



TEXTE DU PROJET

N° de projet : 44/2021-1

2 avril 2021

Wunne mat der Wooltz

Projet de loi autorisant l'État à participer au financement de l'assainissement et de la revalorisation du site du projet « Wunne mat der Wooltz »

Projet de loi autorisant l'État à participer au développement de logements du projet « Wunne mat der Wooltz »

Informations techniques :

| | |
|------------------------------|--|
| N° du projet : | 44/2021 |
| Remise de l'avis : | meilleurs délais |
| Ministère compétent : | Ministère du Logement |
| Commission : | "Affaires économiques, fiscalité et politique budgétaire " |

Projets de loi autorisant l'Etat à participer au financement de l'assainissement, de la revalorisation et du développement de logements du projet « *Wunne mat der Wooltz* »

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| PROJET DE LOI AUTORISANT L'ETAT À PARTICIPER AU FINANCEMENT DE L'ASSAINISSEMENT ET DE LA REVALORISATION DU SITE DU PROJET « <i>WUNNE MAT DER WOOLTZ</i> » | 3 |
| 1. EXPOSÉ DES MOTIFS | 3 |
| 1.1. PRÉAMBULE | 3 |
| 1.2. DEUX PROJETS DE LOI POUR COUVRIR LE FINANCEMENT DE LA RÉALISATION DU PROJET « <i>WUNNE MAT DER WOOLTZ</i> » | 3 |
| 1.2.1. GÉNÉRALITÉS | 4 |
| 1.2.2. STRUCTURATION DES PROJETS DE LOI DE FINANCEMENT | 4 |
| 1.3. <i>WUNNE MAT DER WOOLTZ</i> – RENAISSANCE D'ANCIENNES FRICHES INDUSTRIELLES | 5 |
| 1.3.1. HISTORIQUE | 5 |
| 1.3.2. PRINCIPAUX ATOUTS DU PROJET | 6 |
| 1.3.2.1. ATOUTS URBANISTIQUES | 6 |
| 1.3.2.2. ATOUTS ÉCOLOGIQUES | 6 |
| 1.3.2.3. PHASAGE | 7 |
| 1.4. <i>WUNNE MAT DER WOOLTZ</i> – ASPECTS BUDGÉTAIRES | 7 |
| 2. PROJET DE LOI | 9 |
| 3. COMMENTAIRE DES ARTICLES | 10 |
| 4. FICHE FINANCIÈRE | 11 |
| 5. ANNEXE DESCRIPTIVE DU PROJET « <i>WUNNE MAT DER WOOLTZ</i> » | 13 |
| 5.1. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES | 13 |
| 5.2. OBJECTIFS ET LIGNE DIRECTRICES DU PROJET | 14 |
| 5.2.1. OBJECTIFS DU PROJET | 14 |
| 5.2.2. LIGNES DIRECTRICES DU PROJET | 15 |
| 5.3. CONCEPTS URBANISTIQUE, DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT | 16 |
| 5.3.1. CONCEPT URBANISTIQUE | 16 |
| 5.3.2. AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET GESTION DE L'EAU | 18 |
| 5.3.3. CONCEPT DE MOBILITÉ ET DE STATIONNEMENT | 20 |
| 5.3.4. ECONOMIE CIRCULAIRE | 23 |
| 5.3.5. ECONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE | 23 |
| 5.3.6. PASSEPORT DES MATÉRIAUX | 23 |
| 5.3.7. MOBILITÉ DURABLE | 24 |
| 5.4. ETUDES TECHNIQUES | 24 |
| 5.4.1. CONCEPT D'ASSAINISSEMENT ET DE DÉPOLLUTION DES SOLS | 24 |
| 5.4.2. CONCEPT ÉNERGÉTIQUE | 25 |
| 6. FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT | 25 |
| PROJET DE LOI AUTORISANT L'ETAT À PARTICIPER AU FINANCEMENT DU DÉVELOPPEMENT DE LOGEMENTS DU PROJET « <i>WUNNE MAT DER WOOLTZ</i> » | 26 |
| 1. EXPOSÉ DES MOTIFS | 26 |
| 1.1. PRÉAMBULE | 26 |
| 1.2. DEUX PROJETS DE LOI POUR COUVRIR LE FINANCEMENT DE LA RÉALISATION DU PROJET « <i>WUNNE MAT DER WOOLTZ</i> » | 26 |
| 1.2.1. GÉNÉRALITÉS | 27 |
| 1.2.2. STRUCTURATION DES PROJETS DE LOI DE FINANCEMENT | 27 |
| 1.3. <i>WUNNE MAT DER WOOLTZ</i> – RENAISSANCE D'ANCIENNES FRICHES INDUSTRIELLES | 27 |
| 1.3.1. HISTORIQUE | 28 |
| 1.3.2. PRINCIPAUX ATOUTS DU PROJET | 29 |
| 1.3.2.1. ATOUTS URBANISTIQUES | 29 |
| 1.3.2.2. ATOUTS ÉCOLOGIQUES | 29 |

