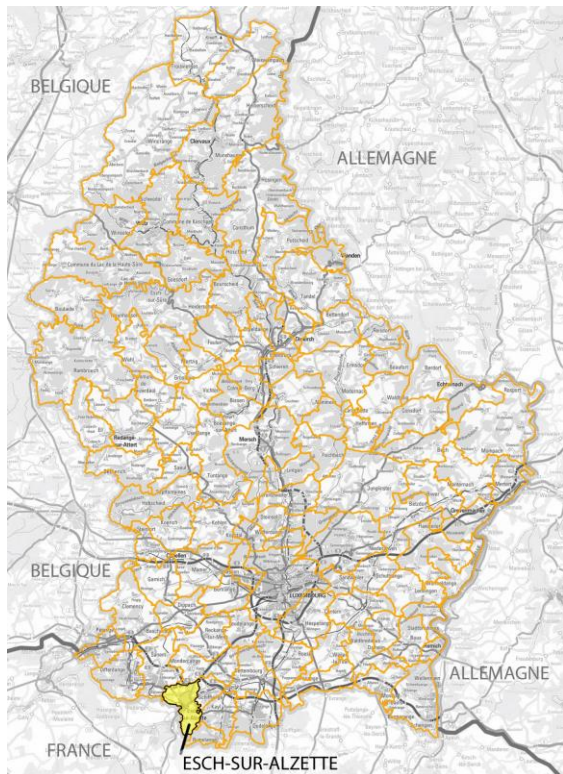


1. Contexte national, régional et transfrontalier

Nationale, regionale und grenzüberschreitende Bezüge

Illustration 1 Esch-sur-Alzette au Grand-duché de Luxembourg
Sources : Geoportail.lu 2018, a+a



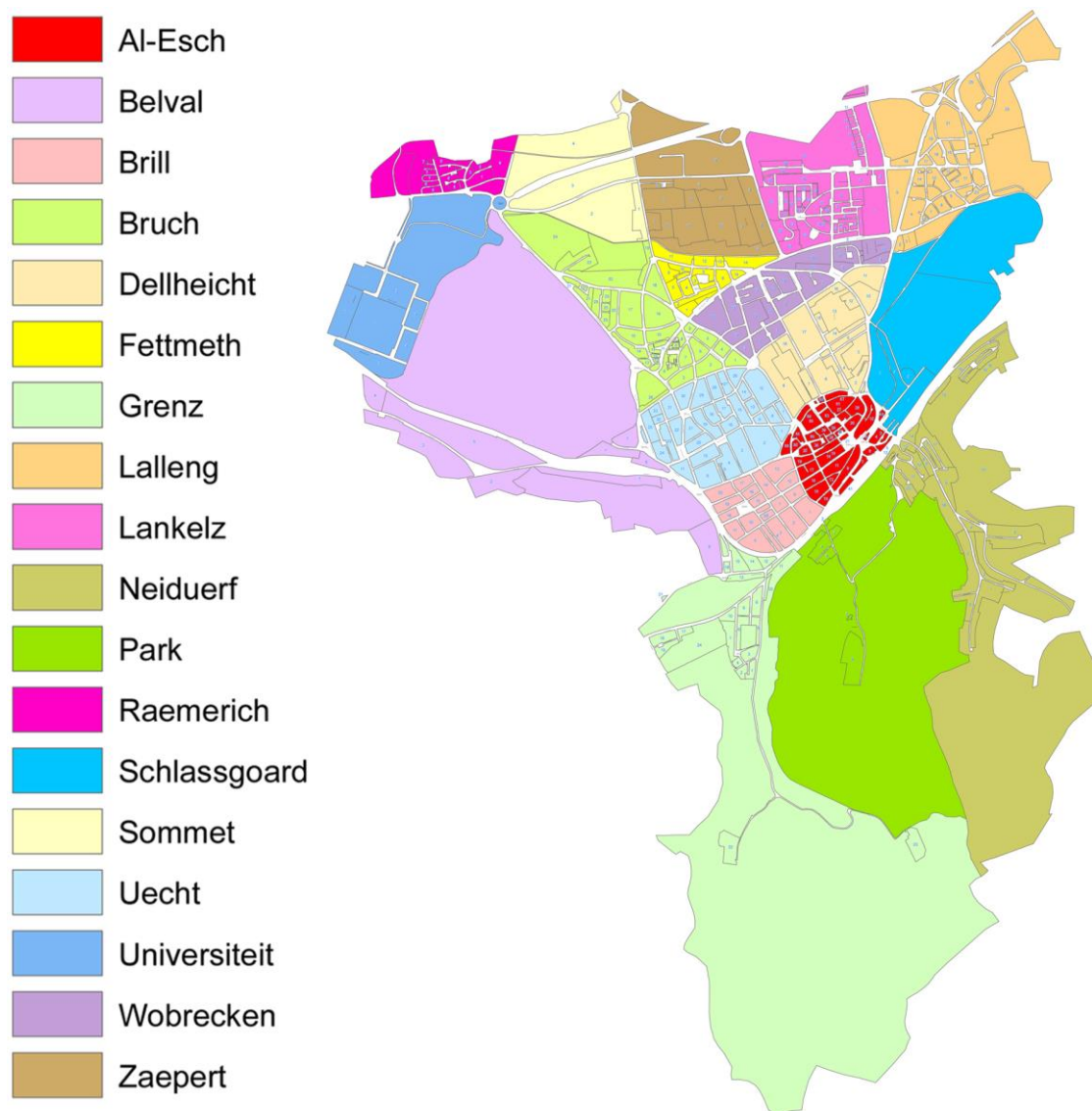
- Chef-lieu du canton d'Esch-sur-Alzette.
- 2ème ville la plus importante du pays après la Ville de Luxembourg, avec 35.032 habitants en 2018.
- Superficie : 14,35 km².
- Densité : 2.396 hab./km².
- Région Sud.
- Limitrophe avec les communes luxembourgeoises de Sanem, Mondercange, Schifflange, Kayl et Rumelange.
- Limitrophe avec la France, le département de la Moselle et les communes françaises de Redange, Russange et Audun-le-Tiche.

Illustration 2 Esch-sur-Alzette dans le contexte régional et transfrontalier
Sources : Geoportail.lu 2018, a+a



La Ville d'Esch-sur-Alzette, commune principalement urbaine, est composée d'une seule localité mais de plusieurs quartiers.

Illustration 3 Les quartiers de la Ville d'Esch-sur-Alzette
Sources : Ville d'Esch-sur-Alzette 2018, a+a



1.1. Identification des enjeux auxquels la commune est confrontée

Identifizierung der Herausforderungen, denen sich die Gemeinde gegenüber gestellt sieht

La Ville d'Esch-sur-Alzette, 2^{ème} ville du pays en termes d'habitants, profite d'une situation géographique privilégiée mais aussi contraignante ainsi qu'une histoire économique riche mais à revers de médaille aujourd'hui.

Esch-sur-Alzette, ville commerçante, culturelle, universitaire et cosmopolite, est une ville attractive. Elle attire toujours plus d'habitants, d'emplois, d'entreprises, etc., ce qui n'est pas sans conséquences pour la commune, tant en terme de besoins en logements et en équipements publics qu'en terme de mobilité au sein du territoire communal et d'accessibilité.

La Ville profite d'une bonne desserte ferroviaire et autoroutière, mais ses réseaux de circulation sont à bout de souffle et sont aujourd'hui saturés par les flux importants des travailleurs frontaliers qui affluent vers la Ville et le Luxembourg, des travailleurs venant des autres communes de la région Sud mais aussi par les flux de la population communale.

La Ville d'Esch-sur-Alzette est aussi une ville au passé économique riche et mouvementé. Ancienne ville industrielle et bastion de la sidérurgie, elle subit aujourd'hui les fermetures successives de ses sites industriels : d'abord une partie du site Terre Rouge et aujourd'hui le site de Schiffflange. Les conséquences directes de ces fermetures sont la perte importante d'emplois sur la commune, l'augmentation du chômage communale mais aussi de vastes terrains industriels laissés en friche, pollués et à reconverter.

En 2018 et les années à venir, Esch-sur-Alzette a donc plusieurs défis à relever :

- ouvrir à l'urbanisation des terrains libres, sans empiéter sur le patrimoine environnemental de la commune, tout en offrant une typologie diverse de logements pour accueillir de nouveaux habitants et en préservant la mixité sociale caractéristique de la commune.
- Offrir aux habitants des conditions de vie optimales : des équipements scolaires performants permettant d'accueillir de nouveaux élèves, des équipements sportifs et de récréations répondant aux besoins des habitants, des structures adaptées à chaque âge de la population, des espaces verts et de rencontre accueillants et conviviaux, une offre culturelle et commerciale diverse et variée, etc.
- Réussir la reconversion de ses sites industriels de Schiffflange et de Lentille Terre Rouge afin de créer de nouveaux quartiers attractifs et vivants et profitants d'un cadre de vie répondant aux besoins des nouveaux modes de vie. Pour cela, la commune doit rester vigilante quant au design urbain et à l'aménagement paysager des espaces publics des nouveaux quartiers, garantir une bonne accessibilité et une mobilité pour tous à l'intérieur des nouveaux quartiers, préserver la mixité sociale par une typologie variée de logements, créer de nouveaux équipements publics et commerciaux, etc.

- Orienter la population vers des nouveaux modes de transports afin de désengorger les réseaux de transports de la ville et diminuer les flux de circulation, aussi bien routier, autoroutier que ferroviaire. La Ville d'Esch-sur-Alzette, en collaboration avec l'Etat, les communes voisines et la France, se doit de réfléchir et mettre en place un nouveau mode de transport, tel qu'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour les déplacements de la population locale et acheminer travailleurs et élèves communaux, régionaux et frontaliers vers leur lieu d'activité.
- Préserver son patrimoine naturel et environnemental existant et rester vigilante à l'étalement urbain des nouveaux quartiers. La Ville d'Esch-sur-Alzette se doit de préserver des espaces verts en cœur de ville ainsi que ses espaces verts et boisés au sud du territoire communal.

La position géographique stratégique de la Ville d'Esch-sur-Alzette, son développement urbain et économique, la préservation de son environnement naturel et paysager, sa politique de mobilité doit être le fruit de coopérations intercommunales, régionales, nationales et transfrontalières pour la réalisation de son nouvel outil de planification urbaine et la refonte de son PAG.

