

Projet d'Aménagement Particulier Nouveau Quartier « Zone d'activité régionale » à Fischbach

Rapport justificatif

27 octobre 2025

S+ Schumacher Schmiz - architectes
16+18 avenue Gaston Diderich
L-1420 Luxembourg
+352 44 17 10
architectes@splus.lu
splus.lu



Sommaire

1. Introduction	4
2. Contexte réglementaire	5
2.1. PAG en vigueur	5
2.2. Modification ponctuelle du PAG en cours de procédure	11
2.3. Plan directeur sectoriel	18
2.3.1. Plan directeur sectoriel « transport »	18
2.3.2. Plan directeur sectoriel « zones d'activités économiques »	18
3. Etudes liées au PAP nouveau quartier	19
3.1. Résumé	19
3.2. Détails des études	20
3.2.1. Protection de la nature	20
3.2.2. Protection du patrimoine culturel	20
3.2.3. Projets routiers liés au PDS transports	20
3.2.4. Manuel paysager	21
3.2.5. Etude lumière	21
3.2.6. Etude sur l'ombre projetée de l'éolienne	22
4. Contexte	23
4.1. Contexte général	23
4.2. Situation existante	24
5. Concept urbanistique	25
5.1. Programme d'aménagement	25
5.2. Illustrations 3D	26
5.3. Circulation et stationnement	29
5.3.1. Stationnements	29
5.3.2. Circulation	29
5.4. Surfaces à céder	30
5.5. Gestion de l'eau	31
5.6. Qualité architecturale	32

Préambule

Objet :

Projet d'aménagement particulier

Nouveau Quartier « Zone d'activité régionale »

Rapport justificatif

Commune :

Clervaux

Parcelles :

354/2095, 354/2096, 354/2097, 356/2507, 350/2090,
362/2100, 363/2101, 364/2102, 264/2103

Conception :

S+ Schumacher Schmiz, architectes
16+18 avenue Gaston Diderich
L-1420 Luxembourg
Luxembourg

Maître d'ouvrage :

SICLER - Syndicat Intercommunal pour la promotion
du canton de Clervaux
11B, Klatzeweé
L-9714 Clervaux

Propriétaires :

SICLER - Syndicat Intercommunal pour la promotion
du canton de Clervaux

Date :

27 octobre 2025

1. Introduction

Le présent Projet d'Aménagement Particulier se veut garant d'un aménagement urbain optimal, dans le respect de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

L'ensemble des préconisations réglementaires faisant l'objet du document PAP exécutent et précisent le PAG, ainsi que les schémas directeurs élaborés en amont.

L'objet du PAP nouveau quartier est de préciser l'utilisation du sol défini par le PAG, appelé « degré d'utilisation du sol », en fixant la constructibilité des lots privés, les types de bâtiment, leur volumétrie et leur implantation. Il précise également la configuration de l'aménagement de l'espace public, en vue d'une cession à la commune.

Le dossier complet se compose des documents suivants :

Les pièces officielles :

- Le plan cadastral mixte et le relevé parcellaire
- Le certificat OAI
- Le levé topographique et plan de contenance
- L'extrait du PAG en vigueur et du PAG en procédure

Le présent rapport justificatif et ses annexes :

- Le présent rapport justificatif
- La fiche annexe I « Tableau récapitulatif » (annexe n°01 du présent rapport justificatif)
- La fiche annexe II « Données structurantes relatives au Projet d'Aménagement Particulier nouveau quartier » (annexe n°02 du présent rapport justificatif)

Le plan d'aménagement particulier :

- La partie écrite réglementaire
- La partie graphique réglementaire

Les annexes complémentaires :

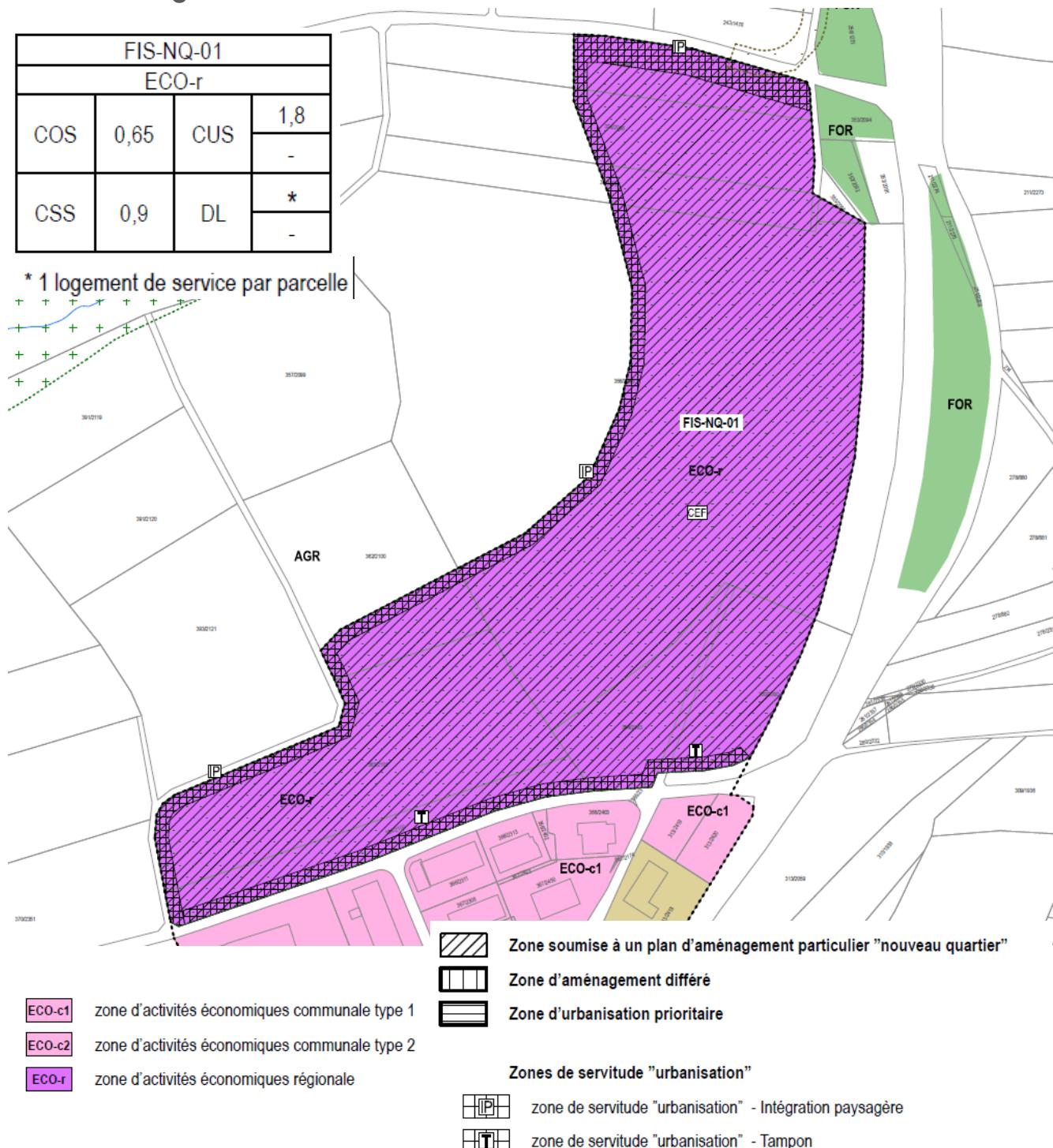
- L'étude paysagère
- L'étude lumière
- L'étude de l'ombre projetée de l'éolienne
- L'étude de gestion des eaux (**accord AGE en procédure**)
- Le concept de mobilité
- La levée des contraintes archéologiques de l'INRA

2. Contexte réglementaire

Le PAG en vigueur nécessite une modification ponctuelle afin de permettre la création d'accès routiers depuis le Nord du PAP NQ et de permettre une transition urbaine adaptée entre la zone d'activité existante et la zone d'activité projetée par le PAP NQ.