| | | |
|----------|--|----|
| 1.3.2.3. | PHASAGE | 30 |
| 1.4. | <i>WUNNE MAT DER WOOLTZ</i> – ASPECTS BUDGÉTAIRES | 30 |
| 2. | PROJET DE LOI | 31 |
| 3. | COMMENTAIRE DES ARTICLES | 31 |
| 4. | FICHE FINANCIÈRE | 32 |
| 5. | ANNEXE DESCRIPTIVE DU PROJET « <i>WUNNE MAT DER WOOLTZ</i> » | 37 |
| 5.1. | CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES | 37 |
| 5.2. | OBJECTIFS ET LIGNE DIRECTRICES DU PROJET | 38 |
| 5.2.1. | OBJECTIFS DU PROJET | 38 |
| 5.2.2. | LIGNES DIRECTRICES DU PROJET | 39 |
| 5.3. | CONCEPTS URBANISTIQUE, DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT | 40 |
| 5.3.1. | CONCEPT URBANISTIQUE | 40 |
| 5.3.2. | AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET GESTION DE L'EAU | 42 |
| 5.3.3. | CONCEPT DE MOBILITÉ ET DE STATIONNEMENT | 44 |
| 5.3.4. | ECONOMIE CIRCULAIRE | 47 |
| 5.3.5. | ECONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE | 47 |
| 5.3.6. | PASSEPORT DES MATÉRIAUX | 47 |
| 5.3.7. | MOBILITÉ DURABLE | 48 |
| 5.4. | ETUDES TECHNIQUES | 48 |
| 5.4.1. | CONCEPT D'ASSAINISSEMENT ET DE DÉPOLLUTION DES SOLS | 48 |
| 5.4.2. | CONCEPT ÉNERGÉTIQUE | 49 |
| 6. | FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT | 49 |

Projet de loi autorisant l'Etat à participer au financement de l'assainissement et de la revalorisation du site du projet « *Wunne mat der Wooltz* »

1. Exposé des motifs

1.1. Préambule

Le projet « *Wunne mat der Wooltz* », sis à Wiltz, sur le territoire de la commune de Wiltz, est un projet d'une taille équivalente à celle d'un véritable nouveau village. Le Fonds du Logement, promoteur public, en est le maître d'ouvrage. A terme, la réalisation de quelque 872 logements sur ce site, dont 833 construits par le Fonds du Logement, permettra d'accueillir environ 2.000 personnes, propriétaires et locataires confondus, favorisant ainsi une inclusion sociale. Afin de mieux illustrer l'envergure de ce projet, il convient de préciser que près d'un quart des communes du pays comptent moins de 2.000 habitants.

Selon les dernières planifications du Fonds du Logement, le projet « *Wunne mat der Wooltz* » prendra au moins une quinzaine d'années avant d'être finalisé. Comme pour la plupart des projets de logements de plus grande envergure, le Fonds du Logement a prévu la réalisation successive des 7 plans d'aménagement particulier (ci-après PAP) du site, qui seront eux-mêmes construits par lots.

Le présent projet de loi de financement couvre les frais relatifs à l'assainissement des sols, à la revalorisation du site du projet « *Wunne mat der Wooltz* » et à la renaturation des cours de la rivière de la Wiltz.

Un autre projet de financement doit couvrir le coût pour le développement des logements du projet « *Wunne mat der Wooltz* ». Ces deux projets de financement sont complémentaires et sont dès lors étroitement liés. C'est la raison pour laquelle ils sont déposés en même temps.

Les grandes lignes du projet « *Wunne mat der Wooltz* » sont présentées dans les pages qui suivent. De même, le concept urbanistique et écologique du projet est plus amplement décrit en annexe du présent projet de loi.

1.2. Deux projets de loi pour couvrir le financement de la réalisation du projet « *Wunne mat der Wooltz* »

La participation financière de l'Etat est donc répartie sur les deux projets de loi de financement susmentionnés.

Un premier APL, celui qui nous occupe ici ; concerne la totalité des frais d'assainissement et de revalorisation du site.

Le deuxième APL concerne, lui, les coûts liés au développement des nouveaux quartiers résidentiels. Ce deuxième APL connaîtra plusieurs phases, conformément au développement des différents PAP. En effet, il n'est pas possible d'indiquer avec précision tous les coûts exacts d'un PAP – approuvé – pour lequel la planification n'est pas arrivée à un stade avancé. C'est pourquoi le projet de loi portant sur le développement des logements n'incorpore pour le moment que les coûts liés aux PAP Q2, Q5 et Q7. Une future modification de la loi devra être prévue au moment de la réalisation des PAP restants.

1.2.1. Généralités

Dans le cadre du financement du projet « *Wunne mat der Wooltz* » par l'Etat, le périmètre des coûts identifié a été classé en deux catégories :

1. Frais liés à l'assainissement des sols, à la revalorisation des cours d'eau de la Wooltz et à la réalisation des infrastructures particulières en relation avec le site « *Wunne mat der Wooltz* »;
2. Frais de viabilisation et de construction de logements subventionnés prévus dans les différents PAP.

Il est important de noter que les frais relatifs à la première catégorie sont indispensables à la réalisation de n'importe quelle activité future sur le site. Il s'agit des coûts nécessaires pour transformer une friche industrielle lourdement contaminée en site capable d'accueillir une nouvelle occupation et qui sont pris en charge par le budget de l'Etat, conformément à la décision du Conseil de Gouvernement datant de septembre 2011. La réaffectation de ces coûts aux utilisateurs finaux du site sera faite dans la limite de la faisabilité économique et dépend largement de l'utilisation finale qui en sera faite. Ainsi les surfaces réservées au logement abordable ne pourront générer des recettes suffisantes pour couvrir ces coûts. Il en va autrement des surfaces commerciales en fonction du développement du quartier en général.

Partant, ces coûts « incompressibles » ne peuvent pas être additionnés aux coûts inhérents au développement des logements. Les coûts liés à la revalorisation du site et ceux liés au développement des logements sont dès lors à considérer séparément et font chacun l'objet d'un projet de loi spécifique.

