

# Ville de Luxembourg



## Plan d'Aménagement Général (PAG)

### Étude préparatoire

Section 4 Schémas Directeurs

SD n°BE-10 « Place de l'Etoile » au Belair

Schéma directeur introduit dans le cadre de la modification ponctuelle du PAG mise en procédure le 15 novembre 2021



Service de l'Urbanisme  
et du Développement Urbain



Zeyen+Baumann sàrl  
9, rue de Steinsel  
L-7254 Bereldange

T +352 33 02 04  
F +352 33 28 86  
[www.zeyenbaumann.l](http://www.zeyenbaumann.l)

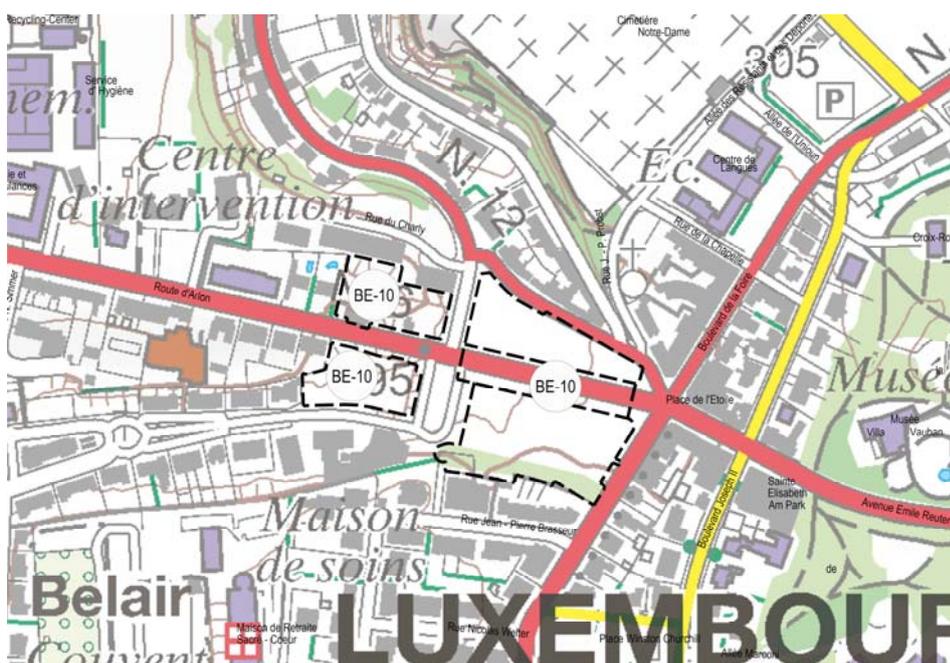


# 1. Identification de l'enjeu urbanistique et les lignes directrices majeures

## Caractéristiques du site

- » **Situation** : Place de l'Etoile dans le quartier Belair.  
Le site de la Place de l'Etoile est représenté par cinq îlots distincts, séparés par les voiries citées ci-dessous. La Place de l'Etoile est au cœur d'un tissu urbain dense et hétéroclite. Autour du site et à proximité immédiate, le tissu urbain présente des caractéristiques très différentes et disparates.
- » **Superficie du PAP NQ** : 2,8085 ha.
- » **Topographie** : le site de la Place de l'Etoile, en longeant la route d'Arlon d'est en ouest, présente d'abord une pente descendante jusqu'au centre du site (299 mètres d'altitude au niveau du carrefour route d'Arlon / boulevard Grande-duchesse Charlotte à 294 mètres d'altitude au centre de la place) puis une pente ascendante du centre de la place jusqu'à la limite ouest du périmètre du projet, environ 300 mètres d'altitude. Ainsi, la route d'Arlon forme un petit vallon, avec un point bas au centre du site. Du nord au sud, la topographie du site est caractérisée par une pente ascendante continue. La rue de Rollingergrund indique une altimétrie à environ 291 mètres, tandis qu'au sud, les bâtiments situés le long de la rue Jean-Pierre Brasseur sont situés à environ 304 mètres.
- » **Typologie des constructions avoisinantes** : immeubles de bureaux, immeubles commerciaux, maisons plurifamiliales, maisons unifamiliales isolées ou jumelées, équipements publics, (...).
- » **Accessibilité** : route d'Arlon (N6), rue de Rollingergrund (N12) et boulevard Grande Duchesse Charlotte (N51).
- » **Transports publics** : pôle d'échange entre plusieurs lignes de transport public, le tram, les autobus de la Ville de Luxembourg, les autobus régionaux et transfrontaliers. La gare centrale de Luxembourg-Ville se situe à environ 2,5 kilomètres de la Place de l'Etoile. Il faut environ une trentaine de minute pour la rejoindre à pied depuis la Place de l'Etoile. La ligne de tram « Luxexpo – Gare central » permet de s'y rendre directement en une dizaine de minutes.
- » **Végétation** : quelques buissons et bosquets au sud du site.