En ce sens, il est nécessaire d'adapter avec une modification ponctuelle du PAG la servitude urbanistique « tampon - T » située au Sud du PAP NQ, ainsi que la servitude urbanistique « intégration paysagère – IP » située au Nord du PAP NQ.

2.1. PAG en vigueur



Art. 11 Zone d'activités économiques régionale [ECO-r]

Les zones d'activités économiques régionales situées dans les localités de Clervaux, de Eselborn et de Fischbach sont gérées par le Syndicat intercommunal pour la promotion du canton de Clervaux (SICLER).

Les zones d'activités économiques régionales sont principalement réservées aux activités industrielles légères, artisanales, de commerce de gros, de transport ou de logistique.

A titre accessoire sont admis, le commerce de détail, limité à 2.000 m² de surface de construite brute par immeuble bâti, s'il est directement lié aux activités artisanales exercées sur place, ainsi que les activités de prestations de services commerciaux ou artisanaux limitées à 3.500 m² de surface construite brute par immeuble bâti, si elles sont liées aux activités de la zone concernée. Ces activités doivent être accessoires à l'activité principale telle qu'elle est définie à l'alinéa précédente.

Y sont admis des établissements en relation directe avec les besoins de la zone concernée.

Sont également admis des logements de service à l'usage du personnel dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction ou la surveillance d'une entreprise particulière. Ces logements sont à intégrer dans le corps même des constructions.

Pour tout plan d'aménagement particulier « nouveau quartier », la surface construite brute totale de la zone concernée réservées aux activités de commerce de détail et aux activités de prestations de services commerciaux ou artisanaux non liées aux activités principales telles qu'elles sont définies à l'alinéa 2, ne peuvent pas dépasser 35 % de la surface construite brute totale de la zone.

Art. 20 Emplacements de stationnement pour véhicules motorisés

Sont à considérer comme minimum pour les emplacements pour véhicules motorisés :

- 2 emplacements par logement de type maison unifamiliale ;
- 1 emplacement par logement de type collectif d'une surface habitable inférieure ou égale à 55 m² ;
- 2 emplacements par logement de type collectif d'une surface habitable supérieure à 55 m² ;
- 1 emplacement par logement dans la localité de Clervaux indépendamment du type ou de la surface habitable du logement ;
- 1 emplacement par logement abordable au sens de l'article 2 de la loi du 30 juillet 2021 relative au pacte logement ;
- 1 emplacement par tranche de 50 m² de surface construite brute pour les bureaux ; administrations, commerces, cafés et restaurants ;
- 1 emplacement par tranche de 50 m² de surface construite brute ou par tranche de 5 salariés pour les établissements industriels et artisanaux ;
- 1 emplacement par tranche de 30 m² de surface construite brute pour les stations-service et les garages-ateliers de réparation, avec un minimum de 4 emplacements par établissement ;
- 1 emplacement par tranche de 5 lits individuels pour les constructions hospitalières et hôtelières et les foyers ;
- 1 emplacement par tranche de 5 sièges pour les lieux de réunion et les salles de spectacles ;
- 1 emplacement par tranche de 8 enfants et 1 emplacement par emploi pour les crèches et les internats.

Pour un logement intégré dans une maison unifamiliale ainsi que pour les commerces, cafés et restaurants au rez-de-chaussée d'un immeuble situés en zone piétonne, aucun emplacement de stationnement n'est exigé.

Les établissements commerciaux et artisanaux doivent en outre prévoir sur leur terrain

- un nombre suffisant d'emplacements de stationnement pour leurs véhicules utilitaires avec un minimum d'un (1) emplacement,
- un nombre suffisant d'emplacements de stationnement pour les véhicules de livraisons.

Pour le changement d'affectation d'une construction existante, l'augmentation du nombre de logements et pour l'extension de constructions existantes, les emplacements de stationnement correspondants sont exigés.

Pour les constructions avec plusieurs affectations, le nombre d'emplacement sera calculé séparément pour chaque affectation et ceux-ci seront additionnés pour toute la construction.

Pour les autres affectations ou entreprises ne figurant pas dans la liste ci-dessus, le Bourgmestre fixe un nombre suffisant d'emplacements de stationnement en fonction de l'affectation projetée.

Les emplacements de stationnement ou de garages privés pour véhicules motorisés doivent être aménagés par les propriétaires à leurs frais et sur fonds privés.

Les emplacements de stationnement obligatoires doivent être réalisés sur le terrain même de la construction à laquelle ils se rapportent. Dans les zones soumises à l'élaboration d'un plan d'aménagement particulier « nouveau quartier » suivant l'Art. 28 de la présente partie écrite, les emplacements de stationnement peuvent être regroupés sur un terrain différent de celui de la construction concernée.

Les emplacements de stationnement obligatoires réalisés pour une affectation précise, sont liés de manière indissociable à cette dernière. Les emplacements de stationnement obligatoires liés notamment à un logement ne peuvent être vendus séparément. Les emplacements de stationnement ne peuvent être pris en compte que pour une seule et même construction.

Lorsque des emplacements de stationnement obligatoires ont été supprimés, le propriétaire est tenu de les remplacer.

Dérogaitions :

a) Le bourgmestre peut accorder une dérogation totale ou partielle aux prescriptions concernant le nombre des emplacements de stationnement en cas de transformation ou de changement d'affectations :

- d'immeubles classés monuments nationaux ou inscrits à l'inventaire supplémentaire en vertu de la loi modifiée du 18 juillet 1983 concernant la conservation et la protection des sites et monuments nationaux ;
- d'immeubles dans les secteurs protégés d'intérêt communal de type « environnement construit » ou de « constructions à conserver » au sens de l'Art. 27 de la présente partie écrite ;
- d'immeubles indiqués dans la partie graphique du plan d'aménagement général comme « gabarit d'une construction existante à préserver » au sens de l'Art. 27 de la présente partie écrite, à condition que ces constructions soient maintenues,

et à condition que le propriétaire :

- démontre qu'il se trouve dans l'impossibilité d'aménager l'ensemble ou une partie des emplacements de stationnement imposés et
- s'engage à verser une taxe compensatoire pour les emplacements de stationnement manquants fixée au règlement-taxe.

b) Une dérogation à l'obligation d'aménager les emplacements de stationnement obligatoires sur le terrain même de la construction à laquelle ils se rapportent, peut être accordée, pour des raisons :

- de topographie,
- de nature du terrain et du sous-sol,
- de desserte,
- d'intégration urbanistique,
- d'emplacements regroupés,
- architecturales,
- esthétiques et
- techniques.

si le requérant s'engage :

- soit à réaliser les emplacements de stationnement obligatoires sur un terrain lui appartenant et situé dans un rayon de 250 mètres par rapport au terrain où la construction doit être érigée - ces emplacements ne doivent pas être affectés à une seconde construction ;
- soit à acquitter, auprès de la commune, une taxe compensatoire pour aires de stationnement manquantes, fixée au règlement-taxe et devant être approuvée par le Conseil communal sur avis de la commission des bâtisses.

Art. 21 Stationnement pour deux-roues

Dans le cadre de l'aménagement des aires de stationnement ayant rapport à des constructions nouvelles et à des transformations de bâtiments, publics ou privés, un nombre suffisant d'emplacements de stationnement intérieurs ou extérieurs pour deux-roues doit être aménagé en fonction de l'affectation prévue.

Art. 25 Zone de servitude « urbanisation »

Les zones de servitude « urbanisation » comprennent des terrains situés dans les zones urbaines, les zones destinées à être urbanisées ou dans les zones destinées à rester libres. Elles sont indiquées dans la partie graphique du plan d'aménagement général.