1.2.2. Structuration des projets de loi de financement

Au vu de ce qui précède, il a donc été décidé de préparer deux projets de loi distincts :

1. Le présent projet de loi regroupant la prise en charge des coûts visant l'assainissement et la revalorisation du site (APL 1), c'est-à-dire :
 - Assainissement des sols
 - Renaturation de la Wooltz
 - Infrastructures "particulières" non liées à la construction des logements
2. Un projet de loi dédié au financement du projet de logements à proprement parler (APL 2)
 - Construction de logements
 - Infrastructures "ordinaires" liées aux logements (réseaux, voiries, espaces publics, etc.)

Plusieurs fonds spéciaux contribuent au financement des travaux à réaliser. Ainsi, la renaturation de la Wooltz est prise en charge par le Fonds de la Gestion des Eaux, alors que la revalorisation du site, ainsi que la construction des logements sont couvertes par le Fonds spécial de soutien au développement du logement. Le Fonds des routes et le Fonds du rail contribuent au financement des infrastructures routières et ferroviaires (dont les crédits ne seront pas intégrés aux APL sous objet, dans la mesure où ceux-ci ont déjà été prévus par la loi budgétaire des départements ministériels respectifs).

Chaque projet de loi précise quels crédits seront imputés à chaque Fonds spécial.

Il est proposé d'appliquer cette même structure pour les futurs projets de logements subventionnés de plus grande envergure qui se situent sur des sites complexes nécessitant des travaux de défrichage et d'assainissement.

1.3. Wunne mat der Wooltz – Renaissance d’anciennes friches industrielles

1.3.1. Historique

Depuis le début des années 2000, la question du développement futur des friches industrielles de Wiltz se pose. La complexité du projet et l’envergure exceptionnelle des mesures d’assainissement à déployer ne pouvant pas être assumées par la seule administration communale, le gouvernement s’est depuis plus de 10 ans associé aux études et travaux préparatoires.

A partir de 2007, la Direction de l’aménagement du territoire de l’époque et depuis 2009, le Département de l’aménagement du territoire du Ministère du Développement durable et des Infrastructures cofinance des études urbanistiques dont le résultat est un Masterplan qui prévoit plusieurs variantes de développement. Le projet est synchronisé avec l’élaboration du nouveau plan d’aménagement général de la Ville de Wiltz.

Entre 2009 et 2010, différentes études sont menées sur le site, notamment pour analyser les possibilités de réaménagement des friches industrielles et pour définir un premier concept d’assainissement. Drees & Sommer procède à une première analyse de rentabilité sur base du schéma directeur remis en décembre 2010 par le bureau Albert Speer & Partner GmbH.

En 2011, Progroup poursuit les analyses de rentabilité en se concentrant principalement sur le potentiel d’amélioration budgétaire de l’assainissement du site.

En septembre 2011, le Conseil de Gouvernement décide que l’Etat luxembourgeois prendra en charge la revalorisation complète du site, y compris les coûts d’assainissement et de dépollution du sol.

Entre 2012 et 2014, le FdL procède à un certain nombre d’acquisitions et la première phase des travaux de démolition des bâtiments est réalisée.

En 2016, le bureau HSA remet le Masterplan du projet « Wunne mat der Wooltz », suite à une étroite collaboration entre le bureau d’études, les différents intervenants interministériels, la ville de Wiltz et le FdL.

Entre 2016 et 2018, le FdL effectue la deuxième phase des travaux de démolition des bâtiments.

Entre 2018 et 2019, Drees & Sommer procède à une nouvelle analyse de rentabilité, cette fois sur base du Masterplan et des PAP. Le projet fait dès lors l’objet d’un important travail de densification en concertation avec la Ville de Wiltz.

En 2018 et en 2019, le FdL reçoit les approbations ministérielles pour les PAP Q2 (Geetz), PAP Q3 (Public) et Q7 (Nordhang).

En juillet 2020, le PAP Q5 est approuvé par le Ministère de l’Intérieur et en novembre 2020, c’est au tour des PAP Q4 et Q6.

Le PAP Q1 est en cours de planification.

Le moment est à présent venu d’entamer les travaux d’assainissement, d’infrastructure et de développement des nouveaux logements.

1.3.2. Principaux atouts du projet

1.3.2.1. Atouts urbanistiques

L'aboutissement du plan directeur du projet « *Wunne mat der Wooltz* » est le fruit d'une étroite collaboration entre le bureau d'études urbanistiques, les différents intervenants interministériels, la ville de Wiltz et le Fonds du Logement.

Le projet s'inscrit dans le contexte de CAP 2030 (Plan intégratif du développement de la commune de Wiltz) qui vise à faire de la ville de Wiltz un nouveau pôle attractif combinant logement, loisirs et travail. En effet, la création de ce pôle participatif permettra la création d'une série d'emplois connexes à cette activité.

Dans le souci de favoriser la diversité et l'émergence d'identités urbanistiques et architecturales distinctes, le projet est divisé en sept PAP distincts :

- Q1 : quartier « Gare »,
- Q2 : quartier « Geetz »,
- Q3 : quartier « Public »,
- Q4 : quartier « Südhang »,
- Q5 : quartier « Gierwerei »,
- Q6 : quartier « Ideal »,
- Q7 : quartier « Nordhang ».

Une importante réflexion sur les espaces publics a également eu lieu. De nombreux chemins d'accès, convergeant vers des espaces verts, places et placettes favorisent l'interaction sociale et permettent une perméabilité optimale du site avec les quartiers existants.

Le nouveau projet intègre également des bâtiments publics installés au cœur de celui-ci à proximité de la gare routière. Il y aura entre autres une nouvelle école, une maison relais, un centre sportif, un musée pédagogique et une école de musique.