## Localisation du schéma directeur sur carte topographique



Fond de plan: Administration du Cadastre et de la Topographie, 2015

## Localisation du schéma directeur sur orthophoto



Fond de plan: ACT, Orthophotos digitales 2020

## Localisation des 5 îlots du projet PAP NQ Place de l'Etoile



Fond de plan: ACT, Orthophotos digitales 2020

## Défis urbains – Objectifs visés

### Situation

---

- » Développer des terrains de grande envergure au centre-ville de Luxembourg, en état de friche urbaine, adjacents au tissu bâti existant, bénéficiant d'une offre de services et de commerces à proximité, en situation de pôle d'échange entre plusieurs lignes de transports publics et déjà desservis par les réseaux techniques.

### Urbanisme

---

- » Créer une mixité urbaine, sociale et fonctionnelle.
- » Développer un projet à vocation mixte ; habitations, activités de bureaux, commerces et services.
- » Développer un projet urbain qui permet la création d'un pôle d'échanges multimodal.
- » Garantir un projet novateur qui propose une utilisation rationnelle du sol, des types variés de logement et une grande qualité des espaces libres à caractère urbain.
- » Compléter la reconversion d'un site ancien urbanisé au centre de la Ville, en friche urbaine depuis plusieurs décennies.
- » Renforcer l'offre en habitat dans la Ville de manière significative.
- » Renforcer l'offre d'emploi dans ce quartier.
- » Proposer une densité d'habitation en phase avec la localisation du site (desserte routière, transport en commun, capacité des infrastructures techniques, etc.).
- » Proposer une mixité de typologie de logements.
- » Développer des habitations à coût modérés sur une partie du projet.
- » Favoriser l'utilisation active et passive des énergies renouvelables.

### Mobilité

---

- » Créer un pôle d'échange multimodal où pourront se connecter facilement plusieurs modes de transport : tram, autobus et mobilité douce.
- » Créer un espace piéton en interaction avec le pôle d'échange et qui soit également complémentaire avec le réseau des espaces libres du centre-ville.
- » Favoriser les déplacements en mobilité active.
- » Garantir un trafic fluide pour tous les modes de transport.
- » Modifier le tracé de la route d'Arlon (N6) pour développer un pôle d'échange multimodal et pour apaiser l'intérieur de ce nouvel îlot.

### Plans directeurs sectoriels PDS

---

- » Une partie du site est superposée du PDS Transport (PST) – couloir / ligne de tram.

### Servitudes urbanistiques

---

- » Le concept d'aménagement doit tenir compte des zones de servitude « urbanisation » suivantes, définies dans les parties graphique et écrite du PAG (article 27) :
  - Zone de servitude « urbanisation – zone multimodale ».
  - Zone de servitude « urbanisation – tunnel ».
- » Compte tenu de l'existence de pollutions sur le site en raison des activités passées, pour que le projet puisse être développé, une partie du site devra faire l'objet d'une dépollution tout en étant compatible avec sa destination future (résidentielle, activités commerciales et tertiaires).

Ce présent schéma directeur s'inspire d'un concept urbanistique du projet en cours d'élaboration.



PAG projet

sera introduit dans la version pour la procédure



Schéma Directeur

sera introduit dans la version pour la procédure



## 2. Concept de développement urbain

### a – Identité et programmation urbaine par quartier et par îlot

---

Il s'agit d'un site très central qui accueillait, jadis, des activités diverses (logements, garages, stations essence, etc.). Au cours des trente dernières années, la Place de l'Etoile est devenue, au fil des démolitions, une friche dans l'attente d'un projet de reconversion urbaine ambitieux et cohérent. Aujourd'hui il n'y a plus qu'une seule maison unifamiliale encore présente sur le site, sise au n°14 de la route d'Arlon. Cette maison (parcelles 691/6217 et 691/6218) fait partie de l'îlot E. La participation de ses propriétaires au projet n'est pas garantie à l'heure actuelle.

