à Kayl et la situation du trafic à Kayl pendant les heures de pointe se dégradent de plus en plus, certains résidents et navetteurs ont tendance de passer par Schifflange pour rejoindre l'A4.

Afin de diminuer ce trafic parasite, nous demandons au gouvernement d'augmenter l'attractivité du transport en commun pour la vallée de Kayl. Dans ce contexte, on pourrait également envisager de profiter du réseau ferroviaire existant depuis Rumelange en direction d'Esch-sur-Alzette via Schifflange et qui est actuellement utilisé exclusivement pour le transport de fret.

Conscient que le trafic local devra diminuer, les responsables communaux ont ordonné une analyse de la situation actuelle. Sur base des réflexions menées en vue d'améliorer les flux et de réduire le trafic individuel motorisé, certaines pistes ont été développées. Une piste intéressante sera celle d'offrir la gratuité des déplacements par les moyens du transport en commun à l'intérieur de la localité. Partant, le conseil communal suggère au Ministre du Développement Durable et des Infrastructures d'analyser la possibilité de la gratuité du transport en commun pour les déplacements qui se limitent aux trajets effectués à l'intérieur du périmètre d'une commune.

Le conseil communal a pris note que le projet de l'optimisation de la Collectrice du Sud (projet 4.5) est classé en priorité 1. Il nous importe de souligner l'importance de ce projet pour prendre en charge le trafic, croissant d'année en année, qui traverse actuellement la rue du Moulin à Schifflange. En effet, ce trafic parasite en provenance essentiellement d'Esch/Lallange, qui emprunte matin et soir la rue du Moulin pour passer via Foetz et Pontpierre en direction de Luxembourg-Ville, est à l'origine d'une saturation du giratoire « Général Patton » pendant les heures de pointe. **Ainsi, le conseil communal demande au législateur d'entamer ce projet d'urgence afin de débloquent une situation intenable à Schifflange. S'y ajoute notre demande d'aménagement d'une nouvelle connexion de la zone industrielle « um Monkeler » à l'A4, qui sera primordial pour éviter que les transports lourds quittent l'autoroute et traversent des quartiers résidentiels pour accéder à la zone.**

Plan directeur sectoriel zones d'activités économiques

Considérations générales :

Les objectifs primaires du plan directeur sectoriel zones d'activités économiques consistent à :

- favoriser la réalisation de zones d'activités économiques nationales, spécifiques nationales et régionales ;
- définir des terrains destinés à accueillir des zones d'activités économiques nationales, spécifiques nationales et régionales, destinées prioritairement à l'implantation d'activités artisanales et industrielles ;
- restreindre la possibilité pour les communes de désigner ou de procéder à l'extension de zones urbanisées ou destinées à être urbanisées et affectées principalement ou accessoirement aux activités économiques, que ce soit au niveau national, régional ou communal ;
- reclasser pour des considérations d'ordre urbanistique, d'accessibilité, de développement territorial ou d'intégration environnementale ou paysagère des zones d'activités économiques communales en tant que zones destinées à rester libre ;
- inciter les communes à développer et à mettre en œuvre des stratégies intercommunales par une viabilisation et une gestion de zones d'activités économiques régionales.

Les dispositions du projet de règlement grand-ducal précisent la coopération intercommunale au niveau régional. La viabilisation d'une zone d'activité économique doit obligatoirement être assurée par une coopération entre communes via un syndicat intercommunal.

Considérant l'évolution du prix du foncier, il s'avère de plus en plus difficile aux acteurs publics d'acquérir les terrains nécessaires pour le développement de zones d'activités économiques. Il est incontestable que les investisseurs privés ont plus de facilités pour aborder les propriétaires de terrains. Ainsi, on verra de plus en plus de zones avec une mixité de terrains publics et de terrains privés. Partant de l'hypothèse que dorénavant la ZAE publique sera de plus en plus remplacée par des ZAE mixtes avec des terrains publics et privés, il y a lieu de se demander si l'obligation de s'associer dans un syndicat intercommunal est la solution la plus appropriée. Est-ce concevable d'avoir une partie d'une ZAE gérée par une entité publique et d'un autre côté une partie privée qui n'est pas assujettie à cette gestion pourtant importante surtout pour une implémentation à grande échelle de l'économie circulaire dans lesdites zones d'activités économiques. Le conseil communal recommande au gouvernement d'analyser d'autres formes de coopération notamment celle du groupement d'intérêt économique (GIE) qui pourrait associer les partenaires publics et privés dans une structure commune.

