



Notre réf.: PCE28C/186/2019

Dossier suivi par : Claudine SCHMIT
Tél. 247-86932
E-mail claudine.schmit@mi.etat.lu

PLATEFORME DE CONCERTATION (PAP) : COMPTE RENDU II

Objet de la réunion :	Projet d'une zone d'activités « <i>Am Léin</i> » à Mertert (AC Mertert)		
Date :	21/11/2019	Horaire :	14h00
Lieu :	Ministère de l'Intérieur		
N° de référence projet :	PCE 28C/186/2019		
Référence et réunion antérieure	PCE 28C/034/2017 du 29 juin 2017		

Liste des présences

NOM	Prénom	Organisme	Adresse mail
LAURENT	Jérôme	Commune de Mertert	bourgmestre@mertert.lu
BECHTHOLD	Lucien	Commune de Mertert	echevin1@mertert.lu
LANG	Nadine	Commune de Mertert	echevin2@mertert.lu
KOSTER	Romain	Commune de Mertert	romain.koster@mertert.lu
BAUM	Anita	Bureau d'études d'urbanisme et aménagement ZILMPLAN	anita.baum@zilmpla.lu
BACKENDORF	Ben	Bureau d'études d'urbanisme et aménagement ZILMPLAN	ben.backendorf@zilmpla.lu
HENGESCH	Myriam	LUXPLAN S.à r.l.	myriam.hengesch@luxplan.lu
SYBERTZ	Hervé	YouBuild S.à r.l.	herve@youbuild.lu
WEIS	David	YouBuild S.à r.l.	david@youbuild.lu
JEITZ	Olivier	Administration de la gestion de l'eau	olivier.jeitz@eau.etat.lu
WIRTGEN	Manuel	Administration des ponts et chaussées	manuel.wirtgen@pch.etat.lu
SCHMIT	Claudine	Ministère de l'Intérieur - DACDU	claudine.schmit@mi.etat.lu
SCHUMAN	Claude	Ministère de l'Intérieur - DACDU	claudine.schmit@mi.etat.lu

But du document

Le compte rendu sert à documenter sous forme écrite une séance de la plateforme de concertation et consigne son déroulement, ses résultats et les recommandations qui y ont été formulées.



1. Observations formulées

1.1 Concept de développement urbain

(l'identité et la programmation urbaine/ la localisation, la programmation et les caractéristiques des espaces publics/ les interfaces entre îlots et quartiers : l'intégration, les gabarits, l'agencement des volumes/ la typologie et la mixité des constructions/ les mesures destinées à réduire l'impact négatif des contraintes existantes et générées/ les éléments identitaires bâtis et naturels à sauvegarder ou à mettre en évidence)

• Description du projet

Le projet vise le développement d'une « zone d'activités économiques », dont la surface construite brute [SCB] s'élève à maximum 54'492 m², répartie sur neuf volumes de construction.

La cession au domaine public communal est de 25 %.

Le projet se situe aux abords de la ligne de chemin de fer « Luxembourg-Trèves » et est desservie par la route nationale 1 [N.1].

• Classement plan d'aménagement général [PAG]

Selon le plan d'aménagement réformé, approuvé en date du 23 août 2019, le projet se répand sur deux zones de base :

- a) « zone d'activités économiques communales type 1 » [ECO-c1] du côté de l'autoroute, superposée entièrement d'une
 - « zone d'aménagement particulier « nouveau quartier¹ » » [PAP NQ], ainsi que partiellement d'une
 - « servitude « urbanisation » - type « Recul Réseau Natura -2000² » [SU-FFH].
- b) « zone spéciale « Am Léin » » [SPEC-Am Lein] du côté de la N.1, superposée entièrement d'une
 - « zone d'aménagement particulier « nouveau quartier³ » » [PAP NQ], ainsi que partiellement d'une
 - « servitude « urbanisation » - type « Recul Réseau Natura - 2000³ » [SU-FFH].

Autre classement

Le projet longe sur sa limite sud-ouest la zone Natura 2000 LU0001021 « Vallée de la Syre de Manternach à Fielsmillen ».