Les logements revêtiront diverses formes et typologies (habitat individuel, maison plurifamiliale, logements d'étudiants, ...). Les rez-de-chaussée des résidences seront des espaces dédiés aux commerces, à divers services, à des bureaux ou à des restaurants, alors que les logements se trouveront aux étages.

1.3.2.2. Atouts écologiques

La principale ambition est de développer un projet-pilote faisant office de référence en matière de quartier durable et reposant sur quatre piliers : l'économie circulaire sociale et solidaire, l'aménagement urbain, l'optimisation des matières premières et les énergies vertes.

De nouvelles méthodes de travail et de construction liées à l'économie circulaire sociale et solidaire ont été imaginées. Un maximum de matériaux seront par exemple récupérés et réutilisés lors des démolitions. Les bâtiments seront en outre conçus pour être flexibles et modulaires.

La mobilité est un des autres axes forts: les transports en commun sont facilités avec la gare et les bus et la création d'un nouveau pôle d'échange, tandis que la circulation des voitures à l'intérieur des quartiers sera extrêmement réduite, les habitants devant laisser leur véhicule dans des parkings collectifs prévus en périphérie du site et les déplacements à pieds ou en vélo privilégiés. Dès lors, dans la mesure où le rôle de la voiture est appelé à évoluer dans le futur, les trois parkings pourront être progressivement réaménagés pour recevoir d'autres affectations.

L'aménagement urbain a été développé pour tenir compte des enjeux liés à la situation géographique, à la mobilité, aux défis énergétiques et environnementaux actuels. L'assainissement du sol, la création

d'espaces verts et d'espaces urbains ainsi que la renaturation du cours d'eau de la Wooltz font partie intégrante du projet d'urbanisation et offriront des espaces de loisirs et de rencontres entre riverains.

En ce qui concerne le concept énergétique, le Fonds du Logement privilégiera un réseau urbain à basse température avec des systèmes de pompes à chaleur couplés à des panneaux photovoltaïques. Les toitures seront toutes vertes et certaines seront recouvertes de panneaux solaires. L'objectif est de disposer d'un système autonome pouvant faire fonctionner les pompes à chaleur et l'électricité sans devoir prendre de l'énergie sur le réseau.

1.3.2.3. Phasage

Le projet, notamment le concept des infrastructures et réseaux, est conçu de façon à permettre une flexibilité de développement et de réalisation, permettant de procéder aux adaptations nécessaires pendant la durée de réalisation.

Le phasage tel qu'il est prévu à ce stade se décline en 2 étapes (qui sont sujettes à des adaptations au fur et à mesure de l'évolution des travaux) :

- La phase 1 (de 2021 à 2030) comprendra :
 - Les travaux d'assainissement sur l'ensemble du site ;
 - L'ensemble des travaux de renaturation de la Wooltz ;
 - Les travaux de viabilisation et aménagement des espaces publics (voiries, réseaux, place, espaces verts, ...) des quartiers Q2, Q3, Q5 et Q7 ;
 - Les travaux de construction des bâtiments du Fonds sur les quartiers Q2, Q5 et Q7.

- La phase 2 (de 2026 à 2035) comprendra :
 - Les travaux de viabilisation et aménagement des espaces publics (voiries, réseaux, place, espaces verts, ...) des quartiers Q1, Q4 et Q6 ;
 - Les travaux de construction des bâtiments du Fonds sur les quartiers Q1, Q4 et Q6.

1.4. Wunne mat der Wooltz – Aspects budgétaires

La réalisation d'un projet innovant et durable d'une envergure comme celle du projet « Wunne mat der Wooltz » représente un investissement important dû à un certain nombre d'éléments tels que la pollution des sols, la renaturation de la rivière, la construction d'infrastructures particulières rendues nécessaires sur ce site ou des contraintes topographiques du site.

Dès le début, tous les acteurs concernés par la planification du projet « Wunne mat der Wooltz » se sont efforcés, dans la mesure du possible, de minimiser les coûts liés à sa revalorisation et à son développement. Dès lors, le projet a à plusieurs reprises fait l'objet d'études de rentabilité pendant la période de planification. Ainsi, à titre d'exemple, l'analyse de rentabilité effectuée entre 2018 et 2019 en concertation avec la Ville de Wiltz a permis d'augmenter la densité du projet de 12%, passant ainsi de 33 à 37 logements par hectare. Grâce à cet important travail de densification, le nombre de logements est passé de 782 à 872, dont 833 logements seront réalisés par le FdL

Concernant l'assainissement du site, des analyses ont relevé que certains secteurs sur le site ont fortement subi l'influence de l'ancienne affectation industrielle et artisanale. Des études portant sur le sol et les eaux souterraines, effectuées entre 1998 et 2015, ont en effet permis d'identifier et de localiser des contaminations du sol et, à un degré moindre, une altération des eaux souterraines.

En concertation avec les administrations étatiques compétentes, il a été décidé qu'une dépollution complète des sols et/ou des eaux souterraines ne s'avérait pas nécessaire, eu égard aux conditions

géologiques et hydrogéologiques favorables et au risque modéré de pollution diffuse. Cette décision a permis de minimiser le budget d'assainissement sur le site.

De même, des études de rentabilité ont été effectuées à différents stades de planification du projet, afin d'optimiser au maximum les coûts.

En effet, les terrains du site, étant donné les activités historiques, présentent actuellement diverses pollutions dont principalement des métaux lourds et des traces d'hydrocarbures.