Nous avons apprécié que lors de la présentation au public du PDS « ZAE » la Secrétaire d'Etat ait mis en avant les critères de développement spécifique de la ZAE « op Herbett » à Schiffflange pour définir le cadre des objectifs en

matière de l'économie circulaire que le Ministère de l'Economie voudrait voir établir dans les futures zones d'activités économiques.

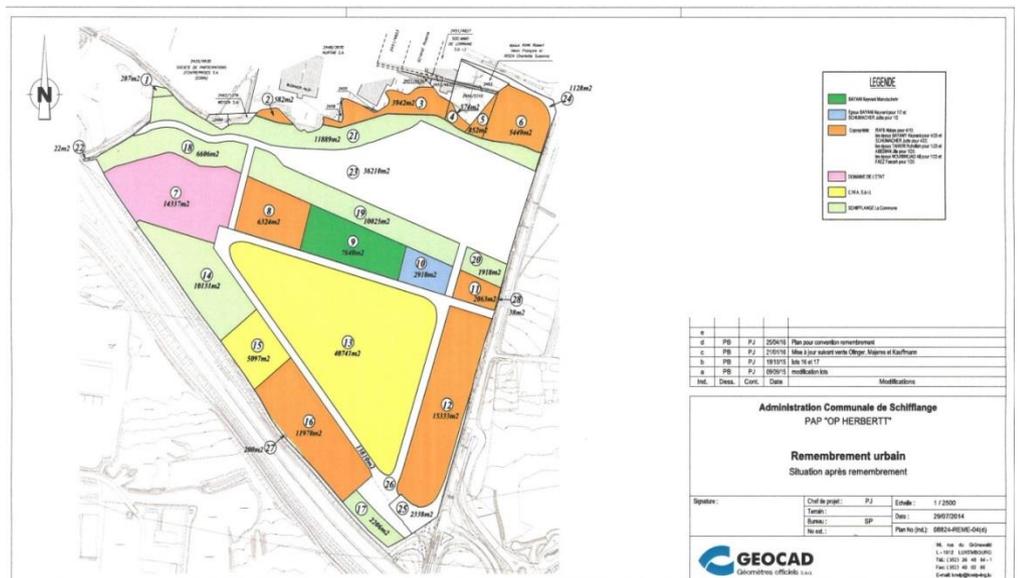
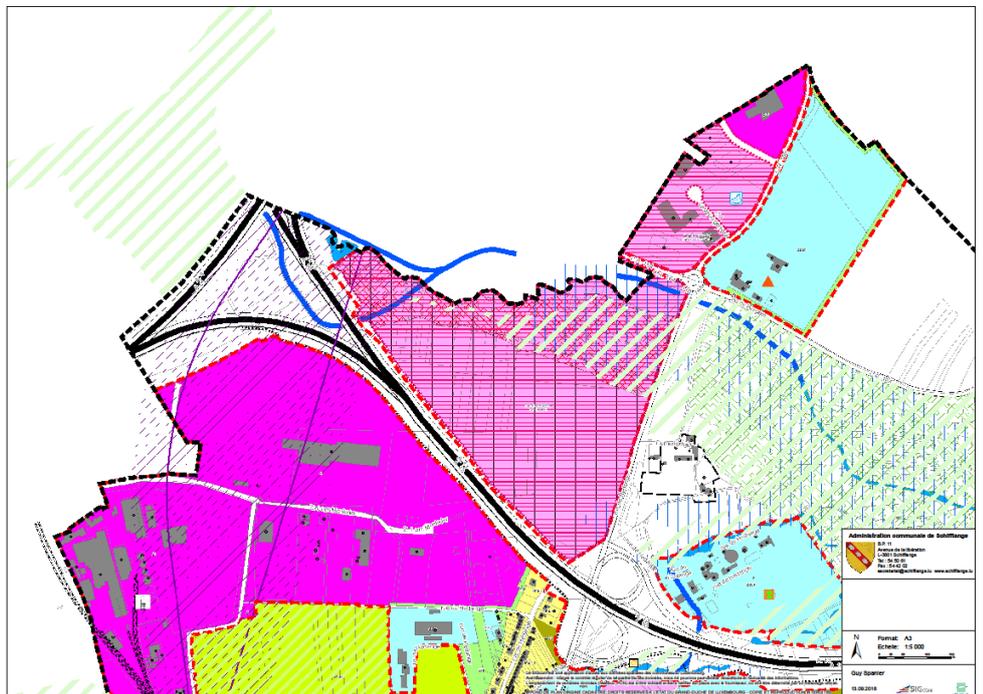
Considérant l'avis de notre commission du développement urbain et l'avis de la régionale-sud du Mouvement écologique, le conseil communal tient à préciser que la zone « um Monkeler » est affectée en zone industrielle, destinée à y installer des activités industrielles lourdes au contraire des activités artisanales et commerciales à implanter dans une zone d'activités économiques. Ainsi, la zone « um Monkeler » ne pourrait être intégrée dans le plan directeur sectoriel « zones d'activités économiques ».