1.2. Détermination d'un développement compatible avec les options d'aménagement régionales et nationales, et plus spécifiquement, avec le programme directeur d'aménagement du territoire et les plans établis en exécution de la loi modifiée du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire

Festlegung einer Entwicklung, die mit den regionalen und nationalen Planungszielen vereinbar ist, speziell mit dem PDAT und den Plänen, die nach dem Gesetz vom 30. Juli 2013 ausgeführt wurden

1.2.1. Programme Directeur d'Aménagement du Territoire

Le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire (PDAT) a été adopté par le Gouvernement en Conseil en date du 27 mars 2003, conformément aux dispositions de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire.

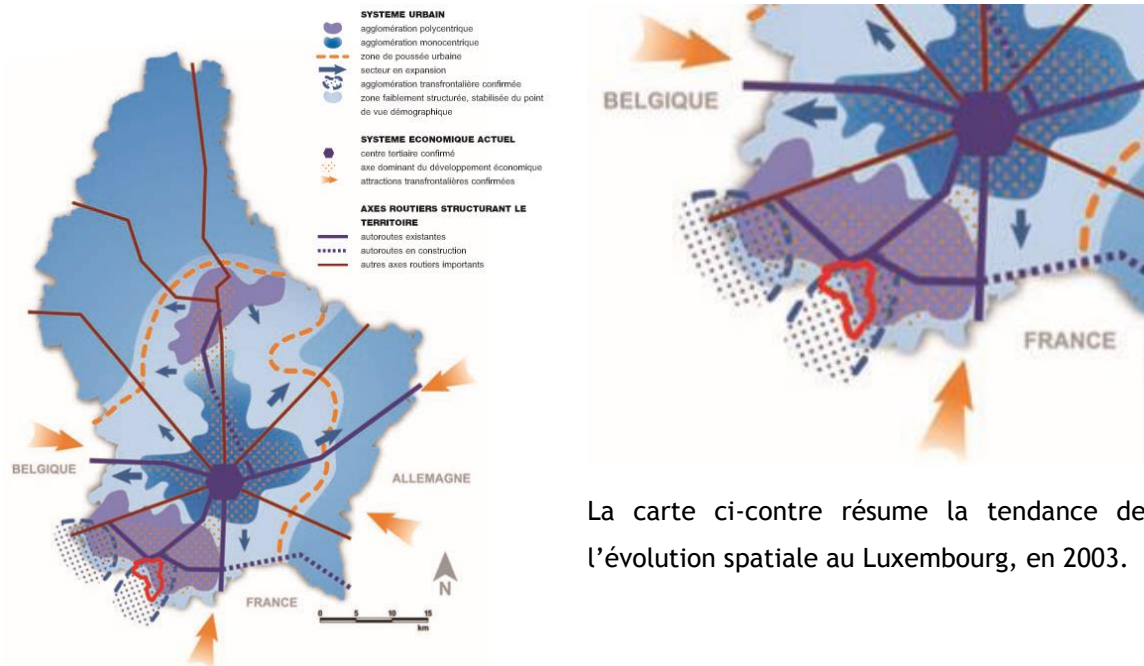
Le PDAT oriente les démarches et les décisions du Gouvernement ainsi que des pouvoirs locaux en ce qui concerne le développement durable du territoire tout en essayant de répondre au défi suivant : *« Comment garantir à chaque région un développement dynamique et harmonieux, reflétant la cohésion économique, sociale et territoriale souhaitée, tout en réduisant la consommation d'énergie, des ressources naturelles et des surfaces non bâties ? »*.

Le PDAT est un document d'orientation pour un développement durable du territoire. Outil de cohérence territoriale, il applique les grands principes de l'aménagement du territoire, à savoir la coopération, la participation et la coordination. Les principes, objectifs politiques et mesures définis par le programme directeur sont concrétisés entre autres par le biais des plans directeurs sectoriels et des plans d'occupation du sol.

CONSTATS ET DEFIS DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE AU LUXEMBOURG :

Le Luxembourg est un petit pays dynamique, confronté à une organisation territoriale déséquilibrée, qui traduit les mutations de la société actuelle et les exigences individuelles, notamment caractérisées par une mobilité individuelle croissante.

Illustration 4 Tendence de l'évolution spatiale
Source: PDAT 2003



La carte ci-contre résume la tendance de l'évolution spatiale au Luxembourg, en 2003.

La ville d'Esch-sur-Alzette est une agglomération polycentrique. Elle est également située dans une agglomération transfrontalière confirmée mais aussi dans une zone faiblement structurée et stabilisée du point de vue démographique. D'un point de vue économique, la ville d'Esch-sur-Alzette se situe sur un axe dominant du développement économique.

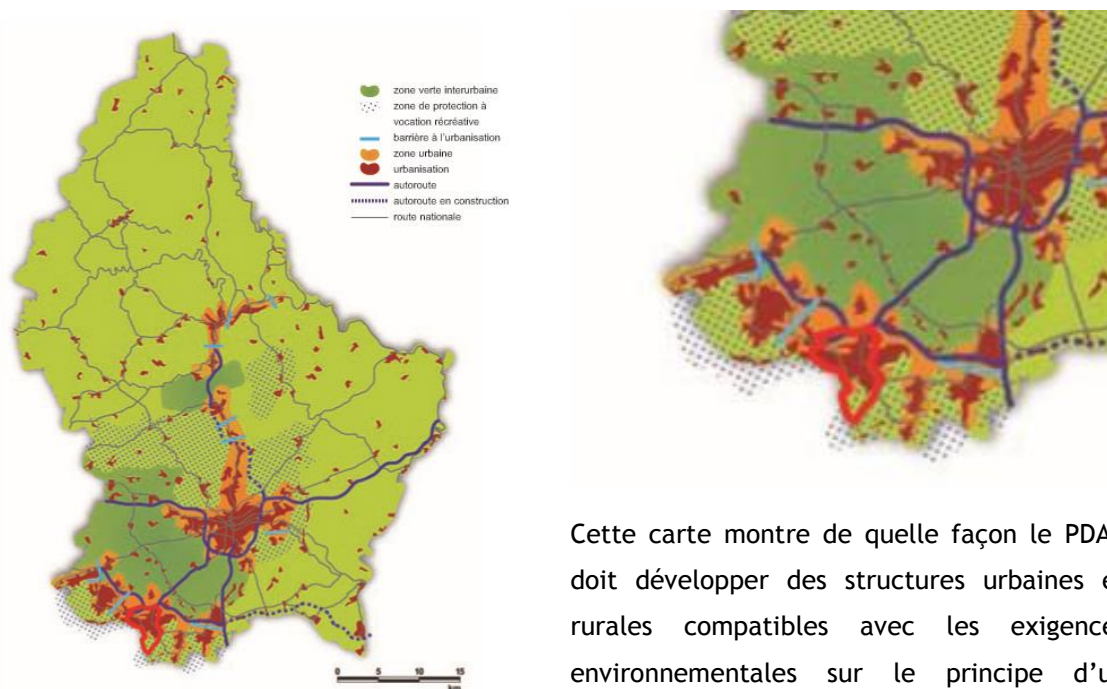
Le PDAT adopte une démarche intégrative en matière d'aménagement du territoire et développe des synergies entre les champs d'action suivants :

- le développement urbain et rural,
- les transports et les télécommunications,
- l'environnement et les ressources naturelles.

CHAMPS D'ACTION 1 : LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET RURAL

Les premiers objectifs politiques du PDAT sont, tout d'abord, de créer et de maintenir des villes, des agglomérations et des régions urbaines dynamiques, attractives et compétitives puis de diversifier les activités économiques dans les régions rurales afin de promouvoir un développement durable.

Illustration 5 **Espaces verts et développement urbain**
Source : PDAT 2003



Cette carte montre de quelle façon le PDAT doit développer des structures urbaines et rurales compatibles avec les exigences environnementales sur le principe d'un aménagement du territoire durable.

L'aménagement des villes et villages doit être fondé sur trois principes fondamentaux : la diversité des fonctions, la densité d'occupation du sol et les trajets de faible distance. La ville d'Esch-sur-Alzette doit préserver et perpétuer son urbanisation, en raison de sa desserte routière efficace son attractivité économique et les divers services proposés, tout en garantissant une zone verte interurbaine ainsi qu'une zone de protection à vocation récréative. Le PDAT a pour but de créer des villes et villages répondant aux exigences sociales, offrant une qualité de vie de haut niveau et soutenant la politique d'intégration sociale.

Pour y parvenir, le PDAT promeut le polycentrisme et la déconcentration concentrée et a développé un système de centres de développement et d'attraction. Ce nouveau modèle d'organisation prend appui sur la mise en place d'une armature urbaine constituée de plusieurs pôles de développement hiérarchiquement organisés, appelés « centre de développement et d'attraction ». Leur fonction est de structurer le territoire, en servant de trame à l'action spatiale et permettant une répartition des activités humaines plus adaptée.

Illustration 6 Système des centres de développement d'attraction
Source: PDAT 2003

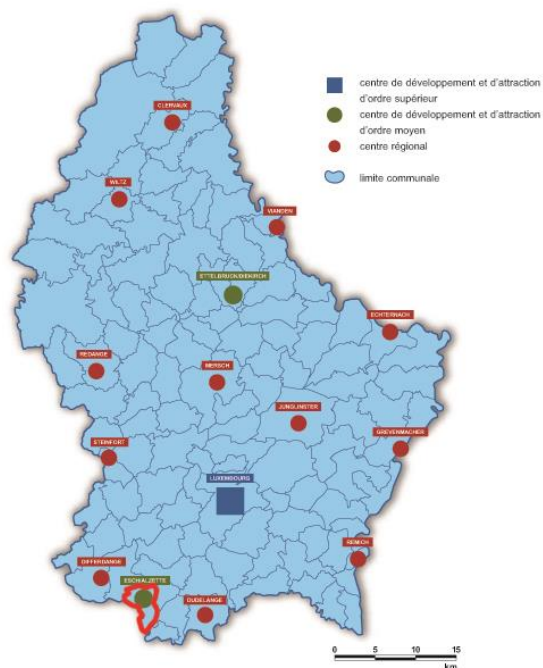


Illustration 7 Découpage régional
Source: PDAT 2003



Le PDAT a, également, pour objectif de promouvoir la coopération intercommunale au niveau local, régional et transfrontalier en vue de développer les inter-complémentarités entre communes.

La Ville d'Esch-sur-Alzette est donc un centre de développement et d'attraction d'ordre moyen et se situe dans la région Sud.

CHAMPS D'ACTION 2 : LES TRANSPORTS ET TELECOMMUNICATIONS

Les objectifs politiques en la matière sont, avant tout, de diminuer les différentes nuisances existantes au sein du territoire par une réduction du trafic et de transférer le trafic routier sur des modes de transports respectueux de l'environnement humain et naturel.

Le PDAT se veut également d'assurer et d'améliorer l'accessibilité des transports en commun en tout point du territoire.