La gestion envisagée initialement consistait en l'évacuation d'une partie des terres (celles dépassant le seuil OSW2 : usage sensible de type résidentiel) et pour le reste du site, au confinement des sols en place sous une couche d'enrobé (macadam) et d'un apport de 2 m de matériaux sains. Il avait été ainsi calculé une masse totale de 505.000 tonnes de terres à éliminer, représentant plus de 25.000 camions sur la route (malgré un projet vertueux inscrit dans un cycle d'économie circulaire). Il est à noter également que les coûts historiques calculés, en cas de maintien de cette même méthodologie, auraient dû être revus fortement à la hausse avec le quasi doublement des coûts de mise en décharge depuis 10 ans.

Dans le cadre des évolutions réglementaires actuelles (projet de loi 7237), des enjeux environnementaux et financiers, il a été proposé à l'Administration de l'Environnement de partir sur une approche méthodologique différente et plus actuelle du "*risk based land management*", principe déjà utilisé en Allemagne, France et Belgique. Cette approche se veut pragmatique et permet de valider un usage (logements, commerces, voiries, parcs ...) en fonction du risque sanitaire encourus par les futurs occupants. Ce changement de méthodologie, plus vertueux, a été accueilli favorablement par l'Administration.

Techniquement, l'approche permet de qualifier plus finement l'ensemble des pollutions du site et des déblais afin de permettre via des modèles informatiques sanitaires de valider la réutilisation de ces terres à l'intérieur du projet (exemple sous voirie ou sous espaces verts publics) tout en minimisant les évacuations en décharges. Également, dans ce cadre, des traitements sur sites des terres impactées seront réalisés afin d'abaisser les quantités de polluants (exemple: de type Biotertre, avec la dégradation des hydrocarbures par des bactéries). Il est noté également que des aspects encore plus innovants (R&D) pourront également être étudiés (comme le phytomanagement : dépollutions par les plantes) afin d'apporter encore plus de valeurs ajoutées à ce projet de grande envergure.

A présent, l'enjeu est donc bien de varier les techniques et traitements (innovants) afin de minimiser l'impact environnemental et financier.

Néanmoins, au vu des contraintes techniques et environnementales que présente le site, il est évident que ni la Ville de Wiltz, ni le Fonds du Logement n'ont la capacité financière pour prendre en charge son assainissement et sa viabilisation.

De même, il est difficilement concevable que les frais d'assainissement et d'infrastructure indispensables à la revalorisation de ce site que l'Etat doit prendre en charge, soient refacturés aux futurs acquéreurs de logements à coût modéré, remplissant les conditions pour l'octroi d'aides individuelles au logement.

Partant, dans le cadre d'une politique visant d'une part à promouvoir un développement urbain intégré et durable et d'autre part à mettre sur le marché davantage de logements abordables, une prise en charge intégrale des coûts d'assainissement et de revalorisation par l'Etat est inévitable. Il s'agit des coûts définis dans le projet de loi autorisant l'Etat à participer au financement de l'assainissement et de la revalorisation du site « *Wunne mat der Wooltz* ». Cette participation financière de l'Etat a pour base légale les articles 2 et 3 de la loi du 25 mars 2020 portant création du Fonds spécial de soutien au développement du logement.

Un autre projet de loi portera sur le développement de logements du projet et couvrira quant à lui les frais en relation directe avec la création de logements.

2. Projet de loi

Art. 1^{er}

(1) Le Gouvernement est autorisé à participer, conformément aux dispositions de la loi du 25 mars 2020 portant création du Fonds spécial de soutien au développement du logement, au financement de l'assainissement des sols et à la revalorisation du site du projet « Wunne mat der Wooltz », sis à Wiltz et déclaré d'intérêt général.

(2) Le Gouvernement est autorisé à participer, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau, au financement des travaux relatifs à la renaturation des cours d'eau de la rivière Wooltz sur le site du projet « Wunne mat der Wooltz ».

(3) Les travaux visés aux paragraphes (1) et (2) sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du Fonds du logement.

Art. 2.

(1) Les dépenses engagées au titre des travaux visés à l'article 1^{er}, paragraphe (1), ne peuvent pas dépasser le montant de 101.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 837,53 de l'indice semestriel des prix de la construction d'avril 2020. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice précité.

(2) Les dépenses engagées au titre des travaux visés à l'article 1^{er}, paragraphe (2), ne peuvent pas dépasser le montant de 25.500.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 837,53 de l'indice semestriel des prix de la construction d'avril 2020. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice précité.

Art. 3.

(1) Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} paragraphe (1) sont imputables sur les crédits du Fonds spécial de soutien au développement du logement.

(2) Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} paragraphe (2), sont imputables sur les crédits du Fonds pour la gestion de l'eau.

Art. 4.

Par dérogation à l'article 16 b) de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter en vertu de la présente loi peut excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.

3. Commentaire des articles

Art. 1^{er}

Par la présente disposition, le Gouvernement est autorisé à participer par le biais d'une subvention au financement de l'assainissement et la revalorisation du site du projet « *Wunne mat der Wooltz* », ainsi que et de la renaturation des cours d'eau de la rivière Wooltz. Le projet « *Wunne mat der Wooltz* », sis à Wiltz, est réalisé par le Fonds du Logement, établissement public et promoteur public au sens de l'article 16 de la loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement.

La participation financière est fixée conformément aux dispositions de la loi du 25 mars 2020 portant création du Fonds spécial de soutien au développement du logement. Aux termes de cette loi, le Fonds spécial peut intervenir dans le financement de logements au sens de la loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement, mais peut également participer financièrement à des frais extraordinaires relatifs à la revalorisation, l'assainissement et à la viabilisation d'anciens sites industriels en vue de la création de logements. Sans l'exécution de ces travaux relatifs à l'assainissement, la revalorisation et à la renaturation de ce site, la réalisation de projets de logements ou de tout autre projet s'avère impossible.