Quant à la conformité du projet au PAG :

- Il est rappelé que le projet doit être conforme au mode et degré d'utilisation du sol de chaque zone de base et zone PAP NQ séparément. Aucun transfert des densités n'est possible entre ces zones.
Dans le cas où un bâtiment empiète sur deux zones, les surfaces de chaque partie du bâtiment sont à attribuer au calcul de la zone en question.
- Vu la complexité d'exécution des sous-sols, il est vivement recommandé de désigner les îlots 2 et 3 comme des lots. Les différentes parties des bâtiments pourront être subdivisées par le cadastre vertical.

• Enjeux urbanistiques

Les enjeux urbanistiques sont l'intégration du projet dans le contexte environnant marqué par la ligne de chemin de fer et le réseau routier existant, à savoir la N.1 « Route du Vin ».

¹ PAP NQ ECO-c1 (2,28 ha) : COS ≤ 0,65 ; CUS ≤ 1,4 ; CSS ≤ 0,85 ; DL ≤ 0.

² SU-FFH : Sur 60% de la longueur un écran de verdure dense est à planter, composé de haies et d'arbres d'essence indigène d'une largeur de 2 mètres.

³ PAP NQ SPEC « Am Léin » (1,26 ha) : COS ≤ 0,5 ; CUS ≤ 1,8 ; CSS ≤ 0,7 ; DL ≤ 0.



Le site se trouve à l'entrée de la localité de Mertert. Un front bâti attractif orienté sur cette route est nécessaire pour renforcer l'extension du tissu bâti de la localité au-delà du rail.

De plus, le projet doit s'intégrer dans le paysage protégé de la zone Natura 2000 susmentionnée.

1. Impact du projet, insertion topographique et volumétrie (représenter le projet en 3D)

Le site présente une importante dénivellée ± 8 mètres entre le point le plus haut et le point le bas. Le projet semble niveler le terrain sur un hauteur moyenne intermédiaire de ± 4 mètres.

Ainsi, du côté du chemin longeant le rail, un mur de soutènement de ± 4 mètres s'avère nécessaire, et, aux abords de la servitude, un talus assez raide de ± 4 mètres est requis pour reprendre la topographie naturelle.

Ce remodelage topographique a comme conséquence que certaines constructions présenteront des socles fort visibles, notamment du côté de la N.1.

a) Représentation du terrain remodelé

- Il est vivement recommandé de présenter une axonométrie, voire une représentation 3D, du terrain remodelé pour pouvoir analyser les points critiques tant par rapport au chemin rural, desservant entre autres une station de relais du réseau gaz au-delà du pont autoroutier, que par rapport à l'espace vert situé à l'ouest.

Une attention particulière serait à attribuer aux raccordements du domaine public projeté au chemin rural susmentionné. Ce chemin devra, en effet, être partiellement rehaussé pour le pouvoir relier au passage souterrain passant à travers le talus ferroviaire, prévu dans le cadre du déplacement de l'arrêt CFL de Mertert (cf. document joint en annexe).

- Des rampes deviendront probablement nécessaires pour assurer les liaisons piétonnes entre les différents niveaux, notamment le niveau du passage souterrain, le chemin rural et le domaine public de la zone d'activités. De plus, le réseau gaz enterré le long du chemin rural, doit rester accessible pour des travaux d'entretien, nécessitant une certaine aire de manœuvre.
- La société Enovos Luxembourg S.A., anciennement « *Soteg S.A.* », est à contacter afin de savoir si une servitude est établie, dont sa largeur interfère, le cas échéant, avec le projet de PAP.

b) Représentation des constructions projetées

- Il y a lieu de visualiser sur une seconde représentation 3D, outre le remodelage du terrain, les bâtiments et les constructions projetés pour analyser leur impact de leur hauteur. Ces représentations 3D sont à représenter depuis la N.1 et le chemin repris C.R. 134, à savoir la « *Rue de Manternach* », à vue d'homme, voire à celle d'un habitant de la « *Rue de Manternach* » c.-à-d. à la hauteur de + 4,8 mètres du niveau du C.R. 134.

Quant au front bâti par rapport à la N.1, il est proposé d'enrober le socle des parkings souterrains partiellement hors-sol ainsi que la/les façade(s) des commerces au niveau au-dessus de la dalle parking d'un revêtement unique et homogène.