Dans le cadre de la définition des activités acceptables dans les zones d'activités économiques, il nous incombe de relever que la législation actuelle y exclut certaines activités qui elles n'ont pas de possibilités non plus de s'installer dans d'autres zones urbanisées ou à urbaniser. Citons comme exemple la pension pour animaux qui n'est pas acceptée dans la zone verte. Nous ne voyons pas une telle exploitation dans une zone d'activités économiques ou dans une zone commerciale, encerclée par des artisans ou commerces avec des va-et-vient et des bruits permanents et sans possibilité de promener les animaux à l'abri du trafic routier. La même réflexion vaut pour une implantation dans une zone industrielle. La pension pour animaux de petite taille pourrait être implantée au sein d'une zone d'habitation. Pourtant, au-delà du seuil qui définit l'activité comme tombant sous la législation des établissements classés, nous estimons que l'intégration dans une zone d'habitation n'est plus compatible. Par contre nous voyons très bien une implantation de telles infrastructures dans la zone verte. De même, le SYVICOL s'inquiète de la question de savoir si les « Bäschcrèche », « Bäschpillschoul » et autres centres éducatifs écologiques pourront être autorisés dans une zone verte et la zone de préservation des grands ensembles paysagers, alors que ce type d'infrastructure devrait également pouvoir bénéficier d'une dérogation au même titre que les zones de sports et de loisirs.

Les constructions situées en zone verte en général sont mises en péril parce qu'on s'oppose à toute autre exploitation qui n'est pas définie par l'article 5 de la loi. Si, à l'avenir on ne veut pas voir des bâtiments délabrés à l'entrée de nos communes, il est de rigueur de se pencher sur les problèmes illustrés par ce cas précis. Partant, le conseil communal suggère au gouvernement de revoir les dispositions de l'article 5 de la loi sur la protection de la nature.

Considérations particulières :

La commune de Schifflange apprécie le fait que la zone d'activités « op Herbett » figure au plan directeur sectoriel zones d'activités économiques. Toutefois, nous nous interrogeons pourquoi le périmètre du PAP « op Herbett » voté par le conseil communal et approuvé par l'autorité de tutelle n'a pas été repris dans son intégralité dans le plan directeur sectoriel « ZAE ». Par conséquent, le conseil communal demande au gouvernement de redresser la délimitation de la ZAE 56 « Schifflange Herbett » et d'y intégrer toute la surface affectée comme zone d'activités économiques par le plan d'aménagement général de la commune. (Pour la zone « op Herbett » approuvée les îlots 2 à 16 renseignés sur le plan de remembrement ci-après ainsi que la surface sur la berge ouest du Kiemelbaach).



Lors de la consultation des périmètres des différentes zones il est apparu que le périmètre de la zone d'activités économiques ZAE nationale existante sise à Foetz n'a pas été repris dans son intégralité dans le plan directeur sectoriel « ZAE ». Par conséquent, le conseil communal demande au gouvernement de redresser la délimitation de la ZAE 28 « Foetz (nationale, existante) » et d'y intégrer toutes les surfaces constructibles. Surface renseignée en rouge ci-après. De plus, la commune de Schiffflange s'interroge pourquoi la surface renseignée en bleu sur le plan ci-après n'a pas été intégrée dans le périmètre de la zone d'activités économiques.