Pour que ces frais soient éligibles, il faut toutefois que le projet de logements subventionnés concerné soit déclaré d'intérêt général par le Gouvernement en conseil.

Le projet « *Wunne mat der Wooltz* » a été déclaré d'intérêt général par le Gouvernement en conseil en sa séance du 24 février 2021, conformément à l'article 2(5) de la loi du 25 mars 2020 portant création du Fonds spécial de soutien au développement du logement.

Art. 2

Cette disposition détermine les enveloppes budgétaires servant au financement de l'assainissement, la revalorisation et la renaturation du projet « *Wunne mat der Wooltz* ».

Ces deux enveloppes budgétaires sont rattachées à l'indice semestriel des prix de la construction valable au mois d'avril 2020 (valeur 837,53). Cet article comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Il convient de préciser qu'une autre loi est prévue pour le financement du développement de logements du projet « *Wunne mat der Wooltz* ». Cette loi ne concerne toutefois pour l'instant que 3 PAP sur un total de 7 prévus pour ce site. En effet, seuls les PAP sur lesquels des logements seront créés qui sont déjà approuvés, respectivement qui seront réalisés à court terme ont été pris en compte dans cette loi.

Le PAP Q3 « Public » est destiné à la construction des infrastructures scolaires dont le financement n'est pas couvert par le projet de loi relatif à la construction des logements.

Le Gouvernement participera également aux frais de construction des logements subventionnés dans les 3 PAP restants, qui seront réalisés ultérieurement. A ce moment, une modification de la première mouture de la loi relative au financement du développement de logements devra être votée.

Art. 3.

Cet article précise que les crédits budgétaires seront inscrits à la charge du Fonds de soutien au développement du logement pour les dépenses relatives à l'assainissement et à la revalorisation du site du projet « *Wunne mat der Wooltz* ».

Les crédits budgétaires relatifs à la renaturation des cours d'eau de la rivière Wooltz seront inscrits à la charge du Fonds pour la gestion de l'eau.

Art. 4.

En raison de l'importance de la surface du site du projet « *Wunne mat der Wooltz* », la réalisation effective des travaux, fournitures ou services sur ce site dépassera la durée de dix exercices budgétaires.

4. Fiche financière

Le présent projet de loi de financement comprend un certain nombre de postes de dépenses qui seront pris intégralement en charge par l'Etat.

Il convient de préciser que les différents postes de dépenses établis à l'euro près n'ont pas été arrondis individuellement afin de ne pas gonfler démesurément l'enveloppe budgétaire. Seul le montant final a été arrondi.

Renaturation

La renaturation des cours d'eau de la Wooltz s'avère indispensable dans la mesure où elle a pour objectif majeur le rétablissement de la rivière en tant que milieu humide écosystémique.

La réalisation de cette opération est de la responsabilité de l'Administration de la Gestion de l'Eau, dans la mesure où elle vise l'amélioration de l'état écologique et la mise en place de la continuité biologique de la Wooltz, conformément à la directive-cadre européenne sur l'eau (2000/60/EG).

La renaturation de la Wooltz sera dès lors financée avec les crédits du Fonds pour la Gestion de l'Eau.

Le coût de la renaturation a été estimé à 25.132.476 EUR.

La renaturation de la Wooltz est décrite de façon plus détaillée sous la partie « Annexe » du présent document.

Assainissement

Le concept d'assainissement et de dépollution des sols est décrit de façon détaillée sous la partie « Annexe » du présent document.

Le coût de l'assainissement a été estimé à 41.432.684 EUR.

Infrastructures énergétiques

Il est prévu de développer sur le site du projet « *Wunne mat der Wooltz* » des infrastructures énergétiques innovantes basées sur une énergie intégralement renouvelable (voir partie « Annexe » pour plus de détails).

Le coût de ces infrastructures énergétiques est estimé à 40.511.359 EUR.

Démontage voies pour CR

Il est envisagé de construire une nouvelle liaison routière sur le site afin de relier les quartiers Oberwiltz avec Niederwiltz, moyennant le prolongement de l'actuelle impasse « chemin repris CR329 Avenue de

la Gare ». Cette nouvelle liaison routière sera aménagée sur l'emprise foncière libérée grâce à la suppression de l'ancienne ligne ferroviaire en direction de Bastogne.

Avant d'entamer les travaux pour la réalisation de la prolongation du CR, il y a lieu de démonter les anciennes voies ferrées.

Le coût du démontage de ces voies a été estimé à 109.777 EUR.

Infrastructure Q3 Public

Le PAP « Q3 Public » est réservé exclusivement à la réalisation de bâtiments publics, dont notamment l'établissement scolaire. Aucun logement ne sera créé dans ce quartier. Les infrastructures ordinaires de ce quartier telles que les voiries, les réseaux et les espaces verts doivent dès lors être pris en charge par l'Etat.

Le coût de ces infrastructures a été évalué à 8.955.831 EUR.

Mur de soutènement

La gare de Wiltz constitue le terminus en impasse de la ligne vers Kautenbach. Actuellement le bout de prolongement de la ligne encore existant est utilisé pour le rebroussement des trains.

Etant donné que ce prolongement sera dorénavant utilisé dans le cadre du projet comme assiette de la voirie principale (CR) servant de voie d'accès au nouveau quartier résidentiel, les CFL doivent créer une nouvelle voie de rebroussement parallèle aux voies existantes. Ce mur servira certes à soutenir cette nouvelle voie, mais sa construction étant rendue nécessaire pour la réalisation de la voirie routière, son financement est affecté aux travaux d'infrastructures extraordinaires nécessaires à la réalisation du quartier résidentiel.

Le coût du mur de soutènement a été chiffré à 3.842.183 EUR.