Des prescriptions spécifiques sont définies pour ces zones afin d'assurer la sauvegarde de la qualité urbanistique, ainsi que de l'environnement naturel et du paysage d'une certaine partie du territoire communal.

Schéma directeur en vigueur :



Délimitation des lots / îlots

- Délimitation du schéma directeur
- Courbes de niveaux du terrain existant

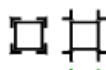
Concept de développement urbain

Programmation urbaine / Répartition sommaire des densités

			Logement
			Commerce/ services
			Artisanat / Industrie
			Equipements publics / loisir / sport

faible moyenne forte densité

Espace public



Espace minéral cerné / ouvert



Espace vert cerné / ouvert



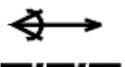
Centralité



Elément identitaire à préserver



Mesures d'intégration spécifiques



Séquences visuelles



Axe visuel



Seuil / entrée de quartier, de ville, de village

Concept de mobilité et concepts d'infrastructures techniques



Connexions



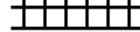
Réseau routier (interquartier, intraquartier, de desserte locale)



Mobilité douce (interquartier, intraquartier)



Zone résidentielle / de rencontre



Chemin de fer



Aire de stationnement



Parking couvert / souterrain



Parking public / privé



Transport en commun (arrêt de bus / gare et arrêt ferroviaire)

Infrastructures techniques



Axe principal pour écoulement et la rétention des eaux pluviales



Axe principal du canal pour eaux usées

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



Coulée verte

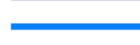


Biotopes à conserver

Légende supplémentaire



Bassin de rétention

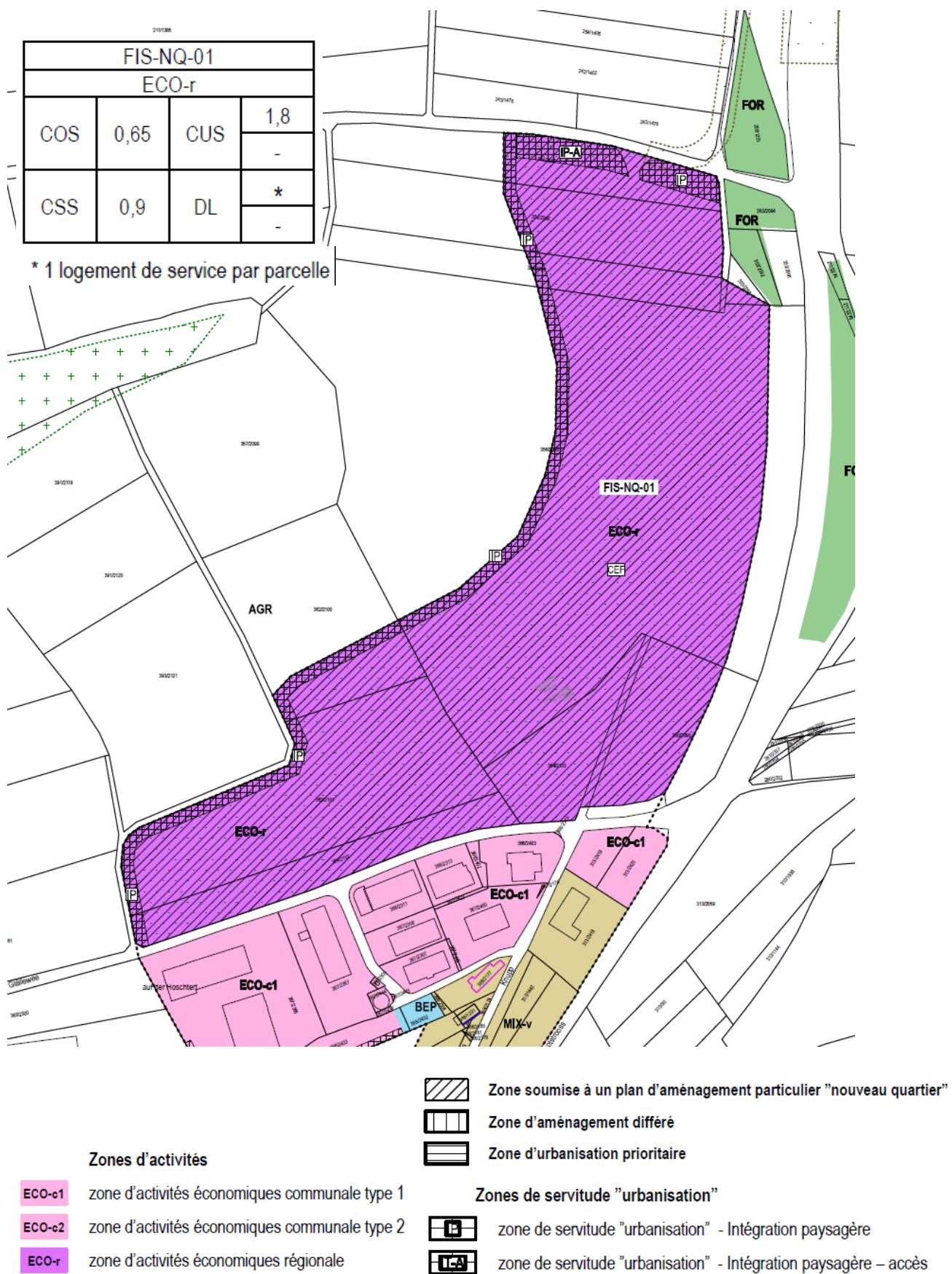


Ruisseau



Biotope à compenser

2.2. Modification ponctuelle du PAG en cours de procédure



Modifications en orange

Art. 20 Emplacements de stationnement pour véhicules motorisés

Sont à considérer comme minimum pour les emplacements pour véhicules motorisés :

- 2 emplacements par logement de type maison unifamiliale ;
- 1 emplacement par logement de type collectif d'une surface habitable inférieure ou égale à 55 m² ;
- 2 emplacements par logement de type collectif d'une surface habitable supérieure à 55 m² ;
- 1 emplacement par logement dans la localité de Clervaux indépendamment du type ou de la surface habitable du logement ;
- 1 emplacement par logement abordable au sens de l'article 2 de la loi du 30 juillet 2021 relative au pacte logement ;
- 1 emplacement par tranche de 50 m² de surface construite brute pour les bureaux, administrations, commerces, cafés et restaurants ;
- 1 emplacement par tranche de ~~50 m²~~ 75 m² de surface construite brute ~~ou par tranche de 5 salariés~~ pour les établissements industriels et artisanaux ;
- 1 emplacement par tranche de 150 m² de surface construite brute pour les halls de stockage ;
- 1 emplacement par tranche de 30 m² de surface construite brute pour les stations-service et les garages-ateliers de réparation, avec un minimum de 4 emplacements par établissement ;
- 1 emplacement par tranche de 5 lits individuels pour les constructions hospitalières et hôtelières et les foyers ;
- 1 emplacement par tranche de 5 sièges pour les lieux de réunion et les salles de spectacles ;
- 1 emplacement par tranche de 8 enfants et 1 emplacement par emploi pour les crèches et les internats.

Pour un logement intégré dans une maison unifamiliale ainsi que pour les commerces, cafés et restaurants au rez-de-chaussée d'un immeuble situés en zone piétonne, aucun emplacement de stationnement n'est exigé.

Les établissements commerciaux et artisanaux doivent en outre prévoir sur leur terrain :

- un nombre suffisant d'emplacements de stationnement pour leurs véhicules utilitaires avec un minimum d'un (1) emplacement ;

- un nombre suffisant d'emplacements de stationnement pour les véhicules de livraisons.