L'enjeu est de déployer une politique des transports collectifs offensive qui, par la mise en place de moyens de communication rapides et compétitifs, offre au plus grand nombre d'utilisateurs des conditions de déplacements satisfaisant en terme de fréquence, rapidité, confort et horaire. L'objectif affiché est de reporter à moyen terme 25% des déplacements de personnes sur les transports collectifs.

Illustration 8 Desserte des CDA par les transports en commun
Source : PDAT 2003

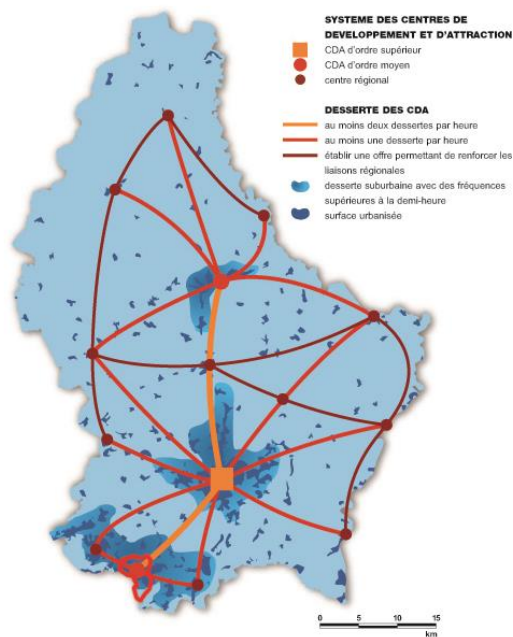
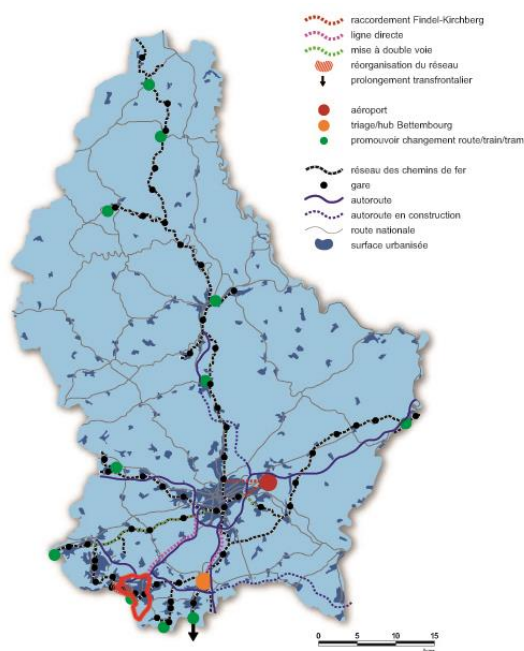


Illustration 9 Extension et réorganisation du réseau des chemins de fer
Source : PDAT 2003



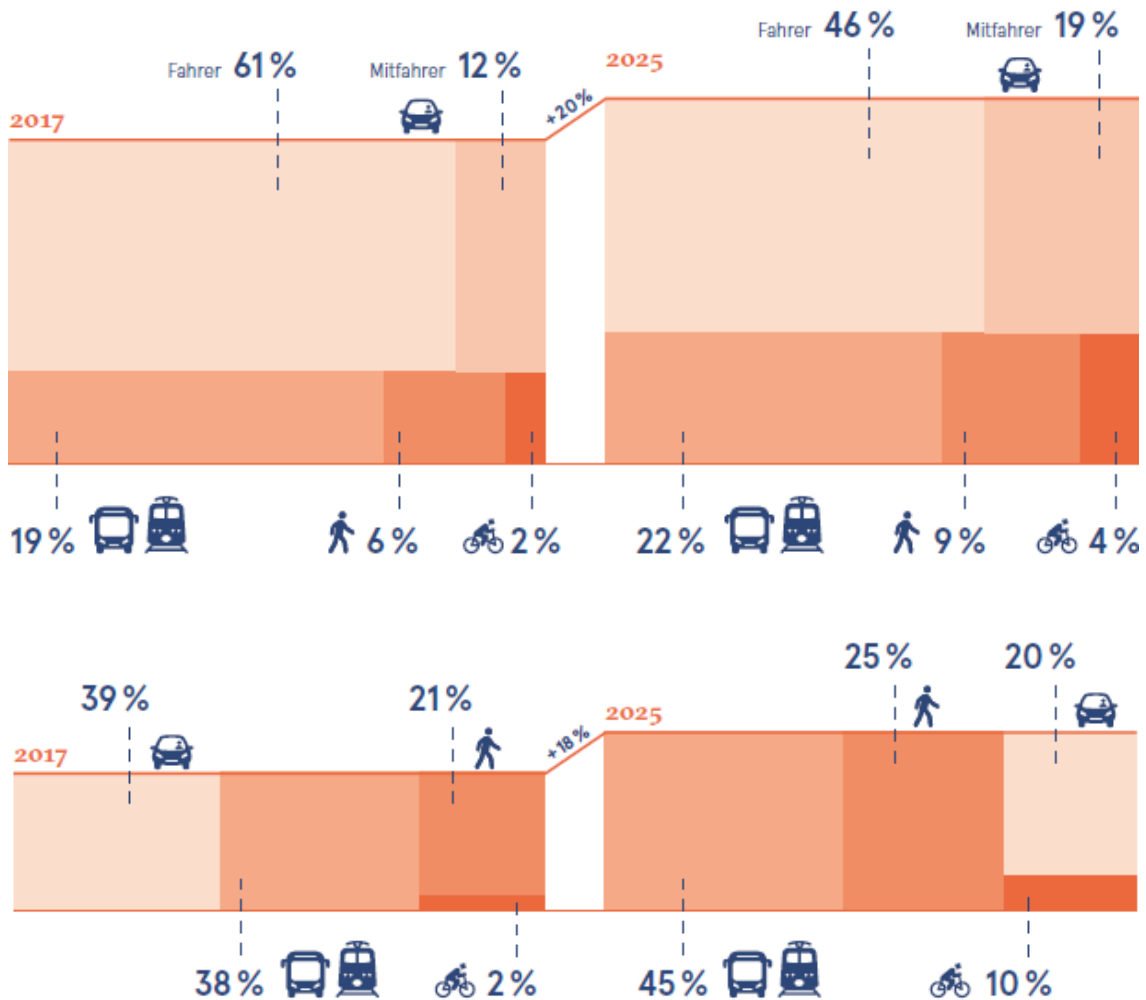
La ville d'Esch-sur-Alzette, CDA d'ordre moyen, doit pouvoir proposer deux dessertes par heure vers la Ville de Luxembourg, CDA d'ordre supérieur ainsi qu'au moins une desserte par heure vers Dudelange et Differdange, centres régionaux.

Au niveau de la ville d'Esch-sur-Alzette et de sa région, le PDAT recommande de réorganiser le réseau entre Esch-sur-Alzette et Sanem, respectivement au niveau de Belval, et de promouvoir un changement route/train/tram au niveau de la frontière française.

Im „Programme directeur d'aménagement du territoire“ sind die politischen Zielsetzungen für die Landesplanung festgelegt. Hier stehen im Bereich Mobilität unter anderem die Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, die Multimodalität und die Reduzierung von MIV-Wegestrecken im Vordergrund.

Aktuell sind besonders zwei Planungsdokumente hervorzuheben, welche sich mit Themen der Mobilität befassen. Zum einen das „MoDu 2.0“ von 2018, welches einen höheren Anteil an aktiver Mobilität und öffentlichen Verkehr am Gesamtverkehr sowohl für die Arbeitswege, als auch für die Schulwege anvisiert (Abb. 1). Neben den Modal Split Zielen, soll der Belegungsgrad der Fahrzeuge erhöht werden. Zum anderen der „Projet de Plan sectoriel transports“ (Version Mai 2018), welcher folgende nationale Projekte von hoher Bedeutung für Esch-sur-Alzette hervorhebt:

Illustration 10 Modal Split Ziel 2025 für Arbeits- und Schulwege
Quelle : MoDu 2.0, 2018 S.14 und 15

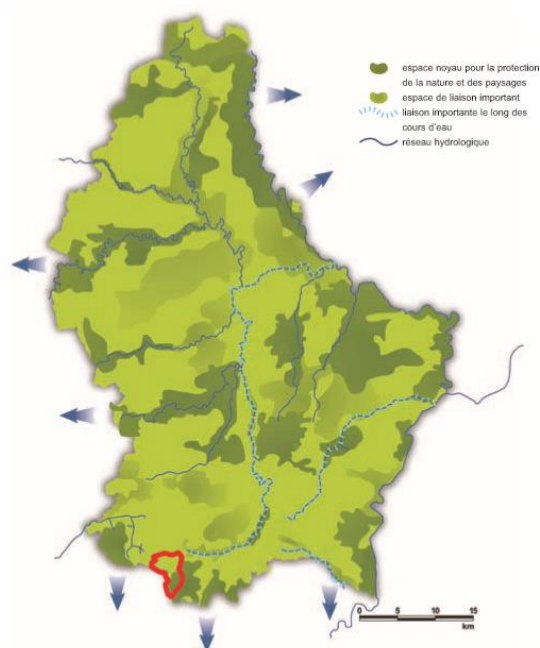


CHAMPS D'ACTION 3 : L'ENVIRONNEMENT ET LES RESSOURCES NATURELLES :

Le PDAT a, dans un premier temps, pour objectif de conserver, restaurer et de développer sur l'ensemble du territoire et, à long terme, la faculté des espaces naturels à remplir leurs fonctions écologiques, en plus de leurs fonctions sociales et économiques.

Dans un second temps, le PDAT se veut d'assurer une gestion durable du sol et des ressources naturelles sur l'ensemble du territoire, par le biais de la mise en place des modes d'utilisation du sol extensive, notamment dans les domaines de l'agriculture et de la sylviculture. En raison de la faible surface agricole présente sur le territoire communal d'Esch-sur-Alzette, la ville est peu concernée par cet objectif.

Illustration 11 Réseau des espaces naturels
Sources : PDAT 2003



Dernier objectif environnemental, le PDAT préconise de sauvegarder et développer les secteurs à haute valeur écologique et d'assurer leur intégration dans un réseau écologique fonctionnel.

Au niveau du territoire communal d'Esch-sur-Alzette, un espace noyau pour la protection de la nature et des paysages vers le territoire français ainsi qu'un espace de liaison important vers Sanem doivent être conservés, sauvegardés et voire mis en valeur.

