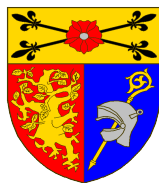


Commune de Niederanven



LOCALITE DE SENNINGERBERG



SCHEMA DIRECTEUR (NQ) SB 02 – STATION-SERVICE

Juin 2015

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| 1. Identification de l'enjeu urbanistique et lignes directrices majeures | 5 |
| a) Site et situation | 5 |
| b) Contraintes du site | 6 |
| c) Enjeux | 6 |
| d) Photos | 6 |
| 2. Concept de développement urbain | 7 |
| a) Identité et programmation | 7 |
| b) Ordre de grandeur des surfaces à céder au domaine public | 7 |
| c) Localisation, programmation et caractéristiques des espaces publics | 7 |
| d) Jonctions fonctionnelles des différentes fonctions inter- et intra-quartiers | 7 |
| e) Interfaces entre îlots et quartiers | 7 |
| f) Centralités | 7 |
| g) Répartition sommaire des densités | 7 |
| h) Typologie et mixité des constructions | 7 |
| i) Mesures destinées à réduire l'impact négatif des contraintes existantes | 7 |
| j) Axes visuels à conserver, séquences visuelles et seuils d'entrée | 8 |
| k) Eléments identitaires bâtis et éléments identitaires naturels à sauvegarder respectivement à mettre en évidence | 8 |
| 3. Concept de mobilité et d'infrastructures techniques | 9 |
| a) Connexions | 9 |
| b) Hiérarchie du réseau de voirie | 9 |
| c) Concept de stationnement | 9 |
| d) Accès au transport collectif | 9 |
| e) Infrastructures techniques majeures | 9 |
| 4. Concept de mise en valeur des paysages et des espaces verts intra-urbains | 10 |
| a) Intégration au paysage | 10 |
| b) Coulées vertes et maillage écologique | 10 |
| c) Biotopes à préserver | 10 |
| 5. Concept de mise en œuvre | 11 |
| a) Recommandations de l'évaluation environnementale (en italique) | 11 |
| b) Programme de réalisation du projet | 11 |
| c) Faisabilité | 11 |
| d) Phasage de développement | 11 |
| e) Délimitation sommaire du ou des plans d'aménagement particulier « nouveaux quartiers » | 11 |
| 6. Critères de durabilité | 11 |

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

Le présent schéma directeur oriente le PAP « nouveau quartier » SB 02 à réaliser dans la localité de Senningerberg, inscrit en zone spéciale 1 (SPEC 1) dans le projet de PAG révisé.

Le terrain constituant ce PAP-NQ est situé dans zone urbanisable dans le PAG avant révision. **Ce projet ne représente donc pas une extension de l'ancien périmètre d'agglomération.**



Illustration 2 : plan de situation (carte topographique)

a) Site et situation

- Superficie totale : 0,35 hectare.
- Localisation : Ouest de la localité de Senningerberg, le long de la route du Trèves (N1), en limite nord de l'échangeur de l'autoroute de Trèves.
- Terrains situés dans la localité de Senningerberg, coupé de la conurbation Niederanven, Senningen, Hostert, Oberanven et Rameldange.
- Affectation du terrain : actuellement occupé par une station-service qui a un projet d'agrandissement sur le même site.
- Topographie : terrain plat, en pente sur la limite sud-est du terrain.
- Démographie : la localité de Senningerberg compte 1554 habitants (01/2014).
- Environnement bâti : habitat résidentiel et mixte principalement unifamilial : route de Trèves et rue du Golf ; habitat plurifamilial à l'angle des 2 voies (Laangschib).
- Accessibilité : accès motorisé par la route de Trèves.
- Equipements publics :
 - Senningerberg : ancienne chapelle servant de salle de réunions ; cours de tennis (rue des Romains /rue du Bois)
- Environnement naturel et biotopes :
 - Absence de biotope
 - Massif forestier Mënsterbesch s'étendant jusqu'en limite sud-est de la zone concernée, bordé par l'autoroute.



Illustration 3 : Orthophoto (ACT 2012)

b) Contraintes du site

- Terrain situé en limite de la bande de servitude de l'autoroute (à confirmer).
- Massif forestier Mënsterbesch s'étendant jusqu'en limite de la zone concernée au sud-est.

c) Enjeux

Accompagner le projet d'agrandissement de la station-service existante afin de lui assurer sécurité et intégration harmonieuse à l'entrée de la localité de Senningerberg.

d) Photos



2. Concept de développement urbain

a) Identité et programmation

- Permettre un aménagement fonctionnel et sécurisé du site confirmé dans son affectation en station-service.

b) Ordre de grandeur des surfaces à céder au domaine public

- Les surfaces à céder au domaine public seront déterminées par le PAP avec un maximum de 25% de sa surface totale, pour la création d'espaces publics de qualité, des voies d'accès et de circulation interne sur le site, ainsi que pour le maintien des éléments naturels existants.