Pour le changement d'affectation d'une construction existante, l'augmentation du nombre de logements et pour l'extension de constructions existantes, les emplacements de stationnement correspondants sont exigés.

Pour les constructions avec plusieurs affectations, le nombre d'emplacement sera calculé séparément pour chaque affectation et ceux-ci seront additionnés pour toute la construction.

Pour les autres affectations ou entreprises ne figurant pas dans la liste ci-dessus, le Bourgmestre fixe un nombre suffisant d'emplacements de stationnement en fonction de l'affectation projetée.

Les emplacements de stationnement ou de garages privés pour véhicules motorisés doivent être aménagés par les propriétaires à leurs frais et sur fonds privés.

Les emplacements de stationnement obligatoires doivent être réalisés sur le terrain même de la construction à laquelle ils se rapportent. Dans les zones soumises à l'élaboration d'un plan d'aménagement particulier « nouveau quartier » suivant l'Art. 28 de la présente partie écrite, les emplacements de stationnement peuvent être regroupés sur un terrain différent de celui de la construction concernée.

Les emplacements de stationnement obligatoires réalisés pour une affectation précise, sont liés de manière indissociable à cette dernière. Les emplacements de stationnement obligatoires liées notamment à un logement ne peuvent être vendus séparément. Les emplacements de stationnement ne peuvent être pris en compte que pour une seule et même construction.

Lorsque des emplacements de stationnement obligatoires ont été supprimés, le propriétaire est tenu de les remplacer.

Dérogations :

a) Le bourgmestre peut accorder une dérogation totale ou partielle aux prescriptions concernant le nombre des emplacements de stationnement en cas de transformation ou de changement d'affectations :

- d'immeubles classés monuments nationaux ou inscrits à l'inventaire supplémentaire en vertu de la loi modifiée du 18 juillet 1983 concernant la conservation et la protection des sites et monuments nationaux ;
- d'immeubles dans les secteurs protégés d'intérêt communal de type « environnement construit » ou de « constructions à conserver » au sens de l'Art. 27 de la présente partie écrite ;
- d'immeubles indiqués dans la partie graphique du plan d'aménagement général comme « gabarit d'une construction existante à préserver » au sens de l'Art. 27 de la présente partie écrite, à condition que ces constructions soient maintenues,

et à condition que le propriétaire :

- démontre qu'il se trouve dans l'impossibilité d'aménager l'ensemble ou une partie des emplacements de stationnement imposés et
 - s'engage à verser une taxe compensatoire pour les emplacements de stationnement manquants fixée au règlement-taxe.
- b) Une dérogation à l'obligation d'aménager les emplacements de stationnement obligatoires sur le terrain même de la construction à laquelle ils se rapportent, peut être accordée, pour des raisons :
- de topographie,
 - de nature du terrain et du sous-sol,
 - de desserte,
 - d'intégration urbanistique,
 - d'emplacements regroupés.

si le requérant s'engage :

- soit à réaliser les emplacements de stationnement obligatoires sur un terrain lui appartenant et situé dans un rayon de 250 mètres par rapport au terrain où la construction doit être érigée - ces emplacements ne doivent pas être affectés à une seconde construction ;
 - soit à acquitter, auprès de la commune, une taxe compensatoire pour aires de stationnement manquantes, fixée au règlement-taxe et devant être approuvée par le Conseil communal sur avis de la commission des bâtisses.
- c) Dans les zones soumises à l'élaboration d'un plan d'aménagement particulier « nouveau quartier » suivant l'Art. 28 de la présente partie écrite, une dérogation par rapport au nombre d'emplacements de stationnement requis pour les établissements artisanaux et industriels peut être accordée, à condition que ce nouveau quartier repose sur un concept de mobilité traitant les déplacements en voitures particulières, en transport en commun et en mobilité active.

[...]

Art. 25 Zone de servitude « urbanisation »

Les zones de servitude « urbanisation » comprennent des terrains situés dans les zones urbanisées, les zones destinées à être urbanisées ou dans les zones destinées à rester libres. Elles sont indiquées dans la partie graphique du plan d'aménagement général.

Des prescriptions spécifiques sont définies pour ces zones afin d'assurer la sauvegarde de la qualité urbanistique, ainsi que de l'environnement naturel et du paysage d'une certaine partie du territoire communal.

(1) Servitude urbanisation type « intégration paysagère » [ZSU-IP]

En vue d'assurer l'intégration des constructions dans le paysage, un espace vert de transition entre l'agglomération et le paysage, adapté aux caractéristiques du site, est à aménager. En garantissant le caractère intégratif, la plantation ne doit pas nécessairement être continue.

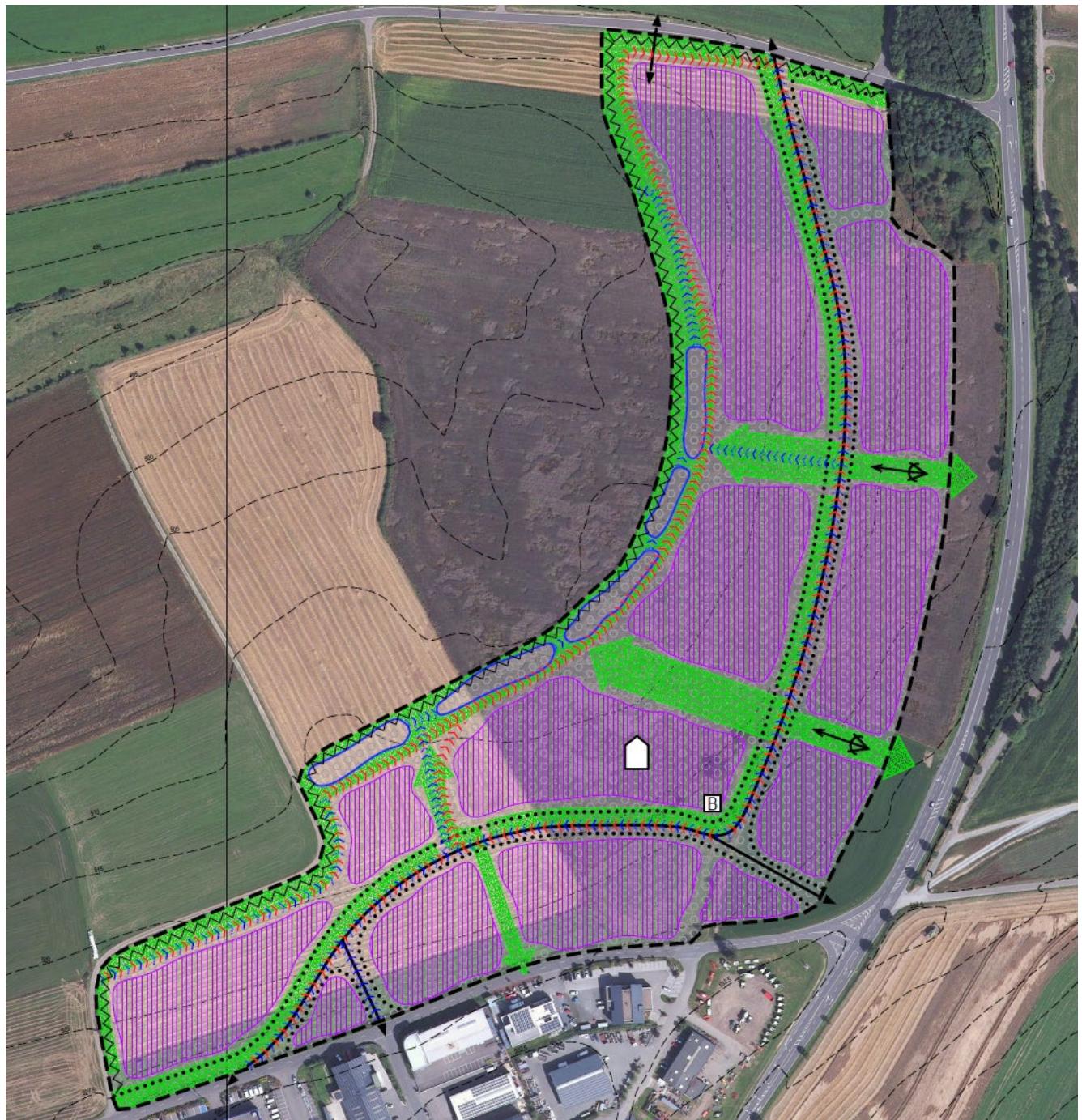
Y sont interdits les constructions, les remblais et les déblais de terre.