Ce site présente un important potentiel de développement dans cette partie de la Ville, pour l'aménagement d'un nouveau quartier à vocation mixte avec une majorité de surfaces dédiées à l'habitation. La mixité des fonctions sera garantie par la réalisation de surfaces dédiées aux activités de bureaux, aux commerces et services et le cas échéant à des équipements publics de faible envergure.

L'aménagement de ce nouveau quartier repose sur un projet global où concept urbanistique et concept de mobilité ne peuvent pas être traités séparément. Le défi majeur de ce projet d'aménagement urbain sera de concilier la création d'une nouvelle ligne de tramway en direction de Strassen, projetée à l'horizon 2030, avec les réseaux de transports en commun existants ainsi que la circulation de véhicules individuels. Pour répondre à cet objectif de mobilité et par conséquent l'aménagement d'un nouvel arrêt de tramway sur la Place de l'Etoile, il sera important de créer un vaste pôle d'échanges multimodal afin de favoriser les interactions entre les différents modes de transport existants et à venir : voitures particulières, tram, autobus et mobilité active.

Le site de la Place de l'Etoile s'avère aussi être une des entrées stratégiques de la capitale en venant de l'ouest, par la route d'Arlon. Du fait de ses caractéristiques et de sa position géographique et stratégique en entrée de ville, la Place de l'Etoile accueille aujourd'hui un trafic dense de véhicules privés et publics.

Un des enjeux est d'assurer la fluidité du trafic à tout moment de la journée, d'éviter le trafic à l'intérieur de ce nouveau quartier à développer, tout en garantissant le bon fonctionnement de ce pôle d'échange multimodal.

Au vu de sa position géographique dans la Ville de Luxembourg mais aussi stratégique, la Place de l'Etoile se doit de recevoir un véritable projet d'aménagement urbain d'envergure, qui marquera l'entrée du centre-ville de Luxembourg. Ce projet ne doit pas seulement assurer une corrélation entre un projet d'urbanisme et un projet d'architecture. Ce projet doit être la combinaison de plusieurs enjeux, à savoir urbain, architectural, économique, écologique et social.

L'aménagement des espaces libres à l'intérieur de ce futur quartier favorisera son animation et lui donnera un caractère piétonnier.

Finalement, ce projet doit reprendre à tout point de vue les objectifs du développement durable et se doit d'être imaginé, créé, dessiné et réalisé de façon à ce que ce nouveau centre de quartier soit équitable, vivable et viable aujourd'hui et à long terme.

Les principes d'aménagement sont illustrés sur la partie graphique du schéma directeur.

## Plan d'illustration du projet prévu sur le site de la Place de l'Etoile



Source: architecture et aménagement s.a., mai 2021

### b – Ordre de grandeur des surfaces à céder au domaine public

---

- » Depuis plusieurs années de nombreuses cessions vers le domaine public ont été réalisées dans ce quartier. Celles-ci ont résulté soit de cessions prévues dans le cadre des PAP antérieurs, soit d'accords trouvés entre l'ancien propriétaire des terrains, la Ville de Luxembourg et l'Etat. C'est pourquoi les surfaces à céder seront inférieures aux 25 % prévus par la loi, probablement proche des 10%.
- » Le PAP NQ définira précisément les surfaces à céder pour utilité publique dans le cadre des 25% à céder.
- » Compte tenu de la complexité de ce projet, intégrant des affectations privées avec des affectations publiques à la fois, tel que la zone multimodale, la gare d'autobus, les accès au sous-sol, (...), une part importante du projet restera en domaine privé mais ouvert au public. Le mode d'utilisation de ces espaces doit être réglé dans le cadre de la convention relative à l'exécution du PAP NQ.
- » Comme le taux de cession sera probablement inférieur au 25%, d'éventuelles indemnités compensatoires, ou non, sont à régler dans le cadre de la convention relative à l'exécution du PAP NQ.

### c – Localisation, programmation et caractéristiques des espaces publics

---

- » Comme il a été mentionné ci-dessus, plusieurs cessions du domaine privé vers le domaine public ont été réalisées par le passé, permettant ainsi de développer les voiries existantes ceinturant les différents îlots.
- » Ce projet à caractère urbain sera caractérisé par un espace libre central qui permettra la création d'un pôle d'échange multimodal et un lieu d'animation urbaine. Outre l'aménagement d'un arrêt de tram dans le cadre de la nouvelle ligne de tramway en direction de Strassen, en liaison avec la ligne de tram existante, Luxexpo – Gare centrale, cet espace doit être aménagé sous forme de place urbaine, alliant des espaces minéralisés, des plantations, du mobilier urbain, (...). Le concept d'aménagement doit être précisé dans le cadre du PAP NQ. Il est important que cet espace soit convivial, sécurisant et à destination de tous.
- » Les stationnements sont à organiser en sous-terrain.