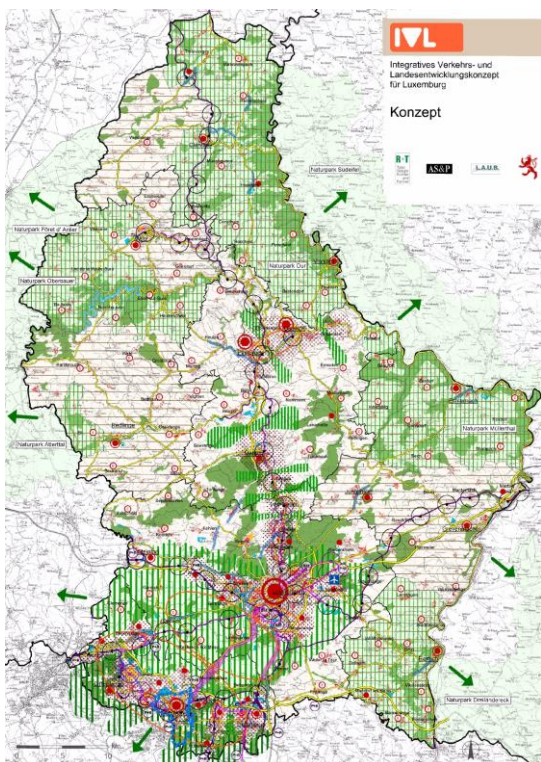
Pour remplir ses différents objectifs expliqués précédemment, le PDAT ainsi que le gouvernement envisagent un renforcement de la coordination interministérielle, la mise en œuvre de la planification régionale, la réorganisation de la structure territoriale et la valorisation des initiatives communautaires et transfrontalières.

Afin d'analyser l'impact d'une croissance économique et démographique soutenue sur le territoire et l'organisation des transports et de développer une stratégie à moyen et long terme pour mieux coordonner l'aménagement du territoire, la planification des transports et la protection des espaces naturels, le Gouvernement a présenté en janvier 2004 l'IVL, un concept intégré des transports et du développement spatial pour le Luxembourg.

L'IVL contribue à la réalisation des objectifs majeurs du PDAT de 2003. Il s'agit d'un instrument stratégique pour le choix entre différents scénarios de développement et un outil de travail pour la coordination des plans sectoriels ainsi qu'un cadre pour les planifications aux niveaux régional et communal.

Pour l'élaboration de l'IVL, des études approfondies sur la situation du Luxembourg ont été menées pour dégager les zones de construction théoriquement disponibles, les voies de communications à planifier, les conflits environnementaux à régler et les zones d'importance écologique à préserver et à développer à l'avenir. Il en est ressorti un modèle de planification spatial « ville polycentrique dans un espace paysager au sein de régions fonctionnelles », qui intègre la région Nordstad, la Ville de Luxembourg et sa périphérie ainsi que la région Sud dans un système urbain de réseau structuré par des espaces verts. Il s'agit de promouvoir un développement équilibré et le renforcement des identités régionales en préservant des ceintures vertes définies comme espace tampon et espaces de détente entre les centres régionaux.

Illustration 13 Concept de planification
Source : IVL 2004

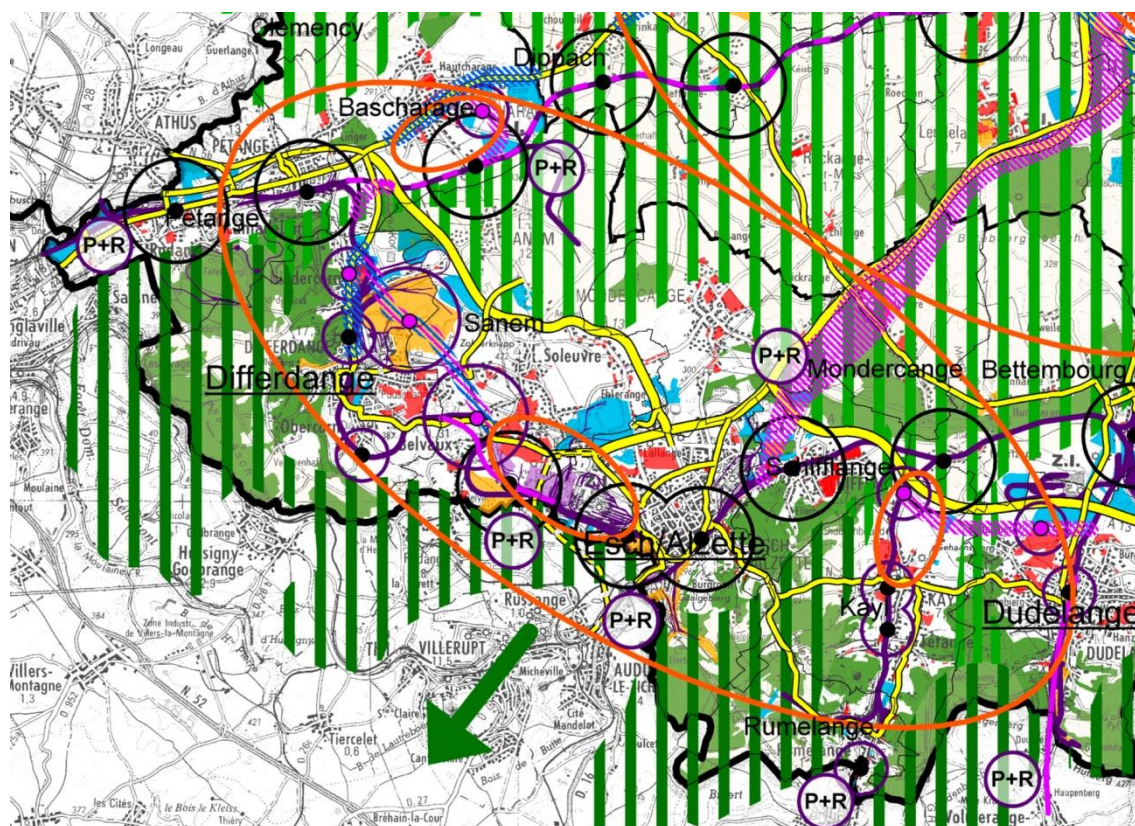


La zone verte entre les espaces de densification urbaine de la région Sud et de l'agglomération de Luxembourg-Ville joue un rôle important d'espace de détente et d'espace de compensation écologique, qu'il est important de protéger et de développer. L'IVL préconise donc la création d'un parc régional.

La région Sud, à caractère principalement urbain, offre d'excellentes opportunités de densification en rapport avec l'infrastructure ferroviaire en place. La région Sud est une zone potentielle de forte croissance de la population et de l'emploi. La réhabilitation de friches industrielles, actuellement en jachère, offre d'importantes perspectives pour la création de nouvelles zones d'habitation à moyen et long terme. Le projet « Belval-Ouest », dont la mise en œuvre est considérée comme prioritaire par l'IVL, est le pilier central de ce développement.

L'extension du trafic ferroviaire et l'organisation concomitante de zones urbaines intégrées dans des réseaux de transports publics performants sont deux conditions indispensables à la poursuite du développement de la région Sud. L'IVL propose l'utilisation du train classique pour les liaisons internationales et celles vers Luxembourg-Ville. Pour les connexions interrégionales, l'IVL préconise l'utilisation d'un transport public performant, tel qu'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Selon l'IVL, l'autoroute A13 doit conserver son rôle de collectrice régionale.

Illustration 14 Zoom sur l'agglomération d'Esch-sur-Alzette
Source : IVL 2004, S. 94 / 101



Légende

Priorités spatiales

- Centre de développement et d'attraction d'ordre supérieur
- Centre de développement et d'attraction d'ordre moyen
- Centre régional
- Centre supplémentaire dans le scénario « résidents »
- Développement endogene

Espaces de développement

- Espace de développement urbain avec espaces libres intégrés
- Développement régional spécifique

Surfaces potentielles prévues dans les PAG et PAP

- Zones d'habitat
- Zones industrielles et commerciales
- Zones mixtes
- Autres

Trafic individuel

- Situation actuelle : autoroute / voie rapide
- Situation actuelle : routes nationales
- Tracés en construction ou récemment ouverts à la circulation
- Mesures de contournement de localités et corridors de renforcement des tronçons critiques (sous réserve de la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement et de la détermination précise du tracé)

Transports publics

- Situation actuelle : rails
- Situation actuelle : routes nationales
- Plan d'extension en phase avancée
- Corridor pour mesures de trafic ferroviaire (sous réserve de la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement et de la détermination précise du tracé)
- Construction de parkings P+R
- Construction d'une gare de correspondance

Trafic individuel

- Situation actuelle avec rayon de 1000 m
- Nouvel aménagement avec rayon de 1000 m
- Nouvel aménagement train-tram avec rayon de 500 m

Espaces verts

- Ceinture verte
- Césure verte
- Cuesta du Dogger
- Parcs naturels du Luxembourg (situation actuelle et planification)
- Parcs naturels dans les pays avoisinants (situation actuelle et planification)
- Régions de conservation de l'habitat naturel, de la flore et de la faune sauvages, régions de protection des oiseaux et réserves naturelles
- Connexions transfrontalières de zones vertes

Autres

- Domaines pour projets clés

Diverses mesures de planification composent une approche de mise en œuvre de l'IVL. Parmi ces mesures, les plans sectoriels et régionaux permettent d'intégrer et de traduire les résultats et les conclusions de l'IVL dans les débats sur le développement régional et communal.

Pour ce qui est des plans sectoriels, l'IVL recommande leur élaboration dans les secteurs « transports », « logement », « paysages » et « zones industrielles et commerciales ».

En raison de sa situation géographique transfrontalière, de sa croissance démographique, de son attractivité économique et de son passé historique et économique, la ville d'Esch-sur-Alzette est, en 2018, confrontée à de nombreux enjeux concernant son aménagement du territoire. La ville d'Esch-sur-Alzette a été et est encore aujourd'hui pleinement et directement concernée par les objectifs du PDAT de 2003.

Cette section de l'étude préparatoire concernant l'analyse de la situation existante va présenter un constat de la ville, notamment concernant son évolution démographique récente, sa situation économique actuelle, son développement urbain, son offre en matière d'équipements publics, commerciaux et de services ainsi que son offre en matière de mobilité. Cette analyse va permettre de montrer si oui ou non les objectifs politiques et les champs d'action du PDAT de 2003 ainsi que les recommandations de l'IVL ont été appliqués à la Ville d'Esch-sur-Alzette et si les problèmes rencontrés dans les années 2000 ont été résorbés ou, au contraire, se sont accrus.

1.2.3. Les plans directeurs sectoriels « primaires »

“ Il est porté à la connaissance du public que, suite à la décision du Gouvernement réuni en conseil du 27 avril 2018, le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a transmis par voie électronique en date du 14 mai 2018 les quatre projets de plans directeurs sectoriels (PDS) « paysages », « transports », « logements » et « zones d'activités économiques » aux collèges des bourgmestre et échevins de l'ensemble des communes du Grand-Duché de Luxembourg, ensemble avec les rapports sur les incidences environnementales (RIE) y relatifs.