Par dérogation à ce qui précède, des aménagements ayant pour but la rétention des eaux de surface ainsi que des chemins piétonniers dédiés à la mobilité douce y sont autorisés. Dans tous les cas, l'objectif et le fonctionnement de la servitude doivent être garantis.

Les plantations prévues sont exclusivement des essences indigènes à feuilles caduques, adaptées au site.

Dans la zone de servitude urbanisation type « intégration paysagère - accès » [ZSU-IP-A], est également autorisé un accès carrossable privé d'une largeur maximale de 8,00 m, sans tenir compte des rayons de braquage. La couverture de plantations de la ZSU-IP-A doit correspondre à 60 % des fonds couverts par la servitude.

Schéma directeur modifié :



Délimitation des lots / îlots

- Délimitation du schéma directeur
- Courbes de niveaux du terrain existant

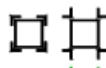
Concept de développement urbain

Programmation urbaine / Répartition sommaire des densités

			Logement
			Commerce/ services
			Artisanat / Industrie
			Equipements publics / loisir / sport

faible moyenne forte densité

Espace public



Espace minéral cerné / ouvert



Espace vert cerné / ouvert



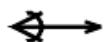
Centralité



Elément identitaire à préserver



Mesures d'intégration spécifiques



Séquences visuelles



Axe visuel



Seuil / entrée de quartier, de ville, de village

Concept de mobilité et concepts d'infrastructures techniques



Connexions



Réseau routier (interquartier, intraquartier, de desserte locale)



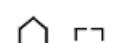
Mobilité douce (interquartier, intraquartier)



Zone résidentielle / de rencontre



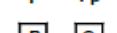
Chemin de fer



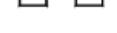
Aire de stationnement



Parking couvert / souterrain



Parking public / privé



Transport en commun (arrêt de bus / gare et arrêt ferroviaire)



Infrastructures techniques



Axe principal pour écoulement et la rétention des eaux pluviales



Axe principal du canal pour eaux usées

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



Coulée verte



Biotopes à conserver

Légende supplémentaire



Bassin de rétention



Ruisseau



Biotope à compenser

2.3. Plan directeur sectoriel

2.3.1. Plan directeur sectoriel « transport »

Le PAP est longé par la route nationale 7, concernée par le projet n°5.2 du Plan Sectoriel Transport (PST). Ce projet consiste en la sécurisation de la N7 entre le giratoire Fridhaff et le giratoire Wemperhaard. Il est prévu d'élargir la N7 avec une 2x deux voies, et de créer un giratoire reliant la route nationale et le PAP.

L'administration des Ponts & Chaussées a été consulté afin de coordonner ce projet routier avec le projet de PAP.

2.3.2. Plan directeur sectoriel « zones d'activités économiques »

Le site de PAP a été désigné dans le plan directeur sectoriel « zones d'activités économiques » comme zone d'activités économiques régionales.

Le PSZAE vise l'utilisation rationnelle de l'espace en mettant l'accent sur la désignation de zones d'activités économiques régionales et en favorisant d'abord l'extension d'une zone d'activités existante avant la désignation d'une nouvelle zone sur un nouveau site.

Les communes ne peuvent désigner une nouvelle zone d'activités économiques régionale ou procéder à une extension d'une zone d'activités économiques régionale dans le cadre de leur plan d'aménagement général sans que cette désignation ou cette extension n'ait au préalable fait l'objet d'une désignation ou d'une extension dans le cadre du plan directeur sectoriel « zones d'activités économiques ».

3. Etudes liées au PAP nouveau quartier

3.1. Résumé

Thème	Remarque	
Géomètre	Levé	Réalisé par Schroeder & Associés le 09/07/2020
	Mesurage	Réalisé par BCR le 25/08/2020
Contrainte archéologique		Sondages réalisés le 13/03/2022 par Schroeder & Associés Contrainte levée par l'INRA le 31/05/2022
Plan directeur sectoriel	PDS Transports	Projet n°5.2 : sécurisation de la RN7 + création de carrefour Coordination avec l'administration des Ponts & Chaussées
	PDS Zone d'activités économiques	Zone d'activités économiques régionale
Gestion des eaux	Demande d'accord de principe à l'AGE	Réalisé par Schroeder & Associés Entrée en procédure le 22/08/2024 Procédure en cours (numéro de dossier EAU-ACP-24-0042)
Evaluation des incidences sur l'environnement (EIE)		Réalisé par Pro Solut Avis du ministère de l'Environnement reçu le 02/07/2025 (numéro de dossier EIE/21/0019 - 98532)
Etude paysagère		Réalisée par le bureau LSC 360 (Mersch ingénieurs paysagistes)
Etude des réseaux	Voiries	Réalisé par Schroeder & Associés
	Concept de mobilité	Réalisé par Schroeder & Associés afin de déterminer une clé de stationnement adaptée aux besoins du site
Permission de voirie	Route nationale / Chemin repris	Coordination nécessaire avec l'administration des Ponts & Chaussées. La permission de voirie est à réaliser après l'approbation du PAP.
Etude lumière		Réalisé par le Parc Naturel de l'Our
Etude ombre projetée de l'éolienne		Réalisé par ProSolut, et intégré dans le PAP

3.2. Détails des études

3.2.1. Protection de la nature

Evaluation des incidences sur l'environnement (EIE)

Le dossier EIE est réalisé par le bureau Pro Solut et a été mis en procédure en mars 2025. L'avis du ministère de l'Environnement demande plusieurs modifications.

Le dossier EIE est en cours de finalisation.

3.2.2. Protection du patrimoine culturel

Le bureau Schroeder & associés a en charge la réalisation des sondages archéologiques.

Vestiges archéologiques

L'INRA prescrit des sondages archéologiques de diagnostic dans son avis du 5 mars 2021.

Les sondages de diagnostic archéologique ont été réalisés par Schroeder & associés dont les résultats ont été décrits dans le rapport du 13 mars 2022. Les éléments découverts datent pour la plupart de l'époque contemporaine et sont attribués à la Bataille des Ardennes (2de guerre mondiale).

Dans son courrier du 31 mai 2022, l'INRA estime qu'aucune opération archéologique supplémentaire n'est pas nécessaire et lève les contraintes archéologiques liées au site de projet. Toutefois, En cas de découverte fortuite d'éléments du patrimoine archéologique, il y a lieu d'appliquer les articles 16 et 17 de la loi du 25 février 2022 relative au patrimoine culturel.

Patrimoine architectural

Le site ne comprend pas d'immeubles concernés par une protection nationale ou communale.

3.2.3. Projets routiers liés au PDS transports

Projet de la route nationale 7

Le site de PAP est longé par la route nationale 7, pour laquelle une étude de réaménagement est en cours dans le cadre du plan directeur sectoriel « transports ». L'objectif est d'aménager la nationale en autoroute comprenant la création d'un rond-point en face du PAP.

Projet de piste cyclable

Un projet de piste cyclable est également en cours le long du projet d'autoroute et passe en partie dans l'emprise du PAP NQ.