c) Localisation, programmation et caractéristiques des espaces publics

- L'espace public comprendra les accès à la station-service ainsi que les aires techniques nécessaires à son fonctionnement.

d) Jonctions fonctionnelles des différentes fonctions inter- et intra-quartiers

- Le projet proposera un aménagement garantissant la tranquillité et la sécurité des quartiers résidentiels limitrophes.

e) Interfaces entre îlots et quartiers

- Assurer l'interface entre le site concerné et les quartiers périphériques en conservant une lisière boisée sur les trois limites du terrain autres que la route de Trèves.

f) Centralités

- Sans objet dans la zone de projet.

g) Répartition sommaire des densités

- Densité de logement : sans objet pour une installation de type station-service.
- Les coefficients d'utilisation du sol traduisent la particularité de la destination de la zone et les obligations de récupération et traitement des eaux de surface.

| SB02-Station-service (PAP-NQ/SPEC-1) | | | |
|--------------------------------------|------|-----|------|
| COS | 0,8 | CUS | 0,8 |
| | min. | | min. |
| CSS | 1,0 | DL | - |
| | | | - |

COS (coefficient d'occupation du sol) : rapport entre la surface d'emprise au sol des constructions et la surface du terrain à bâtir net.

CUS (coefficient d'utilisation du sol) : 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) : rapport entre la surface de sol scellée et la surface du terrain à bâtir net

DL (densité de logement) : rapport entre le nombre d'unités de logement et terrain à bâtir brut.

h) Typologie et mixité des constructions

- Sans objet pour une installation de type station-service.

i) Mesures destinées à réduire l'impact négatif des contraintes existantes

- Bande de servitude le long de l'autoroute
- Zone de risques naturels « éboulement et glissement de terrain » : adapter les techniques de construction.
- Lisière boisée à maintenir ou conforter sur les limites du terrain.

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

- Sans objet pour le présent projet.

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

- Eléments identitaires naturels
 - Lisières boisées sur les limites du site en continuité du massif forestier du Mënsterbesch à maintenir ou à compenser.

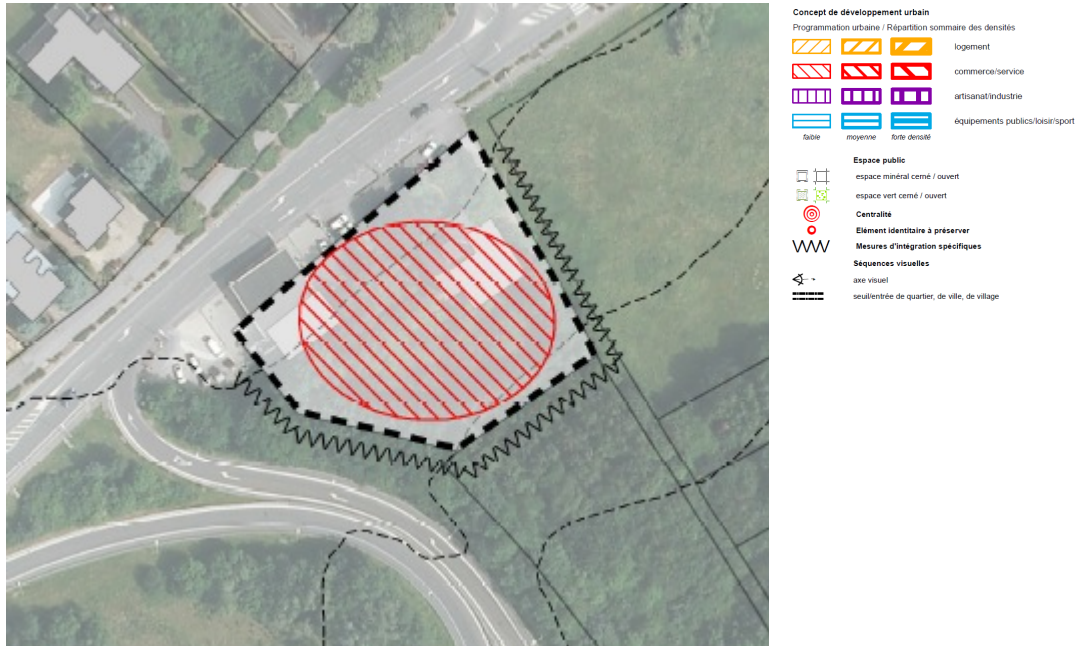


Illustration 4 : Concept de développement urbain

3. Concept de mobilité et d'infrastructures techniques

a) Connexions

- Accès motorisés : accès unique depuis la route de Trèves.

b) Hiérarchie du réseau de voirie

- Sans objet pour la présente zone de projet.

c) Concept de stationnement

- Intégrer les aires et emplacements de stationnement et de circulation sur site nécessaires au fonctionnement spécifique de l'installation.

d) Accès au transport collectif

- Sans objet pour la présente zone de projet.

e) Infrastructures techniques majeures

- Eaux pluviales : elles seront collectées via un réseau séparatif et traitées (deshuileur) avant d'être évacuées gravitairement vers un bassin de rétention à localiser au sud du site.
- Eaux usées : la canalisation principale sera raccordée au réseau existant route de Trèves.
- Autres réseaux : les autres réseaux (électricité, gaz, téléphonie, et.) du site seront raccordés aux réseaux existants route de Trèves.