Conformément à l'article 12, paragraphe 2, alinéa 6 de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire, deux avis de publication ont été diffusés dans la presse en date des vendredi 18 mai 2018 et vendredi 25 mai 2018 précisant les délais de dépôt et la procédure à respecter par les intéressés dans le cadre de la consultation relative aux projets de PDS précités. Parallèlement à la consultation relative aux projets de PDS, est menée la consultation relative aux incidences environnementales des projets de PDS en question.

En effet et conformément à l'article 7, paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans ou programmes sur l'environnement, les dossiers complets des quatre projets de PDS précités et les rapports sur les incidences environnementales (RIE) y relatifs sont mis à disposition du public pendant 30 jours dans les locaux du Département de l'Aménagement du territoire et du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, sis à 4 place de l'Europe, L-2940 Luxembourg.

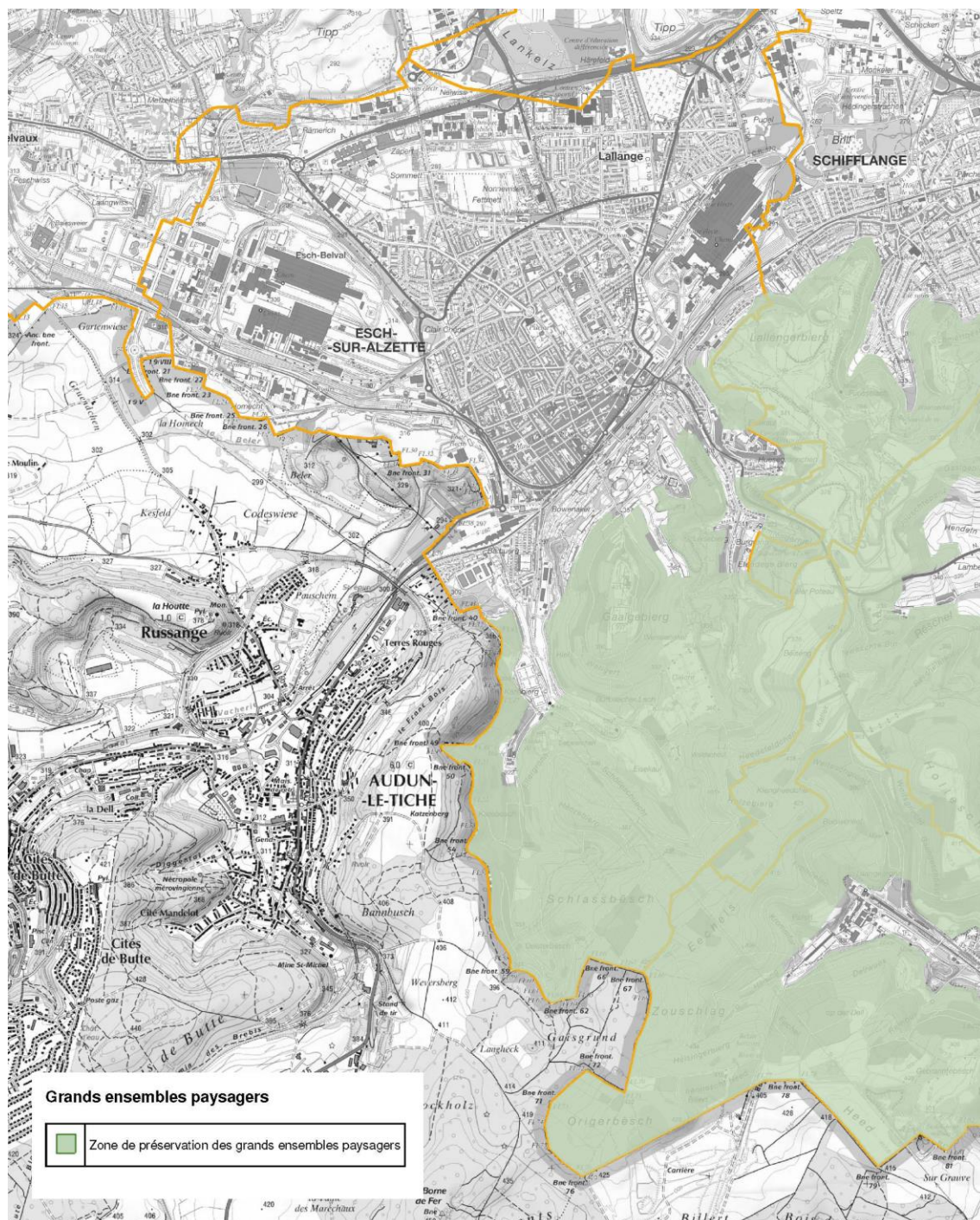
Les objets, les résumés des quatre projets de PDS ainsi que les résumés non techniques des RIE sont par ailleurs publiés sur support informatique sur le site du Ministère du Développement durable et des Infrastructures (www.at.public.lu) à partir du 28 mai 2018. Ainsi le délai pendant lequel les intéressés pourront consulter les dossiers complets courra jusqu'au 27 juin 2018 inclus. ”

PLAN DIRECTEUR SECTORIEL « PAYSAGES »

Le plan directeur sectoriel « Paysages » a pour objectif de dresser un cadre à l'aménagement du territoire et à la planification en matière de gestion, d'aménagement et de la protection des paysages. A cette fin, il définit les zones de préservation des grands ensembles paysagers, les zones vertes interurbaines et les coupures vertes.

Le plan directeur sectoriel « Paysages » a défini une « Zone de préservation des grands ensembles paysagers » sur la Ville d'Esch-sur-Alzette : la « Côte du Dogger ».

Illustration 15 Zone de préservation des grands ensembles paysagers de la Côte du Dogger, sur le territoire de la Ville d'Esch-sur-Alzette
Sources : Geoportail.lu et Ministère du Développement durable et des Infrastructures, mai 2018



Une « zone de préservation des grands ensembles paysagers » est une zone désignant un paysage cohérent et peu fragmenté qui se démarque à la fois par des patrimoines naturel et culturel riches ainsi que par une grande diversité biologique.

Ces zones ont pour objectifs la préservation de l'intégralité de grandes entités paysagères et le maintien des fonctions agricoles, sylvicoles, viticoles, écologiques, climatiques et récréatives de grandes entités paysagères cohérentes et peu fragmentées.

À l'intérieur d'une zone verte se situant dans une zone de préservation des grands ensembles paysagers, toute fragmentation nouvelle par des installations linéaires est interdite.

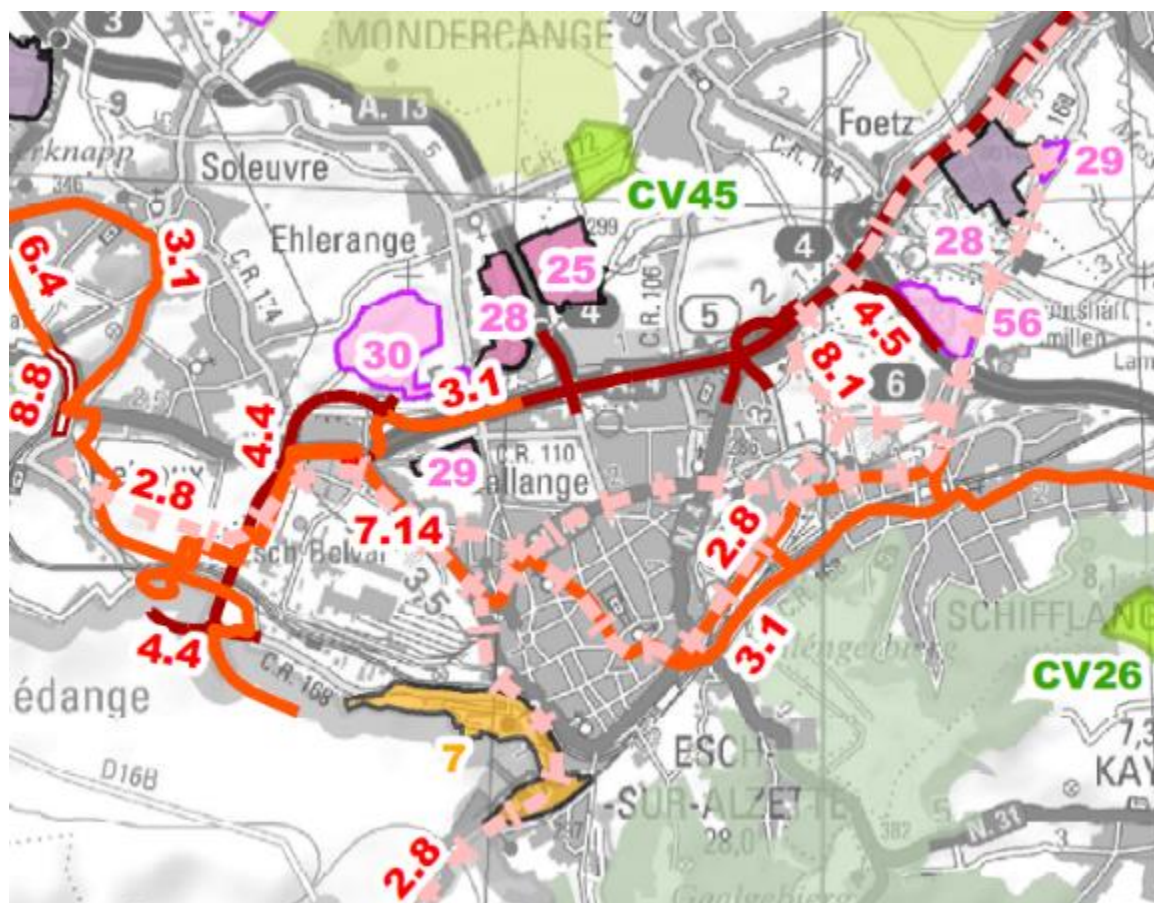
PLAN DIRECTEUR SECTORIAL « TRANSPORTS »

Le plan directeur sectoriel « Transport » (PST), qui s'inscrit stratégiquement et conceptuellement dans le cadre défini par la stratégie globale pour une mobilité durable - MoDu 2.0¹, superpose de plein droit des couloirs et zones destinés à accueillir les projets d'infrastructures de transport en question. Le PST est complémentaire à la stratégie MoDu 2.0 puisqu'il permet de répertorier les différents projets d'infrastructures de transport, de leur conférer un cadre réglementaire. Ces projets doivent être inscrits dans les plans d'aménagement général (PAG) des communes afin de réduire, de manière préventive, les conflits potentiels entre la planification des transports et les autres fonctions qui consomment du sol.