3.2.4. Manuel paysager

Un manuel paysager accompagne le dossier de PAP NQ. Les principaux éléments du manuel paysager sont traduits dans le règlement du présent PAP NQ notamment en ce qui concerne l'intégration paysagère du projet, les gabarits des constructions, les talus, les murs de soutènement, les clôtures, les matériaux, les teintes, le choix des espèces végétales.

- ➔ Cette étude est à retrouver en annexe du PAP.

3.2.5. Etude lumière

Le Parc Naturel de l'Our a réalisé en interne avec un conseiller luminaire une étude sur la gestion des luminaires au sein du PAP. Ces données ont été intégrées à la partie écrite du PAP pour être rendue obligatoires.

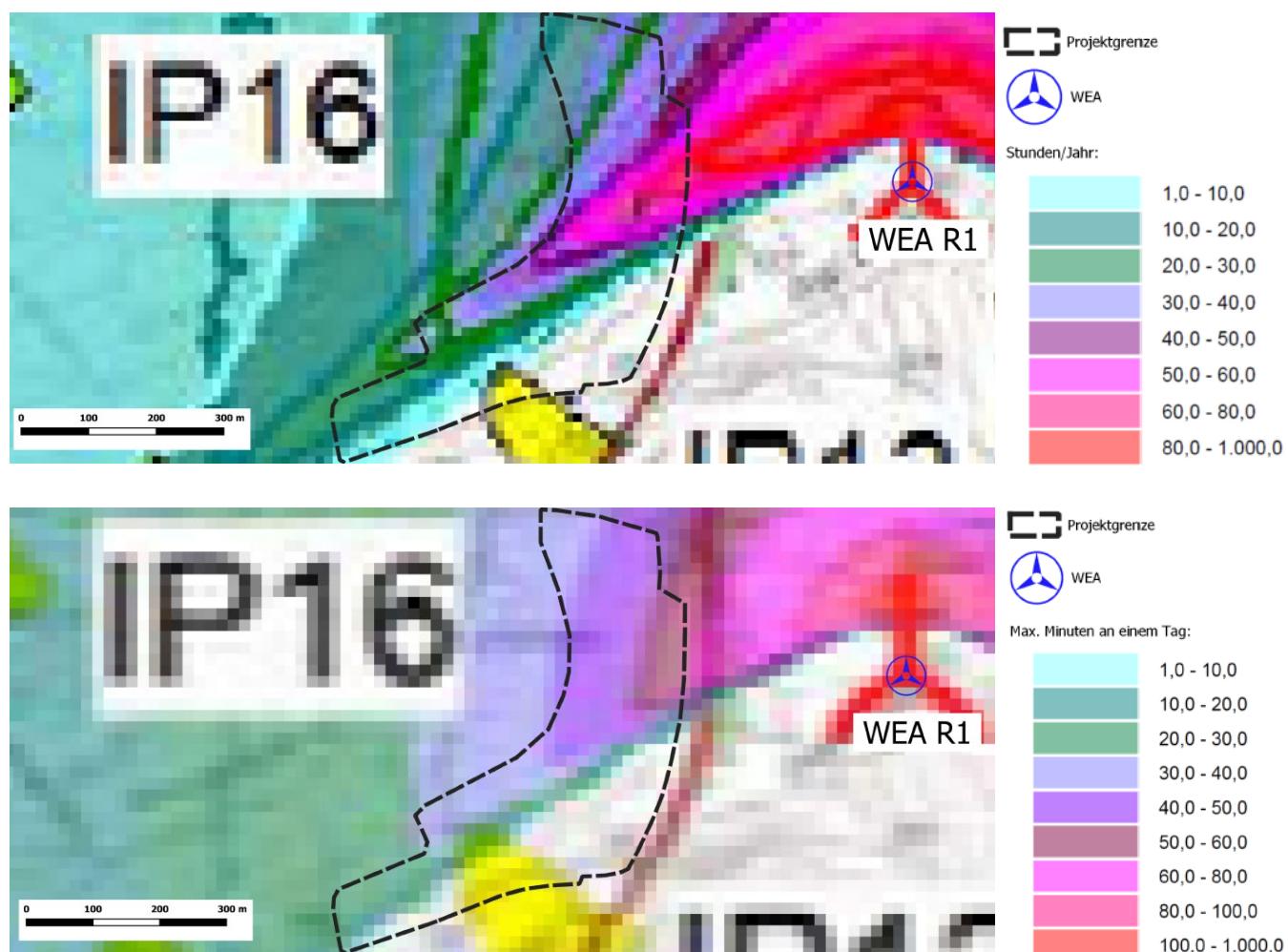
- ➔ Cette étude est à retrouver en annexe du PAP.

3.2.6. Etude sur l'ombre projetée de l'éolienne

Une analyse de l'ombre projetée par les pales de l'éoliennes a été réalisée par Pro Solut afin de mesurer leur impact sur le PAP NQ et de prescrire des protections adaptées. L'objectif est que l'ombre projetée n'impacte pas les pièces de séjour au sein du PAP NQ au-delà de 30 minutes par jour et de 30 heures par an.

En ce sens, la partie écrite du PAP NQ demande de prendre de mesures en conséquence et la partie graphique du PAP NQ indique l'emprise de l'ombre projetée de l'éolienne.

➔ Cette étude est à retrouver en annexe du PAP.