Plan directeur sectoriel paysages

Considérations générales:

Les objectifs primaires du plan directeur sectoriel paysage consistent à :

- dresser un cadre en matière d'aménagement du territoire afin de préserver les paysages en définissant des zones de préservation des grands ensembles paysagers, des zones vertes interurbaines et des coupures vertes,
- définir des zones de préservation des grands ensembles paysagers avec le maintien des fonctions agricoles, sylvicoles, viticoles écologique, climatiques et récréatives de ces grandes entités paysagères cohérentes et peu fragmentées ;
- fixer la zone verte interurbaine afin de conserver l'intégrité d'un espace paysager cohérent entre les agglomérations urbaines en expansion et de valoriser la mise en réseau d'espaces naturels de récréation et de loisirs de proximité qui contribuent à la qualité de vie de la population, la préservation des fonctions et services écologiques au profit des régions urbanisées, notamment des surfaces de régulation climatique et le maintien des fonctions agricoles et sylvicoles ;
- définir des coupures vertes entre les localités afin de favoriser des structures urbaines compactes et d'endiguer localement la création d'espaces bâtis contigus ou tentaculaires sous formes de bandes continues, de préserver des espaces de récréation à proximité des localités et de maintenir des surfaces de régulation climatique, des corridors écologiques entre les différents habitats et biotopes naturels ainsi que des terrains à vocation agricole et viticole ;

Nous saluons la matérialisation sur plans de couloirs écologiques, afin de garantir la migration de la faune et la dispersion de la flore par une liaison fonctionnelle entre les écosystèmes physiquement séparés. Il nous incombe toutefois de souligner que la volonté de garantir cet échange n'a pas été considérée dans tous ces détails. Ainsi, la coupure verte tracée entre Schifflange et Kayl est bloquée par l'A13 et les lignes ferroviaires Luxembourg - Esch-sur-Alzette et la connexion ferroviaire vers Rumelange. Celles-ci sont des obstacles difficilement franchissables. Partant, le conseil communal recommande de préciser dans le présent plan directeur sectoriel que le gouvernement prendra en charge l'aménagement d'ouvrages nécessaires à la faune pour pouvoir franchir les obstacles présents sur le couloir.

Afin de relier les plateaux du dogger avec la zone verte interurbaine, le plan directeur sectoriel paysage prévoit un seul couloir écologique, en l'occurrence le couloir vert CV 26 Schifflange-Kayl. **Nous suggérons de prévoir une coupure verte supplémentaire entre Differdange et Käerjeng. De plus, nous sommes d'avis qu'il serait utile de définir une coupure verte supplémentaire afin de relier la réserve naturelle « am Brill » à Schifflange avec le crassier de Mondercange et la plaine qui l'entoure avec la réserve naturelle « am Bauch ».**

Certains grands ensembles paysagers et la zone verte interurbaine incluent certaines réserves naturelles ou zones Nature 2000 habitat ou protection des oiseaux. Nous nous interrogeons pourquoi la zone Natura 2000 protection des oiseaux de la vallée supérieure de l'Alzette n'a pas été intégrée dans la zone verte interurbaine située entre les agglomérations de Luxembourg-ville et du sud du pays. Le conseil communal est de l'avis que la vallée de l'Alzette avec ses effluents doit être préservée de tout développement qui risque de préjudicier la valeur écologique et sa fonction de générateur d'air frais.

Partant, le conseil communal suggère d'étendre le périmètre de la zone verte interurbaine et d'y inclure la vallée supérieure de l'Alzette entre Foetz et Bettembourg.

La faune et la flore ne connaissent pas de frontières. Ainsi, il aurait été judicieux d'indiquer les zones vertes outre frontière afin de pouvoir juger la nécessité de la désignation d'une surface limitrophe à une frontière comme zone pour la préservation d'un réseau écologique.

Le conseil communal prend acte du constat du gouvernement relatif à la perte de biotopes et par conséquent à une régression globale de la biodiversité. Le PDSP tend à redresser cette évolution. Ainsi, nous sommes fiers de constater que cette évolution s'est redressée à Schiffflange. Ceci est le résultat d'une multitude d'actions et de projets réalisés par la commune. De plus, les responsables politiques de la commune ont toujours répondu favorable au classement de zones vertes en zones de protection communautaires et nationales.