Le Plan directeur sectoriel « Transports » a défini, pour la Ville d'Esch-sur-Alzette, différents projets d'infrastructures de transport.

Illustration 16 Ausschnitt Plan Ensemble Projets PS

Quelle: <http://amenagement-territoire.public.lu/fr/plans-caractere-reglementaire/plans-sectoriels/logement.html>



¹ MoDu 2.0 : présentée le 30 mai 2018 par le Ministre de Développement durable et des Infrastructures, François Bausch, la nouvelle stratégie MoDu 2.0 souligne les progrès fait depuis 2012 avec MoDu, qui mettait l'accent sur la multimodalité et le renforcement des transports en commun. L'objectif stratégique pour 2025 est de réduire la congestion aux heures de pointe tout en transportant 20% de personnes de plus qu'en 2017.

- Projets d'infrastructure de transport collectif :

Illustration 17 **Projet n° 2.8 Ligne de tram rapide entre Boulevard de Cessange et Belvaux**

Source : Ministère du Développement durable et des Infrastructures, PST, recueil des cartes mai 2018



Illustration 18 **Projet n° 3.1 Bus à haut niveau de service « est-ouest » dans la région Sud**

Source : Ministère du Développement durable et des Infrastructures, PST, recueil des cartes mai 2018



- Projets d'infrastructures du trafic individuel motorisé :

Illustration 19 **Projet n° 4.4 Liaison Micheville (A4)**

Source : Ministère du Développement durable et des Infrastructures, PST, recueil des cartes mai 2018

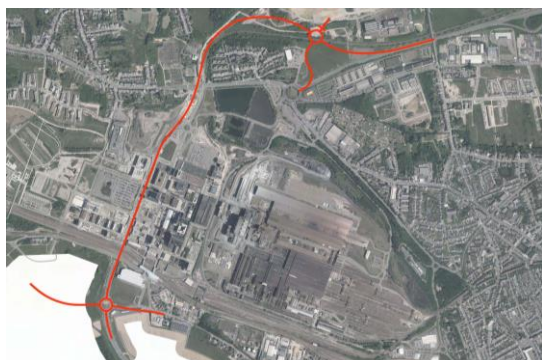


Illustration 20 **Projet n° 4.5 Optimisation de la Collectrice du Sud avec site propre bidirectionnel pour bus (A13-A4-A13)**

Source : Ministère du Développement durable et des Infrastructures, PST, recueil des cartes mai 2018



- Projets de parking « park & ride » et pôles d'échanges

Illustration 21 **Projet n° 7.14 Pôle d'échanges Raemerich**

Source : Ministère du Développement durable et des Infrastructures, PST, recueil des cartes mai 2018



- Projet de pistes cyclables nationales :

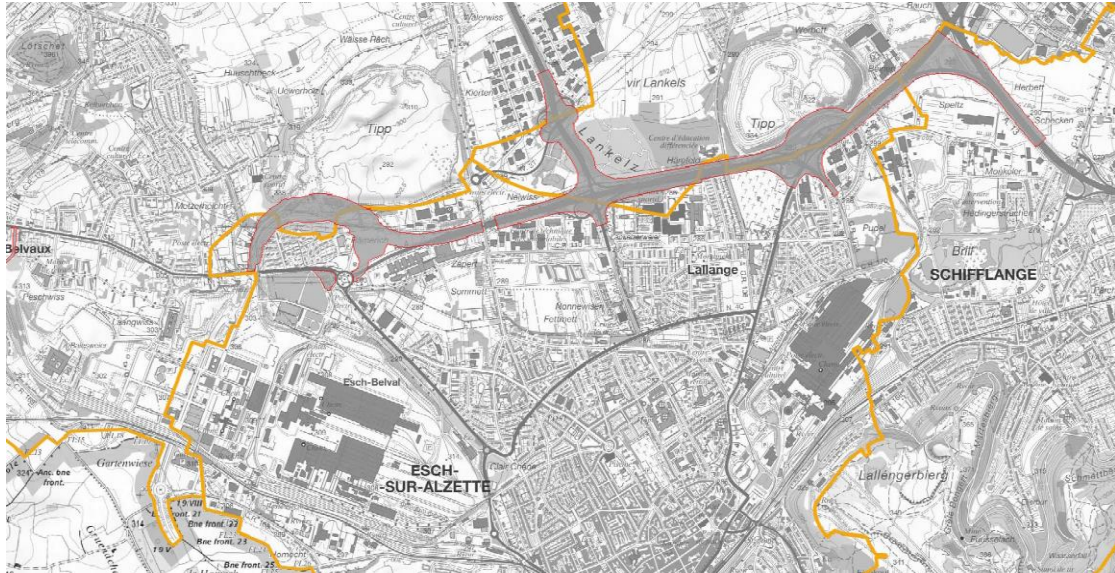
Illustration 22 **Projet n° 8.1 Piste cyclable express entre Luxembourg-Ville et Belval**

Source : Ministère du Développement durable et des Infrastructures, PST, recueil des cartes mai 2018



Pour ces différents projets, des « couloirs et zones superposées » destinées à accueillir les projets d'infrastructures de transports ont été définis.

Illustration 23 Couloirs et zones superposées destinées à accueillir les différents projets d'infrastructures sur la commune d'Esch-sur-Alzette
Sources: Geoportail.lu, Ministère du Développement Durable et des Infrastructures - PST, mai 2018



Par ailleurs, le droit de préemption a été mis en place suivant l'article 25 de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire. Un droit de préemption est conféré à l'Etat et aux communes territorialement concernées pour l'acquisition de terrains situés dans les couloirs et zones réservés à la réalisation de projets d'infrastructures de transports.

PLAN DIRECTEUR SECTORIEL « LOGEMENT »

Le Plan directeur sectoriel « Logement » (PSL) a pour objectif la définition de terrains destinés à la création de logements par le biais de la réservation de surfaces, contribuant ainsi à une répartition de la population aux endroits les plus appropriés du territoire national tout en assurant aux habitants des conditions de vie optimales et en veillant à une utilisation rationnelle du sol. A ces fins, le PSL favorise un développement urbain concentrique, la reconversion de friches industrielles et la mise en œuvre d'une mixité de types de logement.

Le Plan directeur sectoriel « Logements » a défini, pour la Ville d'Esch-sur-Alzette, deux Zones d'habitation prioritaire : "Lentille et Crassier Terre Rouge".

Illustration 24 Zone prioritaire d'habitation (ZPH) n°7 Esch-sur-Alzette - Crassier et Lentille Terre Rouge
Source : Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, Recueil des cartes mai 2018.



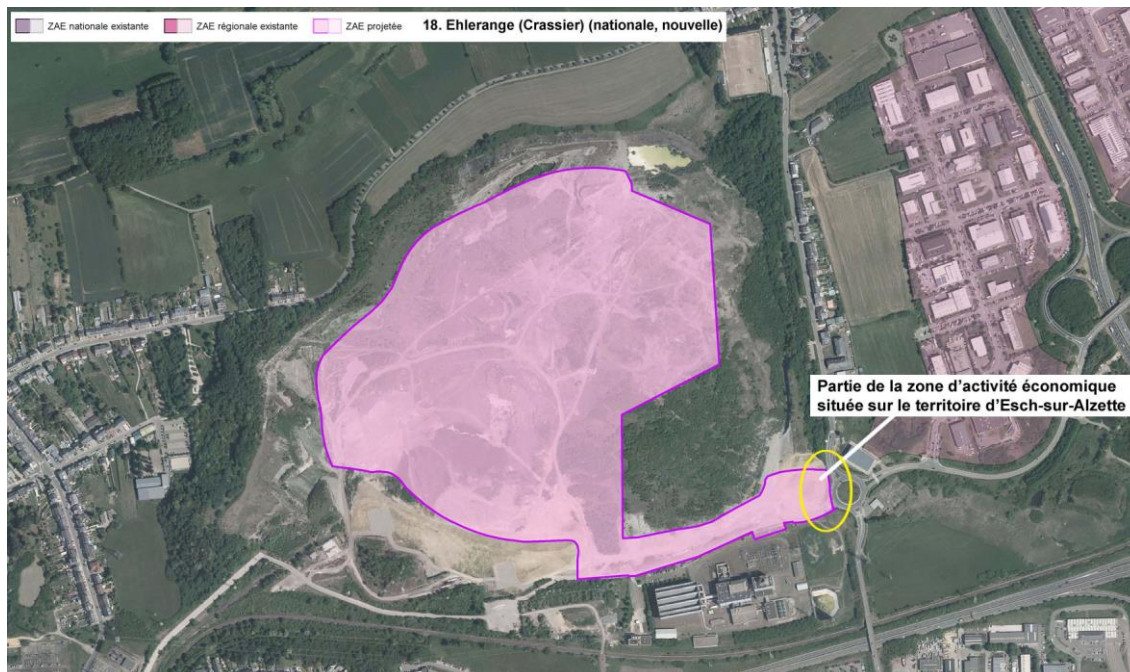
PLAN DIRECTEUR SECTORIEL « ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES »

En veillant à une utilisation rationnelle du sol et à un développement territorial aux endroits les plus appropriés du territoire national, le Plan Directeur Sectoriel « Zones d'activités économiques » (PSZAE) a pour objectifs :

- de favoriser la réalisation de zones d'activités économiques nationales, spécifiques nationales et régionales,
- de définir des terrains destinés à accueillir des zones d'activités nationales, spécifiques nationales et régionales destinées prioritairement à l'implantation d'activités artisanales et industrielles,
- de restreindre, en raison des considérations d'ordre urbanistique, d'accessibilité, de développement territorial ou d'intégration environnementale et paysagère, 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,
- de reclasser, pour les mêmes considérations que citées précédemment, des zones d'activités économiques communales en zones destinées à rester libres,
- d'inciter les communes à développer et à mettre en œuvre des stratégies intercommunales par une viabilisation et une gestion des zones d'activités économiques régionales.