*Extrait de l'étude de l'ombre portée
de l'éolienne*

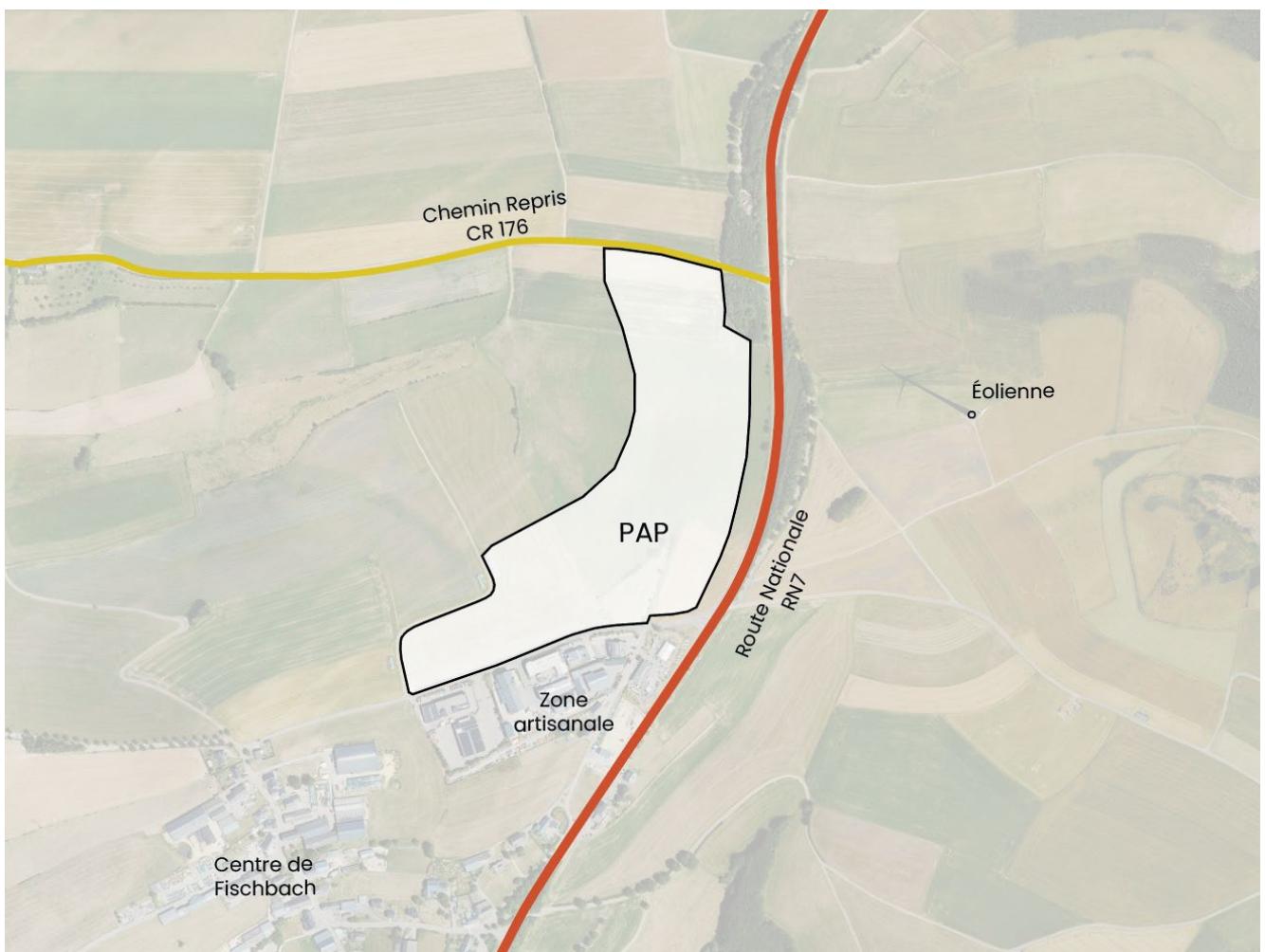
4. Contexte

4.1. Contexte général

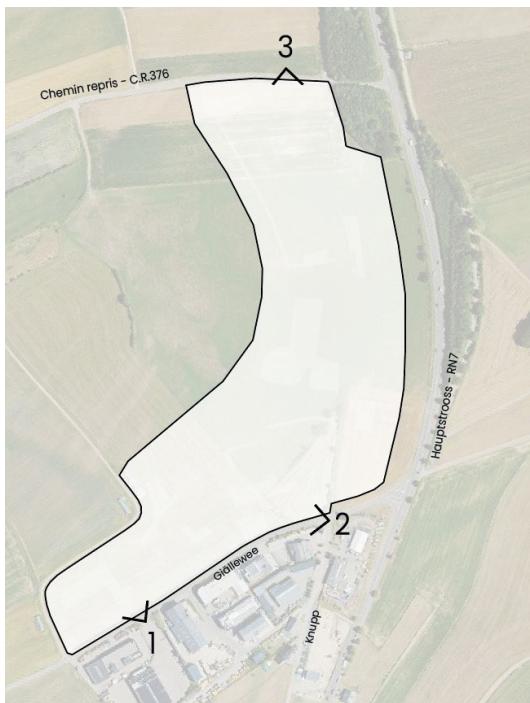
Le PAP se situe dans la localité de Fischbach à Clervaux. Il concrétise la création d'une nouvelle zone d'activité régionale sur une surface de plus de 14 hectares.

Le PAP fait partie du Plan Directeur Sectoriel « zone d'activités économiques » qui incite à développer des zones d'activités économiques à des endroits stratégiques du pays. Le PAP est judicieusement situé le long de la route nationale 7 traversant tout le nord du pays et constitue une extension d'une zone d'activité existante.

Le PAP s'inscrit également dans une démarche de développement durable par l'intermédiaire du Parc Naturel de l'Our dont les communes sont engagées conjointement dans le pacte climat et le pacte nature.



4.2. Situation existante



Le site se compose de champs et de prés avec une topographie relativement accentuée.

Il se localise en vis-à-vis d'une zone d'activité existante.



Point de vue 1



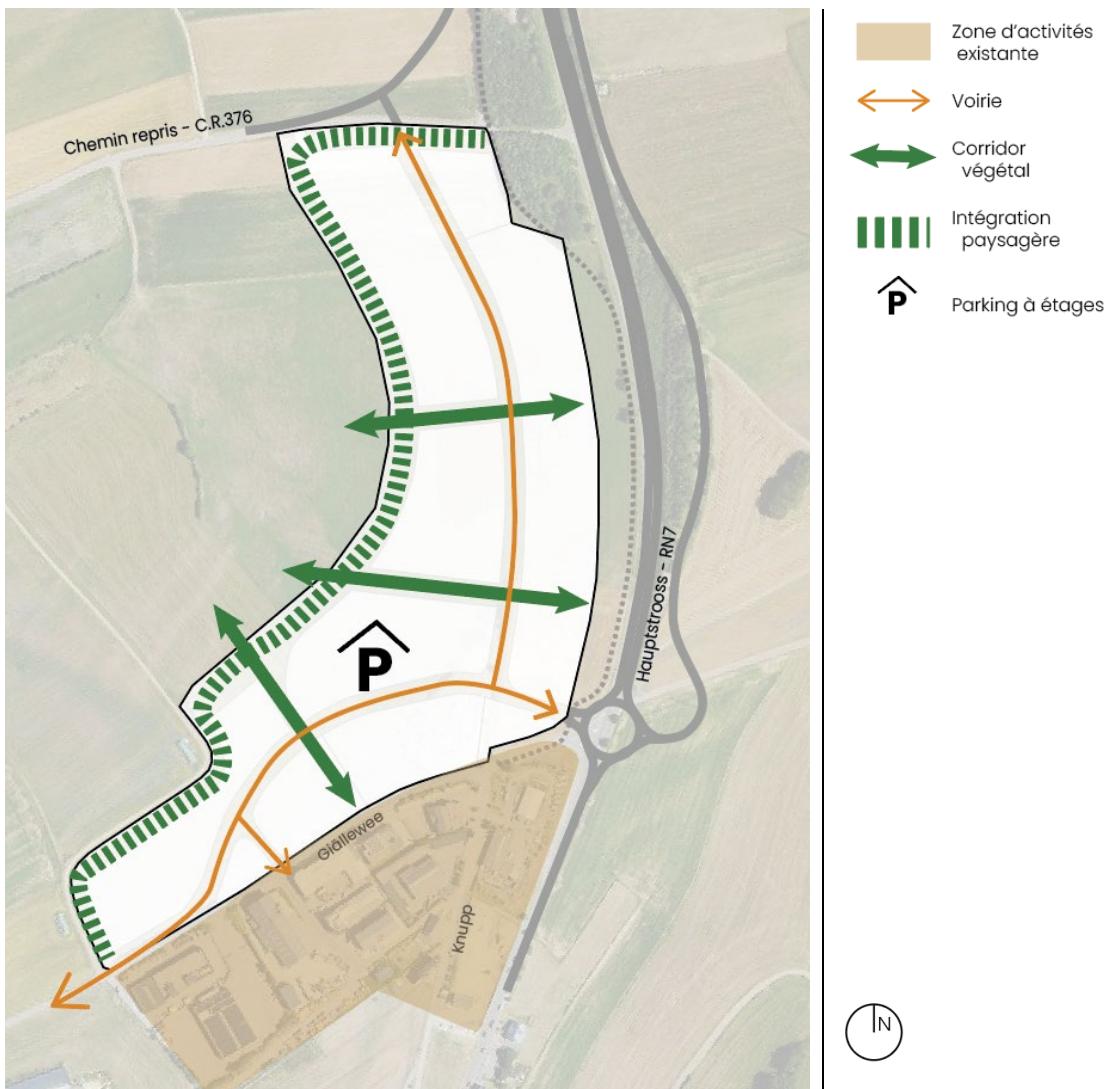
Point de vue 2



Point de vue 3

5. Concept urbanistique

5.1. Programme d'aménagement



Le présent projet constitue une extension d'une zone d'activité existante.