En 1974 l'exploitation minière a cessé sur notre territoire. La nature a repris le dessus et une surface de plus de 60 hectares est actuellement couverte de pelouses sèches avec une biodiversité hautement intéressante. En 1989, les terrains au lieu-dit « am Brill » ont été classés en réserve naturelle et la zone s'est développée en terre d'accueil pour un grand nombre d'oiseaux migrateurs et certaines espèces rares y ont été répertoriées. Pendant les années 2000, 2005 et 2006, l'Alzette a été renaturée sur presque la totalité de sa longueur sur le territoire de la commune de Schiffflange. Dans le cadre de ce projet on a pu restaurer plus de 20 hectares de zones humides. La commune a aménagé une multitude d'étangs et a planté plusieurs centaines d'arbres fruitiers pour aménager ainsi des vergers. Nous pourrions continuer à énumérer d'autres actions menées pour améliorer la biodiversité. Actuellement l'équivalent de 40% du territoire de la commune sont classés, soit en réserve naturelle, soit en zone « Natura 2000 ». La biodiversité à Schiffflange s'est donc fortement améliorée.

Le plan directeur sectoriel logement définit les lieux de séjour des résidents, le plan sectoriel zones d'activités économiques définit les lieux de travail des résidents et des salariés non-résidents, le plan sectoriel transport réserve les couloirs de transport destinés à acheminer les personnes du lieu d'habitation vers les lieux de travail. Le plan sectoriel paysage définit les espaces verts à protéger qui ne sont pas forcément destinés comme endroit de récréation, mais plutôt comme espace de protection pour la faune et la flore. Lesdites surfaces restent aux périphéries des communes. Or, le plan sectoriel de transport ne prévoit aucun moyen de mobilité pour accéder à ces endroits, ce qui laisse penser qu'il n'est pas souhaité que ces espaces verts soient fréquentés. Il est à déplorer qu'aucun des plans sectoriels ne se prononce sur la qualité des espaces de transition entre le milieu urbain et le milieu vert. Ces espaces ont une valeur récréative prononcée et permettraient facilement l'aménagement de sentiers pour la mobilité douce.

Lors de l'analyse des plans faisant partie intégrante du projet de plan directeur sectoriel paysages, il est apparu que la délimitation des différentes zones ne s'aligne pas partout avec les limites des parcelles cadastrales. Il s'en suit pour Schiffflange que la zone de préservation des grands ensembles paysagers se superpose à des parcelles constructibles ou même déjà construites situées à l'intérieur du périmètre d'agglomération. **Le conseil communal demande au gouvernement de revoir la délimitation de cette zone et d'adapter son périmètre pour le faire concorder avec le périmètre d'agglomération.**

Les dispositions du projet de plan directeur sectoriel « paysages » acceptent des installations de sports et de loisirs dans la zone verte interurbaine et dans les zones de grands ensembles paysagers. Il nous semble évident que lesdites zones puissent accueillir ces affectations. Toutefois, nous proposons au gouvernement de fixer des règles précises en matière de pollution lumineuse et de bruit dans le cadre de la législation afférente afin de limiter les nuisances pour l'environnement naturel limitrophes auxdites installations.

Dans le cadre de la directive 2002/49/CE le gouvernement est tenu d'installer des protections contre le bruit le long de certains axes routiers et le long de certaines voies ferrées. Bien que nous saluons la mise à disposition de ces murs anti-bruit, nous nous permettons de signaler que lesdits murs sont infranchissables pour la faune. Ainsi, nous suggérons au gouvernement de prévoir la conception desdits murs afin de ne pas entraver la migration des animaux.

Des incohérences persistent entre les dispositions du projet de règlement grand-ducal rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « paysage » et la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature, notamment en ce qui concerne la pose de conduites électriques, autorisable par la loi, mais proposée d'être interdite par le plan directeur sectoriel « paysages ». **Le conseil communal prie le Ministre du développement durable et des infrastructures de faire analyser si effectivement les incohérences relevées se confirment et partant de reformuler les dispositions du présent projet de règlement grand-ducal.**

Finalement, nous prions le Ministre du Développement Durable et des Infrastructures de bien vouloir considérer nos remarques formulées ci-dessus et d'en tenir compte lors de la rédaction des règlements grand-ducaux relatifs aux différents plans directeurs sectoriels.

Ainsi décidé en séance
date que dessus.
Suivent les signatures.
Schiffange, le 14 septembre 2018.