Concept de mobilité et concept d'infrastructures techniques

| | |
|--|---|
| | Connexions |
| | réseau routier (interquartier, intraquartier, de desserte locale) |
| | mobilité douce (interquartier, intraquartier) |
| | zone résidentielle / zone de rencontre |
| | chemin de fer |
| | Aire de stationnement |
| | parking public / privé |
| | parking public / privé |
| | Transport en commun (arrêts d'autobus / gare et arrêt ferroviaire) |
| | |
| | Infrastructures techniques |
| | axe principal pour l'écoulement et la rétention des eaux pluviales |
| | axe principal du canal pour eaux usées |

Illustration 5 : Concept de mobilité et d'infrastructures techniques

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

a) Intégration au paysage

- Intégrer les bâtiments et les aménagements extérieurs en respect du terrain naturel et en minimisant les déblais et remblais.
- Adapter la hauteur des constructions aux besoins de l'installation et à leur environnement proche.

b) Coulées vertes et maillage écologique

- Conserver la ceinture boisée en périphérie sud, sud-est et est de la zone de projet, en continuité du massif forestier du Mënsterbesch afin de préserver le maillage écologique local.

c) Biotopes à préserver

- Sans biotope sur la zone de projet.



Illustration 6 : Concept de mise en valeur des paysages et des espaces verts intra-urbains

5. Concept de mise en œuvre

a) **Recommandations de l'évaluation environnementale (en italique)**

Zone non couverte par l'évaluation environnementale

(Source : Evaluation des incidences sur l'environnement – EFOR-ERSA)

b) **Programme de réalisation du projet**

- Le PAP sera orienté par le présent schéma directeur et réalisé en concertation avec les différents services et administrations concernés.
- Le maître d'ouvrage est la société ESSO.

c) **Faisabilité**

- Un écobilan est à réaliser dans le cadre de l'établissement du PAP-NQ pour estimer les éventuelles mesures compensatoires à mettre en œuvre pour.
- Le projet sera exécuté par un PAP à réaliser et approuver avant toute construction.

d) **Phasage de développement**

- Le projet sera réalisé en 1 phase.

e) **Délimitation sommaire du ou des plans d'aménagement particulier « nouveaux quartiers »**

- Le projet sera mis en œuvre via un seul et unique plan d'aménagement particulier reprenant le périmètre du présent schéma directeur dans son intégralité.

6. Critères de durabilité

- Les constructions seront implantées et réalisées de manière à optimiser leur efficacité énergétique.
- Les bâtiments seront de formes simples et compactes.
- Leur architecture devra être adaptée à la pente afin de réduire les remblais et déblais et respecter au mieux le terrain naturel (voir recueil *Nature et Construction*).
- Des matériaux durables seront privilégiés pour les constructions.
- L'eau de pluie pourra être récupérée pour les toilettes et l'arrosage, moyennant une vérification de la faisabilité.
- Le parcellaire sera organisé de manière à minimiser les remblais/déblais.
- Le projet devra privilégier une implantation minimisant l'emprise au sol des bâtiments.
- Le degré de scellement du sol sur les parcelles privées doit être réduit au minimum nécessaire.
- Les biotopes et la végétation existants, présentant un intérêt écologique et paysager, seront intégrés et préservés dans la mesure du possible.
- Pour la voirie et les espaces extérieurs, publics ou privés, les surfaces d'enrobé devront être limitées au profit de matériaux plus qualitatifs permettant de différencier le statut des espaces (public, privé, semi-privé) : pavés, dalles, béton désactivé, sable stabilisé ... et de diminuer les eaux de ruissellement par exemple par une chaussée semi-poreuse, l'utilisation de matériaux perméables.
- Le projet devra privilégier l'utilisation de matériaux perméables pour les surfaces non stabilisées.
- Le projet devra privilégier les espèces locales pour les plantations du nouveau quartier sur base des recommandations de la station biologique du SIAS et du recueil *Nature et Construction*¹.

¹ *Nature et Construction, Recommandations pour l'aménagement écologique et l'entretien extensif le long des routes et en milieu urbain, arbres et arbustes indigènes, MDDI, p.72-73.*