- » Les espaces publics doivent garantir l'animation, la convivialité, être des lieux de rencontre.

#### d – Jonctions fonctionnelles des différentes fonctions inter- et intra-quartiers

- » En raison de sa situation géographique, en plein milieu urbain et à l'entrée du centre-ville de Luxembourg, ce projet doit garantir des jonctions fonctionnelles avec le milieu environnement.
- » Comme il s'agit d'un projet dont minimum 50% de la surface constructible brute, est destinée à du logement, une attention particulière doit être mise sur les zones de transition avec le bâti existant afin que le projet s'intègre harmonieusement au tissu urbain caractérisé en majorité par la fonction d'habitation (rue de Rollingergrund, rue du Charly, Val Sainte-Croix).
- » L'implantation des activités de bureaux et de services doit être favorisée aux abords de la zone à caractère piéton et des boulevards Grande-Duchesse Charlotte / de la Foire et la rue Emile Reuter afin de préserver une continuité fonctionnelle avec les bâtiments tertiaires déjà existants.
- » Les activités commerciales ou ouverte au public doivent être implantées, ou du moins être accessibles de part et d'autre de la nouvelle zone multimodale et vers le centre de la Ville.
- » L'aménagement de la zone à caractère piéton doit permettre la création d'un réseau d'ambiance entre la place de l'Etoile, le parc municipal et le centre-ville.

#### e – Interfaces entre îlots et quartiers, notamment l'intégration, les gabarits, l'agencement des volumes

- » Pour assurer la liaison avec les constructions existantes, notamment au niveau des gabarits des constructions projetées, le projet doit proposer une augmentation progressive des hauteurs sous forme d'escaliers successifs pour culminer au niveau de l'intersection route d'Arlon / Square de New-York. Ainsi, les hauteurs les plus basses seront aux extrémités du projet afin de se raccorder harmonieusement avec les constructions existantes.
- » A proximité des constructions déjà existantes des îlots D et E, le concept urbanistique doit proposer des constructions reprenant sensiblement le gabarit des constructions existantes environnantes.
- » Le nombre de niveaux maximums au point culminant du projet, est limitée à 15 niveaux.

#### f – Centralités, notamment les fonctions, les densités, les espaces publics

- » Ce site présente un important potentiel de développement dans cette partie de la Ville, pour l'aménagement d'un nouveau quartier à vocation mixte avec une majorité de surfaces dédiées à l'habitation. La mixité des fonctions sera garantie par la réalisation de surfaces dédiées aux activités de bureaux, aux commerces et services et le cas échéant à des équipements publics de faible envergure.
- » Le projet doit garantir une mixité des fonctions et une bonne qualité des aménagements des espaces publics.
- » Les espaces publics doivent être conviviaux, sécurisants, à destination de tous et générer la vie urbaine et le séjour.

#### g – Répartition sommaire des densités

MIX-c îlot A et C/ MIX-u îlot D et E					
COS	max.	1,00	CUS	max.	4,40
	min.	-		min.	-
CSS	max.	1,00	DL	max.	400
				min.	-

**COS:** Coefficient d'occupation du sol – le rapport entre la surface d'emprise au sol des constructions et la surface du terrain à bâtir net

**CUS:** Coefficient d'utilisation du sol – le rapport entre la somme des surfaces construites brutes de tous les niveaux et la surface totale du terrain à bâtir brut

**CSS:** Coefficient de scellement du sol – le rapport entre la surface de sol scellée et la surface du terrain à bâtir net

**DL:** Densité de logement – le rapport entre le nombre d'unités de logement et le terrain à bâtir brut

MIX-c îlot B					
COS	max.	0,10	CUS	max.	0,10
	min.	-		min.	-
CSS	max.	1,00	DL	max.	0
				min.	-

**COS:** Coefficient d'occupation du sol – le rapport entre la surface d'emprise au sol des constructions et la surface du terrain à bâtir net

**CUS:** Coefficient d'utilisation du sol – le rapport entre la somme des surfaces construites brutes de tous les niveaux et la surface totale du terrain à bâtir brut