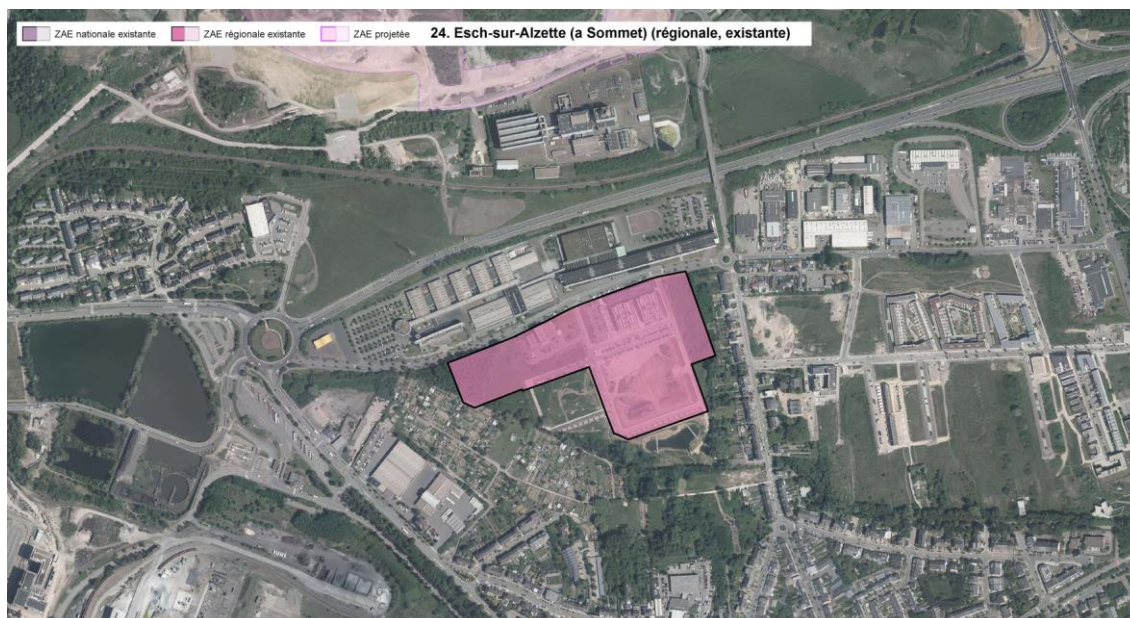
Le plan directeur sectoriel « Zones d'Activités Economiques » a défini, pour la Ville d'Esch-sur-Alzette, une Zone d'activité économique nationale projetée dite du "Crassier d'Ehlerange" et une Zone d'activité économique régionale sur le site "Sommet".

Illustration 25 Zone d'activité économique nationale projetée du Crassier d'Ehlerange
Source : Ministère du Développement durable et des Infrastructures, PSZAE - Recueil des cartes, mai 2018



La zone d'activité économique nationale projetée du Crassier d'Ehlerange a une superficie de 34,63 hectares, dont seulement 0,33 hectare situé sur la commune d'Esch-sur-Alzette.

Illustration 26 Zone d'activité économique régionale existante sur le site Sommet à Esch-sur-Alzette
Source : Ministère du Développement durable et des Infrastructures, PSZAE - Recueil des cartes, mai 2018



1.2.4. Les plans directeurs sectoriels « secondaires »

Les plans directeurs sectoriels « secondaires » ont un impact moindre sur l'occupation du sol que les PDS primaires. Ils concernent généralement des installations spécifiques qu'il s'agit d'organiser et de réglementer dans une approche nationale cohérente et efficiente.

Les PDS secondaires mis en œuvre sont les suivants :

- le plan directeur sectoriel « lycées »,
- le plan directeur sectoriel « décharges pour déchets inertes »,
- le plan directeur sectoriel « stations de base pour réseaux publics de communications mobiles ».

PLAN DIRECTEUR SECTORIEL « LYCEES » :

Le PDS Lycées vise à intégrer la construction de nouveaux établissements scolaires dans une logique territoriale, de manière à créer une armature scolaire décentralisée, régionalisée et équilibrée, qui permettra de réduire la distance à parcourir par les élèves et d'organiser plus facilement les transports scolaires.

Le PDS « Lycées » a pour objectifs :

- d'évaluer le nombre d'élèves à prévoir par type de lycées et par région,
- d'analyser la capacité d'accueil des bâtiments existants et de définir les besoins futurs compte tenu de la demande estimée,
- de définir des pôles d'enseignement,
- d'identifier les vides scolaires dans l'armature scolaire existante et de définir les nouvelles zones d'implantation,
- de fixer des mesures d'accompagnement à la mise en œuvre et au suivi de la mise en œuvre du PDS.

Le PDS « Lycées » fait l'objet d'un règlement grand-ducal datant du 25 novembre 2005 déclarant obligatoire le PDS « Lycées ».

Suite à l'analyse de l'armature scolaire existante, notamment concernant la répartition actuelle des lycées et des élèves au Luxembourg, il apparaît que les trois premiers lycées sont à construire dans les zones d'implantation de Redange, Junglinster et Esch-Belval.

En conséquence, la Ville d'Esch-sur-Alzette a réalisé le Lycée Belval.

PLAN DIRECTEUR SECTORIEL « DECHARGES POUR DECHETS INERTES » :

Le PDS « décharges pour déchets inertes » a pour objectif la création d'un réseau national de décharges régionales pour déchets inertes selon une répartition cohérente des sites sur l'ensemble du territoire national. Le maillage du réseau doit être conçu en fonction des distances à parcourir et des quantités de déchets inertes non recyclables produits dans une région déterminée.

La procédure de consultation et d'approbation prévue par la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement a été finalisée avec la publication du règlement grand-ducal du 9 janvier 2006 déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « décharges pour déchets inertes ».

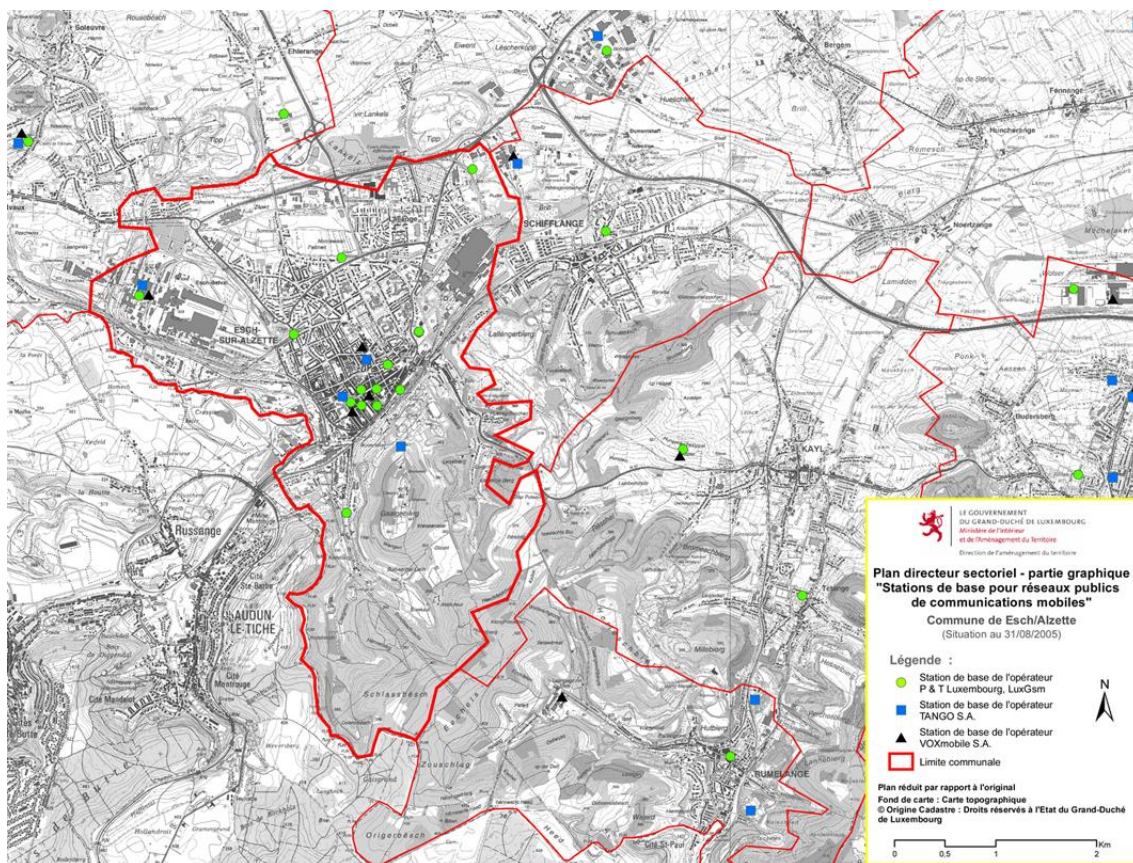
La ville d'Esch-sur-Alzette n'est pas concernée par un projet de décharge pour déchets inertes. Le projet de décharges pour déchets inertes le plus proche se situe sur la commune de Mondervange, au nord de l'autoroute A4, à la limite du territoire communal d'Esch-sur-Alzette.

PLAN DIRECTEUR SECTORIEL « STATIONS DE BASE POUR RESEAUX PUBLICS DE COMMUNICATIONS MOBILES » :

D'après le PDAT, l'objectif du PDS « stations de base pour réseaux publics de communications mobiles » est de concilier les intérêts des réseaux de communication et des fournisseurs de services de télécommunications.

Le règlement grand-ducal déclarant obligatoire le PDS « stations de base pour réseaux publics de communications mobiles » a été publié au Mémorial A - N° 30 du 20 février 2006.

Illustration 27 Partie graphique du PDS „stations de base pour réseaux publics de communications mobiles » sur la commune d'Esch-sur-Alzette, situation au 31/08/2005
Source : Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire



La commune d'Esch-sur-Alzette est concernée l'implantation de plusieurs stations de base, pour les opérateurs P & T Luxembourg, Lux GSM, Tango S.A. et Voxmobile S.A.

1.2.5. Syndicat intercommunal et régional PRO-SUD

Suite à une initiative ministérielle de 1998 pour sensibiliser les onze communes² (anciennement douze) de la région Sud définie par le PDAT de 2003, à coopérer en matière d'aménagement du territoire, notamment concernant la reconversion des friches industrielles et la restructuration d'une région industrielle, une première déclaration d'intention a été signée entre les communes pour l'élaboration d'un plan directeur régional, conformément aux dispositions de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire. Plusieurs travaux préparatoires à caractère informel ont été réalisés.

Suite aux conclusions d'une conférence régionale, les onze communes de la région Sud créent en mai 2003 le syndicat régional PRO-SUD, devenu en même temps porteur du projet ORESUD.

Le syndicat PRO-SUD est régi par la loi du 23 février 2001 concernant les syndicats de communes et par l'arrêté grand-ducal du 03 décembre 2002 autorisant sa création.

PRO-SUD est un syndicat de communes régional pour la promotion et le développement de la région Sud. PRO-SUD a pour objectif de revaloriser et de promouvoir l'identité et le développement durable du Sud.

Depuis sa création, le syndicat PRO-SUD a élaboré un concept directeur en 2005 et créé une cellule de management régional en 2006. Le nouveau concept directeur PRO-SUD 2016 est une version retravaillée et actualisée de celui de 2005 et qui a été adapté aux nouvelles données politiques et économiques.