Travaux préparatoires

La revalorisation du site du projet « *Wunne mat der Wooltz* » nécessite l'exécution préalable d'un certain nombre de travaux nécessaires au bon déroulement des chantiers. Parmi ces travaux, il y a lieu d'énumérer les démolitions, la création des voies d'accès et réseaux provisoires, des bases vies, des cantonnements de chantier), un centre de tri des déchets et la sécurisation du site.

Le coût de ces travaux a été estimé à 5.834.969 EUR.

Tableau récapitulatif de la participation étatique

Au vu de ce qui précède et comme l'illustre le tableau récapitulatif ci-dessous, la participation étatique estimée en vue de l'assainissement et de la revalorisation du site du projet « *Wunne mat der Wooltz* » s'élève à un total de 125.819.280 EUR, dont 25.132.476 EUR seront imputés sur les crédits du Fonds pour la gestion de l'eau et 100.686.804 EUR seront imputés sur les crédits du Fonds spécial de soutien au développement du logement.

| | TOTAL | Q1 Gare | Q2 Geetz | Q3 Public | Q4 Sudhang | Q5 Gierwerei | Q6 Ideal | Q7 Nordhang |
|--------------------------------------|----------------------|---------------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| RENATURATION | | | | | | | | |
| Renaturation | 25.132.476 € | - € | 2.433.591 € | 3.360.533 € | 6.906.115 € | 7.205.525 € | 5.226.712 € | - € |
| ASSAINISSEMENT | | | | | | | | |
| Assainissement | 41.432.684 € | 9.283.625 € | 3.579.003 € | 4.508.492 € | 9.204.759 € | 8.722.176 € | 6.134.629 € | - € |
| INFRASTRUCTURES PARTICULIERES | | | | | | | | |
| Infrastructures particulières | 59.254.119 € | 9.879.552 € | 3.764.569 € | 9.533.890 € | 9.793.342 € | 9.335.116 € | 6.543.552 € | 10.404.099 € |
| <i>Travaux préparatoires</i> | 5.834.969 € | 1.200.427 € | 418.611 € | 578.058 € | 1.187.948 € | 1.180.882 € | 808.378 € | 460.664 € |
| <i>Mur de soutènement</i> | 3.842.183 € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | 3.842.183 € |
| <i>Infrastructures énergétiques</i> | 40.511.359 € | 8.679.125 € | 3.345.957 € | - € | 8.605.394 € | 8.154.234 € | 5.735.174 € | 5.991.475 € |
| <i>Démontage voies pour CR</i> | 109.777 € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | 109.777 € |
| <i>Infrastructure Q3 Public</i> | 8.955.831 € | - € | - € | 8.955.831 € | - € | - € | - € | - € |
| TOTAL APL 1 | 125.819.280 € | 19.163.177 € | 9.777.163 € | 17.402.914 € | 25.904.216 € | 25.262.818 € | 17.904.893 € | 10.404.099 € |

L'enveloppe budgétaire arrondie au demi-million supérieur et à considérer pour le présent projet de loi de financement est dès lors ventilée comme suit :

- 25.500.000 EUR pour le financement des travaux relatifs à la renaturation des cours d'eau de la rivière Wooltz sur le site du projet « Wunne mat der Wooltz »,
- 101.000.000 EUR pour le financement de l'assainissement des sols et à la revalorisation du site du projet « Wunne mat der Wooltz »,

soit une enveloppe budgétaire totale de 126.500.000 EUR.

Répartition pluriannuelle indicative de la participation étatique

A titre indicatif et sous réserve de tout changement dans l'avancement du projet, la fiche financière se répartit dans le temps comme suit :

| Année | Montant estimé |
|-------|----------------|
| 2021 | 3.328.258 € |
| 2022 | 31.396.847 € |
| 2023 | 42.126.724 € |
| 2024 | 25.661.815 € |
| 2025 | 7.569.895 € |
| 2026 | 6.737.885 € |
| 2027 | 4.498.927 € |
| 2028 | 4.498.927 € |

5. Annexe descriptive du projet « Wunne mat der Wooltz »

5.1. Considérations générales

Dans le cadre de la valorisation de la ville de Wiltz en tant que Centre de Développement et d'Attraction (CDA) d'ordre régional et de première importance au sein de l'Oesling, ledit projet de requalification et d'aménagement urbain de la friche industrielle est essentiel.

Le Gouvernement soutient le projet et intervient dans le cadre de sa politique active quant à l'aménagement du territoire et le développement du logement. Ainsi, la commune de Wiltz et le Fonds du Logement ont uni leurs forces en vue de l'élaboration d'un Masterplan requalifiant l'entièreté de cette friche industrielle située au cœur de Wiltz. Ledit Masterplan constitue, à ce jour, le document de planification et d'orientation permettant de cadrer le développement souhaité des lieux.

Afin de conforter le statut communal de Centre de Développement et d'Attraction régional (CDA), l'objectif initial est de renforcer l'accessibilité du site, ce qui a été envisagé via deux axes d'études :

- Faciliter l'accès à la gare aux riverains de la ville de Wiltz, en créant de nouvelles connexions avec les quartiers existants à travers un aménagement urbanistique cohérent et adapté au contexte,
- Connecter le site aux différents réseaux de transports en commun et de mobilité douce, afin de contribuer à une accessibilité et une desserte optimale du secteur d'étude en tant que quartier majeur central.

Afin d'y parvenir, le concept de mobilité locale a été entièrement repensé. En effet, une plateforme multimodale garantira le bon fonctionnement et la complémentarité des réseaux de transports en commun et de mobilité douce. Attenante à des quartiers mixtes d'habitations et d'équipements publics, la plateforme assurera un rôle majeur quant à la dynamique locale et la recherche de synergies au cœur de Wiltz.