La voirie créée dans le PAP permet de fortement limiter la circulation sur une portion de la Giällewee, et de rejoindre directement le futur rond-point de la route nationale RN7.

L'aménagement d'un parking à étages pour voitures et camions au centre de la zone d'activité et sur un lot privé permet de regrouper une majorité des stationnements sur une plus petite surface au sol. Un arrêt de bus est également prévu à proximité du parking à étages.

Des corridors végétaux traversent le site. Ils se connectent à la bande d'intégration paysagère en vis-à-vis de la vue ouverte vers la vallée.

Les gabarits représentés sur la partie graphique du PAP sont surdimensionnés par rapport à la surface constructible maximale autorisée par lot afin de donner une marge de manœuvre aux futurs propriétaires. Par lot, l'emprise au sol est limitée à 65% et la surface scellée à 70%.

5.2. Illustrations 3D



Vues 3D (© Infovision)

2



5



Vues 3D (© Infovision)

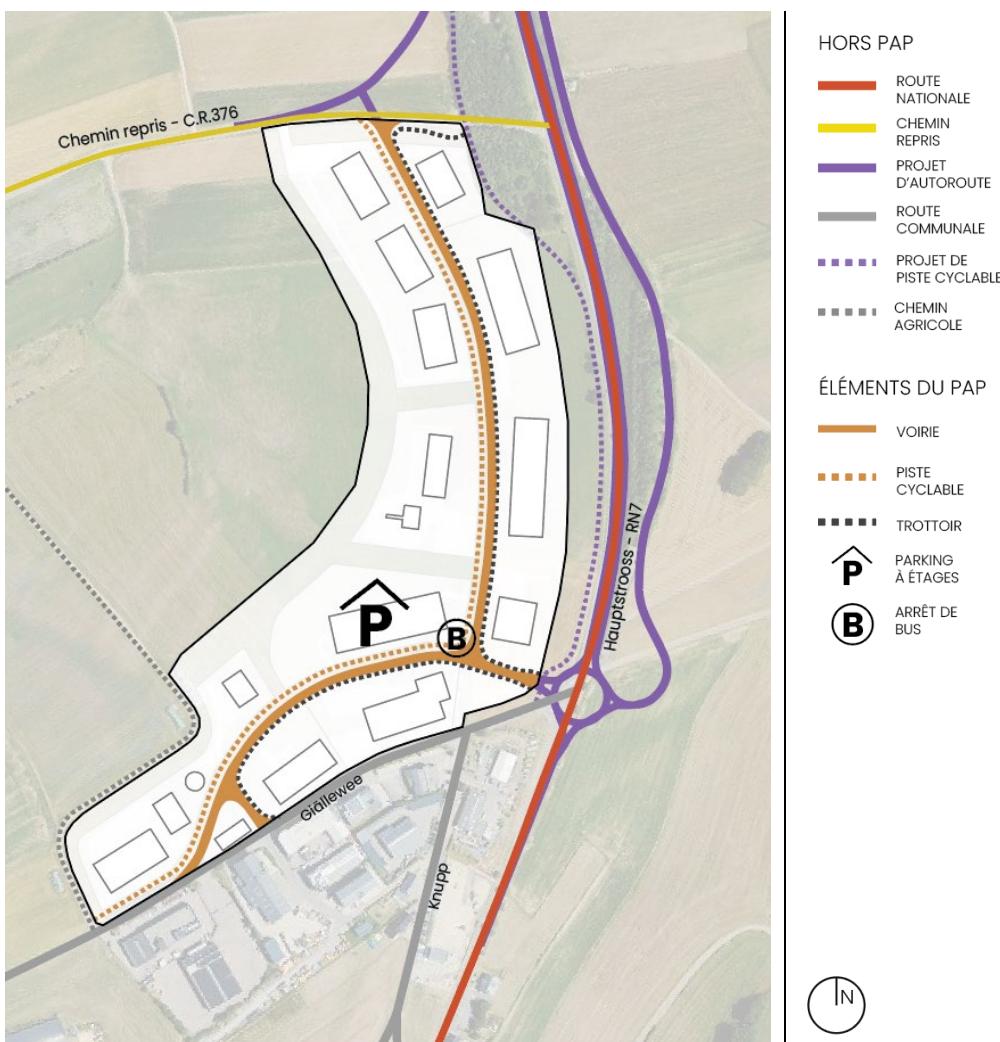
3



4



5.3. Circulation et stationnement



5.3.1. Stationnements

Le parking à étages regroupe l'entièreté des stationnements requis par le règlement du PAP. Ce concept de stationnements permet de réduire drastiquement l'espace requis pour les véhicules et de libérer plus d'espace pour les espaces verts et les immeubles. Cela permet également de diriger la circulation automobile vers le parking à étages plutôt que de la disperser dans le PAP.

Chaque stationnement du parking à étages est équipé d'une borne de recharge électrique. On retrouve aussi des avantages concernant les bornes de recharge électrique puisqu'elles sont réunies au même endroit, ce qui rend leur mise en place plus économique et mieux organisée. Le parking à étages prévoit des stationnements camions, répondant ainsi aux besoins de la zone d'activité.

Une étude de mobilité a permis de fixer un nombre adapté de stationnements au sein du PAP.

5.3.2. Circulation

Un projet de rond-point et d'autoroute sont à l'étude pour la Route Nationale RN7.

Le PAP favorise l'utilisation de transports durables grâce à la création d'un arrêt de bus au sein du PAP, la connexion à la piste cyclable nationale, ainsi que l'aménagement de chemin piéton et de pistes cyclables confortables à l'usage.

5.4. Surfaces à céder



Localisation des surfaces à céder

- SURFACE À CÉDER
AU DOMAINE PUBLIC
- SURFACE À CÉDER
AU DOMAINE PRIVÉ DE
LA COMMUNE DE CLERVAUX



La surface cédée au domaine public s'élève à 419,79 ares soit 29,85 % de la surface du projet d'aménagement particulier.

Le lot 11 correspondant à une surface de 2,00 ares est à céder au domaine privé de la commune de Clervaux.

5.5. Gestion de l'eau



Principe de gestion des eaux pluviales

- - → CANALISATION VERS LES BASSINS DE RÉTENTION
- ← → FOSSÉ OUVERT
- BASSIN DE RÉTENTION



La noue paysagère qui longe l'axe routier principale de la zone d'activité permet d'absorber une partie des eaux de pluie et occupe une fonction paysagère au sein du quartier.

Les bassins de rétentions paysagers sont situés en aval du site de projet et composent la limite paysagère entre la zone d'activité et la nature.

Dans le cadre du PAP, plusieurs actions sont mises en place pour faciliter l'infiltration des eaux dans le sol :

- la surface scellée maximale est limitée à 70% de la surface du lot, soit 20% de moins que le maximum autorisé par le PAG ;
- les emplacements de stationnements extérieurs doivent être perméables ;
- au moins 50% de la surface des toitures doit être végétalisée.

Il est prévu d'évacuer l'ensemble des eaux pluviales vers par le thalweg existant par le biais de canalisation d'eaux pluviales à poser en zone verte publique. Le rejet des eaux se fait à l'endroit où le cours d'eau tertiaire *Irbich* prend sa source. La demande d'autorisation relative à l'eau devra indiquer le débit de régulation maximal autorisé afin d'éviter l'érosion du cours d'eau.

5.6. Qualité architecturale

Le PAP prescrit pour les constructions des teintes naturelles, s'intégrant dans le paysage, à savoir des tons allant du blanc cassé, au gris et dans les tons bruns-beiges. Les matériaux sont également réglementés en faveur des matériaux naturels.



CENTRES DE
COMPÉTENCES /
GÉNIE TECHNIQUE
DU BÂTIMENT ET
PARACHÈVEMENT
Bettembourg



Référence
inconnue