- Cette/ces façade(s) est/sont à aménager comme un côté « *avant* ». Or, les accès aux commerces se trouveront sur le côté opposé, c.-à-d. depuis le côté du domaine public interne de la zone d'activités. Ce côté « *interne* » sera plus adapté pour l'installation de vitrines. Donc, la/les façade(s) du côté de la N.1, non accessible(s), risque(nt) de devenir un côté « *arrière* ». Or, ceci serait regrettable puisque cette/ces façade(s) composera(ont) en majeure partie l'entrée de Mertert et sera(ont) très visible(s) depuis la N.1 ainsi que depuis les habitations orientées sur le rond-point, sises au numéros 28 « *Rue du Parc* ».

Dans ce contexte, il est apprécié que les enseignes publicitaires sont réglementées dans le règlement sur les bâtisses, de voies publiques et les sites de la commune de Mertert de sorte à éviter un affichage hétéroclite, désordonné et défigurant l'entrée de Mertert.

Bien qu'il soit nécessaire de disposer des représentations 3D pour évaluer de manière précise les hauteurs des constructions, on peut, d'ores et déjà, relever qu'avec 5 niveaux au total, les bâtiments à front de la N. 1 sont fort élancés.



→ La hauteur de la construction de l'îlot 4, située à l'arrière de la première rangée à front de la N.1 et en face de l'espace vert FFH avec le bassin de rétention, est à réduire d'un étage pour différencier les constructions en première position.

Si initialement il a été recommandé d'y prévoir un étage en retrait les membres de la plateforme se sont rendu compte que toutes les constructions disposent d'un étage en retrait dans la partie graphique du futur PAP. Dès lors, l'effet de prévoir un étage en retrait n'est plus suffisant pour simuler une différenciation en hauteur et la suppression d'un étage plein devient nécessaire.

2. Reculs de certaines constructions

Les membres de la plateforme de concertation rendent attentif au fait que certaines implantations de constructions méritent d'être revues et ce, notamment :

- L'emprise constructible de la construction projetée sur l'îlot 3 qui se situe sur son extrémité nord à la limite du domaine public et restreint, par conséquent, la visibilité de la circulation routière. Un tel aménagement risque de mettre en péril le piéton inattentif.

Vu les premières esquisses d'organisation interne de ce bâtiment (cf. diapositive 19 de la présentation) des entrées sont prévues à proximité de cet endroit incitant les gens à y traverser la rue, notamment pour rejoindre l'arrêt ferroviaire, ce qui présente manifestement un risque de sécurité.

→ Il est conseillé d'adapter l'implantation du bâtiment ou la configuration du lot afin d'assurer la sécurité routière en rajoutant un trottoir d'une largeur de 2 mètres.

- La limite constructible de l'îlot 1 est à déplacer à une distance 2 mètres de la limite de la « zone de récréation et de loisir » [REC-loisir] de sorte à ce que toutes les infrastructures techniques propres au bâtiment projeté, telles que la réalisation d'un drainage pourra se faire à partir du ou des lot(s) en question.

→ Le respect de la distance de 2 mètres permet de créer des ouvertures et de profiter, le cas échéant, d'un éclairage naturel de locaux.

Ensuite, du côté du chemin rural, l'implantation des constructions sur l'îlot 1 et les lots 1-4, sur la limite cadastrale risque de contraindre le croisement d'engins agricoles. Or, ce croisement peut se faire actuellement à travers la prairie avoisinante.

→ Il est recommandé d'analyser le parcellaire à cet endroit pour savoir si, outre la largeur du chemin aménagé, le domaine public actuel y serait encore plus large pour permettre l'accessibilité aux champs et à la station gaz en cas de travaux sur le réseau du gaz. De plus, il faudra se renseigner, s'il existe une servitude sur la présence du réseau gaz, notamment pour l'entretien de celle-ci.

3. Connexions piétonnes

En ce qui concerne les flux piétons à travers le site deux observations sont à faire.