**CSS:** Coefficient de scellement du sol – le rapport entre la surface de sol scellée et la surface du terrain à bâtir net

**DL:** Densité de logement – le rapport entre le nombre d'unités de logement et le terrain à bâtir brut

## h – Typologie et mixité des constructions

- » Le projet doit être à vocation mixte : résidentiel, bureau, service et commerce.
- » Une part minimale de 50% de la surface construite brute (CUS) exploitée de l'ensemble du PAP NQ doit être réservée à l'habitation.
- » Le projet doit prévoir la réalisation de logements sociaux et à coût modéré.
- » Une part minimale de 25% de la surface construite brute (CUS) exploitée de l'ensemble du PAP NQ doit être réservée aux activités de bureau.
- » Une part minimale de 5% de la surface construite brute (CUS) exploitée de l'ensemble du PAP NQ doit être réservée aux activités de commerce.
- » Le gabarit et l'implantation des constructions seront précisés dans le concept urbanistique et architectural du PAP NQ.
- » Le nouveau quartier doit garantir la meilleure orientation possible et favoriser des constructions à haut rendement énergétique.

## i – Mesures destinées à réduire l'impact négatif des contraintes existantes et générées

- » Les concepts urbanistiques et architecturaux doivent garantir une bonne intégration des nouvelles constructions dans l'environnement construit environnant.
- » En plus de ces espaces publics totalement repensés et largement dédiés aux piétons (zone multimodale), des espaces ouverts au public devront être aussi aménagés à l'intérieur des îlots privés, tels que des cours intérieures pour l'installation de terrasses, d'espaces verts et de repos. Pour y accéder, des couloirs de circulation tels que des passages couverts ou des galeries commerciales doivent être aménagés sur l'îlot C entre la zone multimodale ou le boulevard Grande-Duchesse Charlotte et le centre de l'îlot.
- » Le concept de mobilité doit éviter toute circulation privée motorisée en surface au niveau de la zone multimodale (îlot B) et redéfinir de nouveaux espaces dédiés aux transports publics.
- » Une partie du site est inventoriée dans le cadastre des sites potentiellement contaminés de l'Administration de l'environnement. Ces parcelles ont d'ores et déjà fait l'objet d'études préliminaires sur la pollution des sols et des sous-sols en lien avec les activités antérieures sur le site.

Compte-tenu des activités passées sur le site, potentiellement polluantes pour le sol, une série de diagnostics ont été réalisés par le bureau d'études Arcadis, entre 2016 et 2019 donnant lieu à une synthèse de ces investigations et de leurs conclusions.

Pour que le projet puisse être développé, une partie du site devra faire l'objet d'une dépollution en lien avec l'occupation antérieure du site (garages, stations-services, etc.), tout en étant compatible avec sa destination future (résidentielle, activités commerciales et tertiaires). Les travaux de dépollution seront réalisés en parallèle des travaux de terrassement des futures constructions.

- » Les biotopes détruits sont à compenser sur la base de la valeur en éco-points défini dans le cadre d'une étude spécifique.

- » En fonction de la topographie du terrain, des aménagements spécifiques pour des terrains en pente peuvent être imposés par l'administration communale.
- » Le concept d'aménagement de ces terrains doit tenir compte des servitudes urbanistiques et des zones de servitude « urbanisation » définies dans les parties graphique et écrite du PAG (article 27).
- » Le site est concerné par une zone de bruit en relation directe avec la route d'Arlon. Une étude bruit a été menée en mars 2021 par le bureau d'études Schroeder & Associés. Celle-ci conclut à une amélioration générale sensible de la situation par rapport à la situation actuelle. Ceci s'explique notamment par la déviation d'une partie du trafic routier dans un tunnel et par la présence d'une gare de bus souterraine.
- » L'approvisionnement énergétique des lots doit être garanti avec focus sur l'utilisation rationnelle de l'énergie et une utilisation des énergies renouvelables.

#### j – Axes visuels à conserver, séquences visuelles et seuils d'entrée

---

- » Le concept urbanistique doit garantir un axe visuel dans le prolongement de la route d'Arlon, respectivement de la place à caractère piétonnier.