Ce nouveau concept directeur intervient pour plusieurs champs d'action :

1. le développement régional,
2. le développement urbain et le logement,
3. le développement de l'économie,
4. l'innovation, le transfert technologique et la formation,
5. la mobilité,
6. l'environnement,
7. le contexte social,
8. les loisirs, la culture et le tourisme.

² Bettembourg, Differdange, Dudelange, Esch-sur-Alzette, Käerjeng (réunification des communes de Clemency et Bascharage), Kayl, Mondercange, Pétange, Rumelange, Sanem et Schiffflange.

Auf regionaler Ebene werden im „Leitbild des Südens“ von ProSud aus dem Jahr 2016 unter dem Handlungsfeld Mobilität mehrere Punkte aufgeführt, welche den Willen einer gemeinsamen Planung verdeutlichen (S.12):

- Der Süden ist ein Modell für die integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung ;
- Es existiert ein an den Süden angepasstes öffentliches Transportsystem ;
- Smart mobility Sud ;
- Regionale und grenzüberschreitende Mobilität, nachhaltig und integrativ ;
- Der öffentliche Transport hat Priorität ;
- Schnelle, regionale Train-/Tram-Verbindungen bilden das Rückgrat des ÖPNV.

Über die vergangenen Jahre wurden vom ProSud mehrere Projekte im Bereich der Mobilität durchgeführt. Zu nennen sind hier insbesondere ein gemeinsames regionales Fahrradkonzept, Fahrradausleihstationen und der Aufbau eines e-Bike Ausleih-Systems (Vel'Ok). Weitere Projekte sind der Ausbau des Nachtbusangebotes im Süden und die Elektromobilität (Installation von 90 öffentlich zugänglichen Ladestationen bis 2020 in der Nähe zu POI's und 92 Ladestationen an P+R Parkplätzen).

Für Esch-sur-Alzette spielen nationale, regionale, als auch grenzüberschreitende Aspekte eine bedeutende Rolle für die zukünftige kommunale Entwicklungsstrategie. Folgend wird der Ist-Zustand und die Entwicklung der vergangenen Jahre im Individualverkehr, die Gegebenheiten im öffentlichen Verkehr und der aktiven Mobilität skizziert.

1.2.6. Les coopérations transfrontalières

En raison de sa situation géographique, limitrophe avec la frontière française, la ville d'Esch-sur-Alzette participe à plusieurs coopérations transfrontalières et européennes, dont notamment :

- la commission intergouvernementale (CIG) franco-luxembourgeoise,
- Urbiscoop,
- le Groupement Européen de Coopération Territoriale Alzette - Belval,
- la Mission Opérationnelle Transfrontalière,
- l'Etablissement Public d'Aménagement Alzette - Belval.

Ces coopérations transfrontalières regroupent les intervenants suivant :

- du côté français : l'Etat français, la région Grand Est, les départements de la Meurthe-et-Moselle et de la Moselle et la Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette ;
- du côté luxembourgeois : l'Etat luxembourgeois, les communes d'Esch-sur-Alzette, de Mondercange, de Sanem et de Schiffange.

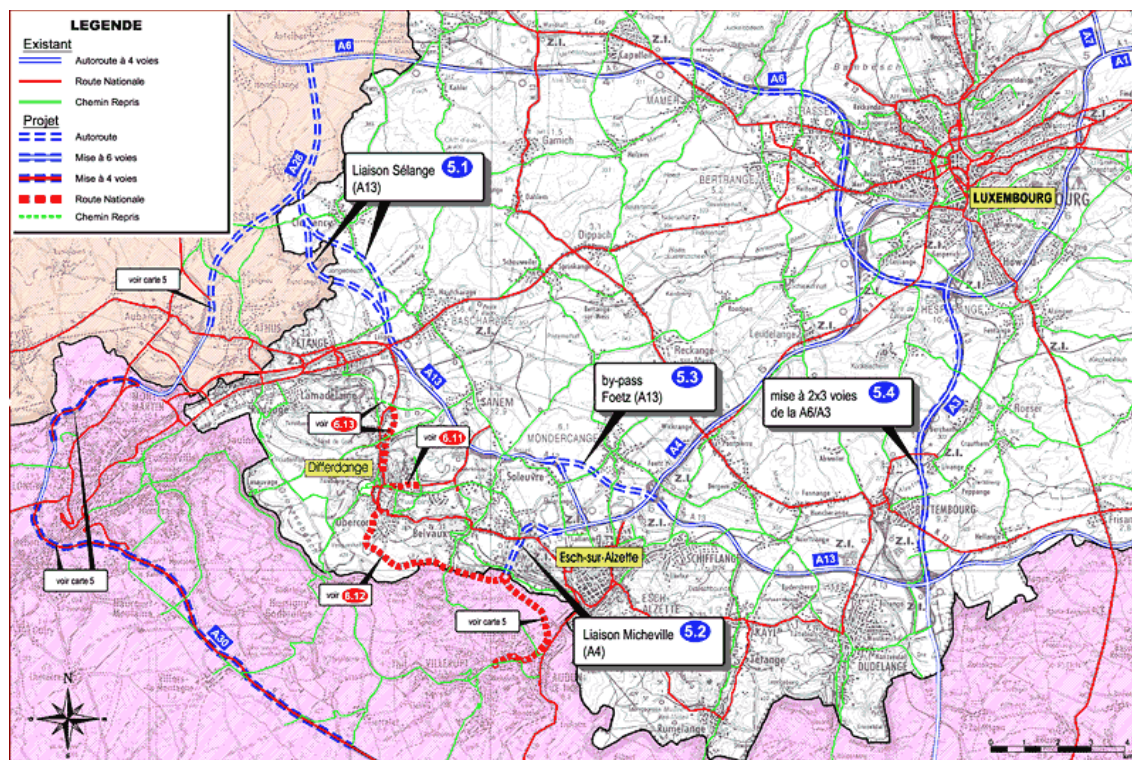
Ces coopérations transfrontalières et européennes interviennent principalement au niveau de la mobilité et de l'amélioration des transports publics et des infrastructures routières dans le cadre de la reconversion du site Belval, qui ont un impact direct sur le PAG de la ville d'Esch-sur-Alzette.

Avec plus de 20.000 véhicules franchissant la frontière luxembourgeoise au niveau d'Esch-sur-Alzette, l'un des projets majeurs de coopération dans le domaine de la mobilité est la liaison Micheville. Le projet de liaison Micheville a d'ailleurs été repris dans le Plan Directeur Sectoriel Primaire « Transport ».

Sur le plan transfrontalier, le projet de liaison Micheville a pour objectif la création d'une liaison routière de haut niveau entre le bassin des agglomérations de Micheville, Villerupt, Russange et Audun-le-Tiche, côté français, et l'autoroute A4, qui relie Esch-sur-Alzette à Luxembourg, du côté luxembourgeois.

Depuis le 16 décembre 2016, une partie de la liaison Micheville a été ouverte à la circulation, entre Audun-le-Tiche et Belval via un tunnel de 735 mètres de long, permettant de contourner Audun-le-Tiche et Russange sans traverser Esch-sur-Alzette. La seconde partie de la liaison Micheville, c'est-à-dire directement à la sortie du tunnel, est en cours et sera terminée à l'horizon 2019. La sortie du tunnel, côté Sanem, sera directement reliée à un nouveau tronçon autoroutier qui reste encore à construire. Ce tronçon d'environ 1 km permettra de contourner la Cité Raemerich et sera raccordé à l'autoroute A4.

Illustration 28 Vue d'ensemble des projets visant une restructuration du réseau autoroutier
Source : http://www.route2020.lu/cartes/carte_10.html, octobre 2003



Dans la partie graphique du PAG d'Esch-sur-Alzette, le projet de liaison Micheville se caractérise par la mise en place d'un couloir pour projets routiers.

1.2.7. Planification sur le territoire frontalier français

En raison de sa situation géographique, à la frontière française, la section 1 concernant l'analyse de la situation existante doit aborder les planifications existantes sur le territoire français concernant l'aménagement du territoire. Dans la mesure où ceux-ci n'ont pas d'impact majeur sur la refonte du PAG de la ville d'Esch-sur-Alzette, ils ne sont pas traités en détail dans le document mais seulement listés :

- Dans un contexte communal, la commune d'Esch-sur-Alzette est frontalière avec les communes d'Audun-le-Tiche, de Redange et de Russange :
 - La commune d'Audun-le-Tiche dispose d'un Plan Local d'Urbanisme dont la dernière mise à jour a été approuvée le 30.05.2017.
 - La commune de Redange dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 27.02.2014 mais a été annulé par le Tribunal Administratif le 26.01.2017. La commune de Redange, ne disposant pas de document d'urbanisme juridiquement applicable, est réglementée par le Règlement National d'Urbanisme (RNU).
 - La commune de Russange dispose d'un PLU dont la dernière mise à jour a été approuvée le 30.05.2017.

Le 3 février 2015, les communes de Redange, Russange, Audun-le-Tiche, Ottange, Aumetz et Boulange ont décidé l'élaboration d'un PLU intercommunal (PLUi).

- Dans un contexte intercommunal mais également interdépartemental, la commune d'Esch-sur-Alzette est frontalière avec la Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette (CCPHVA), qui regroupe les communes d'Audun-le-Tiche, Aumetz, Boulange, Ottange, Redange, Russange, situées sur le département de la Moselle, ainsi que les communes de Thil et Villerupt, situées sur le département de la Meurthe-et-Moselle. La CCPHVA a été créée le 1er janvier 2005, par arrêté préfectoral du 17 décembre 2004.
- La CCPHVA appartient au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'Agglomération Thionilloise. Le périmètre du SCOT a été arrêté le 25.10.2004 et le syndicat mixte a été créé le 03.09.2009. Le SCOT de l'agglomération Thionilloise a été approuvé le 27.02.2014.
- Les communes françaises limitrophes avec la ville d'Esch-sur-Alzette sont concernées par la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bassins Miniers Nord-Lorrain, approuvée par décret en Conseil d'Etat en date du 2 août 2005. Par cette directive, se trouve validée la nouvelle doctrine de constructibilité dans les bassins miniers qui sert de base juridique à l'établissement des Plans de Prévention des Risques Miniers (PPRM).
- Cette directive pose les bases de la réflexion pour accompagner, côté français, le développement du projet de Belval Ouest sur le territoire du Grand-duché de Luxembourg.
- Afin de permettre la mutation des bassins miniers, elle donne les impulsions pour l'essor des capacités de transport ferroviaire, de la Moselle canalisée mais aussi de l'autoroute A32. Elle traite également de la consolidation des pôles de développement économique, de la préservation de l'environnement et des paysages et de la ressource en eau.