- La première concerne le passage à travers l'espace vert dont une partie du nouveau chemin projeté est situé dans le domaine public et une partie dans le domaine privé de l'îlot 2, pourvue d'une servitude de passage. Il serait opportun de maintenir ce passage intégralement dans le domaine public jusqu'à son raccordement au domaine public de l'aire de rebroussement dans la partie arrière du projet.
- Le chemin piéton projeté le long du bassin de rétention aboutit sur la N.1 sans continuité et sans possibilité de traverser de manière sécurisée cette voie de circulation de premier ordre.
 - Ce chemin serait à dévier afin de le raccorder au trottoir du pont traversant la rivière « Syre ». Ainsi, une bonne jonction au réseau piéton et cyclable est assurée.
- Ensuite, pour assurer une connexion vers le nouvel arrêt ferroviaire et la localité de Mertert, il serait opportun de prévoir un chemin à travers le site depuis l'entrée du zoning, au niveau du



rond-point et à proximité immédiate du talus ferroviaire, vers le bassin de rétention et donc vers le pont de la « Syre ».

- Un raccourci moyennant une servitude de passage sur l'îlot 4, entre les bâtiments, en première rangée de la N.1 et le bâtiment en face de l'espace vert permettra une connexion au chemin public projeté longeant le bassin de rétention.
- La concordance entre les niveaux de raccordement notamment entre le projet de la gare et le domaine public du projet est à fixer dans le cadre d'une réunion avec les représentants de la société CFL. Ce raccordement est à visualiser moyennant une coupe spécifique en cet endroit.

4. Fonctions

Les membres de la plateforme de concertation rendent attentif au fait que l'aménagement de commerces de détail de première nécessité, notamment du domaine alimentaire et du textile, implantés aux extrémités des localités concurrencent et dévalorisent l'attrait au commerce au centre (classées en zones mixtes).

Etant donné que les autorités communales tentent de maintenir et de relancer le commerce au centre, notamment par la revalorisation du centre de Wasserbillig, l'implantation de grandes surfaces en périphérie serait donc dérisoire aux efforts menés au centre de la localité.

Voilà pourquoi la recommandation formulée au compte rendu précédant au point 1.1 reste d'actualité.

- Etant donné que le PAP précise le PAG, il peut apporter des précisions quant aux branches commerciales et exclure certaines activités, telles que l'alimentaire et le textile, et/ou limiter certaines surfaces commerciales.

Les membres de la plateforme se rallient aux positions listées dans le compte rendu précité prévoyant le long de la N.1 des espaces d'exposition (« *showroom* ») pour voitures ou centre de jardinage.

1.2 Concept de mobilité et d'infrastructures techniques

(les connexions/ la hiérarchie du réseau de voirie/ la configuration des voies de circulation et des liaisons piétonnes, cyclables et routières/ le concept de stationnement/ la desserte au transport collectif/ les infrastructures techniques majeures, notamment l'évacuation des eaux pluviales)

• Gestion de l'eau

- Evacuation des eaux résiduaires

Entre l'(i)lot 2 et l'îlot 4 est projeté une servitude de passage tant pour les infrastructures que pour une rampe commune desservant de chaque côté un parking en sous-sol. Ce point est à examiner en détail puisque des travaux d'entretien aux infrastructures publiques pourraient restreindre, voire rendre temporairement impossible l'accès aux parkings.

- La proposition de construire une **galerie technique**, réservée au passage du réseau des eaux résiduaires et pluviales, depuis la voie de desserte à la « *zone de verdure* », pourrait constituer une solution sans impacter la rampe d'accès.

Toutefois, il faudra éviter que les eaux pluviales ne soient pas déversées à un niveau trop profond vers le bassin de rétention afin de pouvoir réaliser un bassin de rétention s'intégrant dans la topographie sous forme d'une simple dépression à berges aplaties et un aménagement naturel.

Toutefois, le tracé et l'accès, notamment pour des travaux d'entretien, à ces infrastructures seraient à assurer moyennant des servitudes de passage, dont les dispositions seraient à ancrer au niveau de la partie écrite et graphique du PAP.



- Evacuation des eaux pluviales

D'une manière générale, il est recommandé d'aménager les espaces devant retenir les eaux pluviales sous forme d'espaces multifonctionnels, c.-à-d. de prévoir un aménagement naturel adapté à la détente et fonction récréative pour les personnes travaillant dans la « zone d'activités ». Toutefois, comme cet espace se situera en SU-FFH, ces aménagements devront se limiter à l'emplacement de quelques bancs le long du chemin piéton projeté.