#### k – Eléments identitaires bâtis et éléments identitaires naturels à sauvegarder respectivement à mettre en évidence

---

- » Sans objet, il n'y a aucune construction ni élément naturel à conserver.
- » Le Centre National de Recherche Archéologique (CNRA) a réalisé des investigations sur site, et a donné lieu à l'établissement d'un rapport de diagnostic en date du 30.05.2017 qui conclut à l'absence de structures d'intérêt archéologique et est donc négatif.

## 3. Concept de mobilité et d'infrastructures techniques

#### a – Connexions

---

- » Le site de la Place de l'Étoile est un des principaux carrefours routiers de la Ville de Luxembourg, à l'intersection de l'avenue Émile-Reuter, de la route d'Arlon, du boulevard Grande-Duchesse Charlotte, du boulevard de la Foire et de la rue de Rollingergrund. C'est aussi l'intersection entre les routes nationales 6, 12 et 51.
- » Un réseau de mobilité douce intra et inter quartier est à aménager à travers le site, dans la zone multimodale, respectivement la place publique.

#### b – Hiérarchie du réseau de voirie distinguant les différents déplacements motorisés et non motorisés, la configuration des voies de circulation et des liaisons piétonnes, cyclables et routières

---

- » En principe, mis à part pour les transports publics, les véhicules d'urgence, éventuellement pour des livraisons, ce projet sera libre de toute circulation motorisée en surface. Les stationnements en sous-sol ainsi que la gare d'autobus seront accessibles à partir du réseau routier existant.
- » Concernant la circulation des véhicules privés et publics, le concept de mobilité prévoit une déviation de la route d'Arlon, à partir du carrefour rue de Rollingergrund / Square de New-York. Ainsi, les véhicules seront dirigés vers le Square de New-York pour emprunter une section en tranchée couverte, créée en vis-à-vis du Val Ste Croix et dont la sortie se fera sur le boulevard Grande-Duchesse Charlotte. Ce « tunnel » sera donc parallèle à la route d'Arlon et passera par endroits en-dessous des bâtiments projetés de l'îlot C.
- » Concernant les mobilités douces, de nouvelles pistes cyclables doivent être créées afin de se connecter aux pistes cyclables existantes et ainsi traverser le site en toute sécurité. Des liaisons sécuritaires sont à prévoir pour relier les quartiers périphériques, Val St-Croix, rue Emile Reuter, Glacis et le centre-ville.

- » La configuration des voies de circulation et de mobilité douce se fera en concertation avec les différents services compétents de la Ville.

### c – Concept de stationnement

---

- » Le nombre d'emplacements de stationnement à prévoir est défini dans la partie écrite du PAG.
- » Les emplacements de stationnement privés seront aménagés uniquement en sous-sol. Les accès aux stationnements en sous-sol se feront de préférence à partir de la rue du Rollingergrund pour les îlots A, B et C, par la rue du val Sainte Croix pour l'îlot D et par la rue du Charly pour l'îlot E.
- » Il n'y a pas l'obligation d'aménager des stationnements publics dans le projet puisque ce site sera idéalement desservi par les transports publics et que le parking du Stade (stationnement public) est situé à environ 650 mètres à l'ouest du site, sur la route d'Arlon comprenant 400 places pour visiteurs.
- » Des emplacements de stationnement pour vélos, privés et publics, doivent être aménagés en nombre suffisant. Le nombre et l'emplacement des emplacements pour vélos seront décidés en concertation avec les différents services compétents de la Ville.

### d – Accès au transport collectif

---

- » Le défi majeur de ce nouveau projet d'aménagement urbain est de concilier la création d'une nouvelle ligne de tramway en direction de Strassen, projetée à l'horizon 2030 au plus tard, et par conséquent d'un nouvel arrêt de tramway sur la Place de l'Etoile, avec les réseaux de transports en commun existants (et toute l'occupation en surface qu'engendrent les arrêts correspondants). Pour répondre à cette problématique de mobilité, il est essentiel de créer un vaste pôle d'échanges multimodal sur plusieurs niveaux.
- » La nouvelle ligne de Tram en direction de l'ouest depuis la capitale, doit se connecter à la ligne existante « Luxexpo – Gare centrale ». Construite sur la route d'Arlon, le premier arrêt de cette nouvelle ligne doit être positionné au centre des terrains du projet, plus précisément entre les carrefours du boulevard Grande-Duchesse Charlotte / boulevard de la Foire et rue de Rollingergrund / Square de New-York.
- » Une gare d'autobus doit être aménagée en sous-sol, sous le tracé actuel de la route d'Arlon, respectivement sous le futur arrêt du tram et le nouvel espace public piéton à créer pour accueillir les autobus des lignes régionales (réseau RGTR) et leurs arrêts correspondants. Celle-ci sera accessible depuis la rue de Rollingergrund.

### e – Infrastructures techniques majeures, notamment l'évacuation des eaux pluviales

---

- » Les besoins en eau potable en lien avec le projet seront couverts par le réseau de distribution public. Le PAP sera alimenté en eau potable par les conduites d'eau existantes.
- » Les eaux pluviales du site seront collectées via un réseau de canalisation séparé et dirigées vers deux bassins de rétention d'eaux pluviales, d'où elles seront déversées vers la canalisation communale, gérée en système séparatif. Pour l'heure, le concept d'assainissement prévoit l'aménagement de deux bassins de rétention enterrés situés rue de Rollingergrund.
- » L'alimentation en électricité doit se faire par le réseau existant situé aux abords de la Place de l'Etoile. L'éclairage public doit être précisé dans le cadre de l'exécution du PAP.
- » Les réseaux de télécommunication doivent être connectés au réseau existant situé aux abords de la Place de l'Etoile.
- » Les concepts relatifs à la planification des réseaux d'approvisionnement et d'assainissement, et à la gestion des eaux pluviales sont à discuter au cas par cas avec les services compétents de la Ville et l'Administration de la Gestion des Eaux.

## 4. Concept de mise en valeur des paysages et des espaces verts intra-urbains

a – Intégration au paysage par la délimitation de la zone verte compte tenu des contraintes telles que la topographie, les structures végétales en place ainsi que l'impact visuel

---

- » Ce site est situé au centre de la ville et est en situation de friche urbaine depuis plusieurs décennies.
- » Aucune zone protégée d'intérêt communal, national ou communautaire ne se situe à proximité du projet et ce site n'est pas concerné par une zone de protection des sources ou la proximité d'une forêt
- » Ce site n'est concerné ni par une zone protégée d'intérêt communautaire du réseau Natura 2000, (zones spéciales de conservation « Habitats »), zones de protection spéciales (« zones de protection des oiseaux ») ni par une zone de protection d'eau potable.

b – Coulées vertes et maillage écologique

---

- » Sans objet, ce site est en milieu urbain au cœur d'un quartier largement construit.

c – Biotopes à préserver et Habitats

---

- » Une évaluation environnementale stratégique a été menée dans le cadre du projet de modification du PAG ainsi qu'un inventaire des biotopes présents sur une partie du site en mai 2019 sur recommandation de l'Administration de la Nature et des Forêts. A l'issue de cet inventaire, quatre biotopes protégés au titre du Règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> août 2018 ont été identifiés. Il s'agit d'Habitats d'espèces protégées (article 17), des buissons et bosquets et de Sites de reproduction et aires de repos d'espèces intégralement protégées (article 21), voir le plan « indications complémentaires ».
- » Un bilan numérique de ces biotopes a été effectué en tenant compte de leur intérêt écologique afin d'évaluer leur valeur en éco-points et définir les mesures compensatoires. Les biotopes détruits seront compensés dans le cadre de la mise en œuvre du PAP NQ. Une autorisation du Ministère compétent doit être délivrée pour toute destruction de biotopes (article 17).

## 5. Concept de mise en œuvre

a – Programme de réalisation du projet

---

Le PAP NQ doit être réalisé en concertation avec les différents services et administrations concernés :

- » les services de la Ville de Luxembourg,
- » l'Administration de la Gestion de l'Eau (AGE),
- » le Ministère de l'Environnement,
- » les fournisseurs de réseaux,
- » la Cellule d'évaluation de la commission d'aménagement,

Les autorisations nécessaires doivent être demandées auprès des administrations et services compétents.

D'autres administrations et services pourront être consultés en fonction du projet.

b – Faisabilité

---

- » Les propriétaires doivent proposer un projet d'aménagement particulier cohérent avec le présent schéma directeur.

- » Pour que le projet puisse être développé, une partie du site devra faire l'objet d'une dépollution en lien avec l'occupation antérieure du site (garages, stations-services, etc.), tout en étant compatible avec sa destination future (résidentielle, activités commerciales et tertiaires). Les travaux de dépollution seront réalisés en parallèle des travaux de terrassements des futures constructions.
- » Le Centre National de Recherche Archéologique (CNRA) a réalisé des investigations sur site, et a donné lieu à l'établissement d'un rapport de diagnostic en date du 30.05.2017 qui conclut à l'absence de structures d'intérêt archéologique et est donc négatif.
- » Les « Habitats d'espèces protégées » (article 17) et les « Sites de reproduction et aires de repos d'espèces intégralement protégées » (article 21) doivent être analysés, voire compensés dans le cadre de la mise en œuvre du PAP NQ. Une autorisation du Ministère compétent doit être délivrée pour toute destruction de biotopes (article 17).