Ensuite, il reste à préciser que le ou les bassin(s) de rétention destiné(s) à recueillir les eaux pluviales en provenance des surfaces sur lesquelles des activités artisanales se déroulent sont à équiper par des parois siphonides (« Tauchwand ») ainsi que par une membrane d'étanchéité.

- Conditions de réalisation de sous-sol et mesures de drainage

Une étude géotechnique permettra de localiser et de déterminer la profondeur de la nappe phréatique.

La réalisation d'un deuxième sous-sol pour un parking sous-sol est en principe possible. Si, toutefois, le « niveau-2 » se situe dans la nappe phréatique, il sera indispensable de réaliser celui-ci sous forme d'une cuve étanche.

Par contre, des drainages ne peuvent pas être réalisés au niveau de la nappe phréatique. En effet, ces ouvrages sont proscrits dans la nappe et le pompage de ces eaux prohibé.

• Administration des ponts et chaussées

- Etant donné que le projet se situe le long de la N.1, une permission de voirie est à solliciter pour toute construction, conformément à l'article 5 de la loi PCH⁴, située en dedans une distance de **25 mètres** depuis l'alignement de la voie publique⁵. Cette distance reste à vérifier dans le cadre du projet en marge.
- Les conditions de la permission de voirie requises pour un accès de **la catégorie 7**, en vertu de l'article 6 de la loi PCH⁴, sont spécifiés au niveau du **guide d'application**⁶.
- Les membres de la plateforme de concertation proposent de s'adresser au service régional de l'Administration des ponts et chaussées régional compétant en vue de l'obtention d'une permission de voirie le long de la ligne de chemin de fer.

A toutes fins utiles les prescriptions générales édité par la CFL-Immo S.A. concernent la permission de voirie le long des lignes de chemin de fer sont consultables sur site internet : https://www.cfl.lu/Cfl.Groupe/media/GroupePublications/note-permission-de-voirie_19122013.pdf.

1.3 Concept de mise en valeur des paysages et des espaces verts intra-urbains

(l'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/ les coulées vertes et le maillage écologique/ les biotopes à préserver)

- Etant donné que la SU-FFH couvre une zone PAP NQ, l'article 26 c) du PAG dispose que dans ce cas « un concept paysager de la zone, incluant un plan de plantation (espèces, localisation, envergure) est à élaborer dans le cadre du projet PAP NQ ».

Dès lors, il est rendu attentif au fait que les espaces verts privés, notamment ceux des lot 2, 6 et de l'îlot 4, localisés dans la SU-FFH, sont à inclure dans le concept paysager à élaborer par un paysagiste. Cet aménagement est à réaliser au même moment que la viabilisation du projet, c.-à-d. de la réalisation des équipements publics, voire les aménagements du domaine public.

⁴ Article 5 de la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et p.36 du guide d'application pour l'établissement des permissions de voirie ministérielles figure p.40.

⁵ La ligne correspondant soit à la limite extérieure du trottoir, soit, à défaut de trottoir, à la limite extérieure de l'accotement de la route.

⁶ p.36 du guide d'application pour l'établissement des permissions de voirie ministérielles figure, p.40.



Ce plan vert, qui doit être présenté au Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable (Département de l'environnement), et devra inclure également des mesures de gestion des espaces verts. Il reste à clarifier qui porte les frais de cette gestion, gestion nécessaire afin d'assurer non seulement la réalisation, mais aussi la pérennité des aménagements écologiques créés, servant d'espace tampon et de transition de la zone FFH.

1.4 Concept de mise en œuvre

(le programme de réalisation du projet/ la faisabilité/ le phasage de développement/ la délimitation sommaire du ou des plans d'aménagement particulier)

- Pas de remarques.

2. Prochaines étapes

Au vu des recommandations émises par les membres de la plateforme de concertation, il est retenu de présenter les représentations 3D afin d'affiner les remarques quant au gabarit des constructions.

3. Elaboration d'un plan d'aménagement particulier

Il est rendu attentif au fait que tous les règlements et dispositions relatifs à la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain sont à respecter.

4. Annexe

Plan actualisé de l'arrêt ferroviaire de Merttert (source CFL)