#### c – Phasage de développement

---

- » Ce PAP NQ doit faire l'objet d'un seul PAP « nouveau quartier », mais il pourra être réalisé en une ou plusieurs phases. La convention d'exécution définira le nombre de phases de développement.

#### d – Délimitation sommaire du ou des plans d'aménagement particulier

---

- » Le site concerné par le présent schéma directeur doit faire l'objet d'un seul PAP « nouveau quartier ».

## 6. Bibliographie

**Avant-projet de plan directeur sectoriel Logement, Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire \_ DATer / Ministère des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement, 2009**

[http://www.dat.public.lu/publications/documents/avant\\_projet\\_plan\\_sectoriel\\_logement/av\\_proj\\_ps\\_logement.pdf](http://www.dat.public.lu/publications/documents/avant_projet_plan_sectoriel_logement/av_proj_ps_logement.pdf)

**Landschaftsgerechte und ökologische Wohnbaugebiete, Ministère de l'Environnement, Administration des Eaux et Forêts, Arrondissement Sud de la Conservation de la Nature, mars 2007**

[http://www.environnement.public.lu/conserv\\_nature/publications/Landschaftsgerechte\\_und\\_Oekologische\\_Wohnbaugebiete/landschaftsgerechte\\_und\\_oekologische\\_Wohngebiete.pdf](http://www.environnement.public.lu/conserv_nature/publications/Landschaftsgerechte_und_Oekologische_Wohnbaugebiete/landschaftsgerechte_und_oekologische_Wohngebiete.pdf)

**Les espaces publics et collectifs, Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, 2005**

[http://www.miat.public.lu/publications/amenagement\\_communal/espaces\\_publics\\_collectifs/espaces\\_publics.pdf](http://www.miat.public.lu/publications/amenagement_communal/espaces_publics_collectifs/espaces_publics.pdf)

**Nature et construction, Recommandations pour l'aménagement écologique et l'entretien extensif le long des routes et en milieu urbain, Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, juin 2013**

[http://www.environnement.public.lu/conserv\\_nature/publications/nature\\_et\\_construction/PDF\\_nature\\_construction.pdf](http://www.environnement.public.lu/conserv_nature/publications/nature_et_construction/PDF_nature_construction.pdf)

**Leitfaden : Naturnahe Anlage und Pflege von Parkplätzen, Administration des Eaux & Forêts, Service de la Conservation de la Nature, 2008**

[http://www.environnement.public.lu/conserv\\_nature/publications/naturnahe\\_anlage\\_parkplaetzen/Brochure\\_naturnahe\\_anlage\\_parkplaetzen.pdf](http://www.environnement.public.lu/conserv_nature/publications/naturnahe_anlage_parkplaetzen/Brochure_naturnahe_anlage_parkplaetzen.pdf)

**Leitfaden zum Umgang mit Regenwasser in Siedlungsgebieten Luxemburgs, Administration de la Gestion de l'Eau,**

[http://www.eau.public.lu/publications/brochures/Regenwasserleitfaden/Leitfaden\\_pdf.pdf](http://www.eau.public.lu/publications/brochures/Regenwasserleitfaden/Leitfaden_pdf.pdf)

[http://www.eau.public.lu/publications/brochures/Regenwasserleitfaden2/Leitfaden\\_2013\\_pdf.pdf](http://www.eau.public.lu/publications/brochures/Regenwasserleitfaden2/Leitfaden_2013_pdf.pdf)

**Renaturation des cours d'eau – Restauration des habitats humides, Ministère de l'Environnement & Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, avril 2008**

[http://www.environnement.public.lu/conserv\\_nature/publications/renaturation\\_habitats\\_humides/Renaturation\\_des\\_cours\\_d\\_eau\\_-\\_restauration\\_des\\_habitats\\_humides\\_-\\_light.pdf](http://www.environnement.public.lu/conserv_nature/publications/renaturation_habitats_humides/Renaturation_des_cours_d_eau_-_restauration_des_habitats_humides_-_light.pdf)