5.2. Objectifs et lignes directrices du projet

| | |
|---|---|
| Projet | Projet urbain « <i>Wunne mat der Wooltz</i> » |
| Maître d'ouvrage | Fonds du Logement |
| Périmètre du Masterplan | 25,5 ha |
| Nombre d'unités de logement projetées | 872, dont 833 pour le Fonds du Logement |
| Nombre d'habitants potentiels | 2.007 (propriétaires et locataires confondus) |
| <i>(base de calcul : 2,3 personnes par ménage ou unité de logement)</i> | |

5.2.1. Objectifs du projet

Le site à l'étude constitue une réserve foncière sans précédent et présente l'avantage d'être localisé à proximité directe du centre-ville et de la gare de Wiltz. En se réappropriant cette friche, le Fonds du Logement et la commune de Wiltz saisissent l'opportunité de développer le tissu urbain « de l'intérieur » et de contrer indirectement l'urbanisation des terres agricoles en périphérie.

A l'échelle de la localité, les friches portent nettement atteinte à la qualité de vie des habitants. Elles présentent une rupture dans le tissu urbain constituant un obstacle à la mobilité locale et affectant grandement l'attractivité de Wiltz. Les friches transmettent l'image dévalorisante d'un secteur en déclin, occasionnant des « points noirs » dans la trame bâtie.

Le projet « *Wunne mat der Wooltz* » fait partie du CAP 2030 (Plan intégratif du développement de la commune de Wiltz), qui a notamment pour objectif le développement stratégique et durable du territoire communal en tant que pôle attractif régional. L'enjeu majeur consiste dans la réalisation d'un projet pilote en tant que référentiel en matière de quartier durable, respectivement dans l'approfondissement des trois domaines d'études que sont le volet social, l'économie et l'écologie. L'économie circulaire, sociale et solidaire, la construction de types d'habitat innovants et écologiques, la renaturation de la Wiltz ainsi que la création d'un pôle participatif sont, pour exemple, des thèmes abordés dans le projet « *Wunne mat der Wooltz* ».

Au niveau national et régional, le projet urbain « *Wunne mat der Wooltz* » est en parfaite cohérence avec les intentions de l'IVL (« *Ein Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für*

Luxembourg ») et du PDAT (Programme Directeur d'Aménagement du Territoire), parce qu'il répond notamment aux objectifs suivants :

- « Définir une politique d'urbanisation prioritairement orientée vers la densification et le renouvellement urbain à l'intérieur des villes et villages existants et non sur une consommation supplémentaire d'espaces encore vierges en périphérie »,
- « Générer des projets pilotes en matière de rénovation-réhabilitation urbaine » et éviter la création « d'espaces monofonctionnels »,
- « Promouvoir de manière générale la reconversion des friches industrielles en tenant compte de leur potentiel propre en matière d'aménagement urbain » et en les intégrant « dans le contexte du développement durable du territoire »,
- « Intégrer autant que possible, dans les concepts de reconversion, les anciens bâtiments et les structures spécifiques présentant un intérêt historique de manière à renforcer le caractère identitaire du site »,
- « Créer des structures urbaines et rurales permettant de limiter les déplacements et d'encourager l'utilisation des transports en commun » en densifiant notamment « la structure urbaine aux points de connexion des lignes principales »,
- « Promouvoir un développement multifonctionnel des centres des localités » et « donner une plus grande part au trafic non motorisé dans le système des transports »,
- « Maintenir les bassins de retenue naturels des crues » en renaturant et revitalisant « les cours d'eau aménagés » et en rétablissant « les liaisons écologiques naturelles ».

5.2.2. Lignes directrices du projet

Le projet est élaboré suivant les lignes directrices ci-dessous :

- Mise en place d'un concept d'urbanisation global,
- Concept paysager durable incluant notamment la renaturation de la Wiltz,
- Valorisation de la mobilité douce et renforcement de l'attractivité des transports en commun,
- Présence / utilisation réduites de l'automobile et mise en place de parkings groupés,
- Création de quartiers innovants misant sur la mixité des fonctions :
 - Fonction résidentielle (maisons unifamiliales, habitats groupés et résidences),
 - Commerces et services,
 - Bureaux et administration,
 - Equipements et infrastructures publics (école, école de musique, musée),
 - Loisirs (espaces verts, squares et parcs, aires de jeux).
- Mise en place d'un concept énergétique innovateur et à vocation durable,
- Développement de projets-pilotes quant à l'économie circulaire.





5.3. Concepts urbanistique, de mobilité et d'aménagement

5.3.1. Concept urbanistique



Dans le souci de favoriser la diversité et l'émergence d'identités urbanistiques et architecturales distinctes, la macrostructure du présent projet a été subdivisée en sept quartiers, faisant l'objet, à terme, de sept plans d'aménagement particuliers « Nouveaux Quartiers » (PAP NQ) distincts :

- Q1 : quartier « Gare »
- Q2 : quartier « Geetz »
- Q3 : quartier « Public »
- Q4 : quartier « Südhang »
- Q5 : quartier « Gierwerei »
- Q6 : quartier « Ideal »
- Q7 : quartier « Nordhang »

Chaque quartier se différencie par sa propre identité et contribue ainsi à la diversité architecturale et paysagère souhaitée en ces lieux. L'objectif est de créer des conditions favorables à l'émergence d'une « diversité dans l'unité ».

Les sept quartiers sont reliés entre eux par de nombreuses voies de mobilité douce, convergeant vers des espaces verts de détente et de loisirs ponctués par des squares, places et placettes encourageant l'interaction sociale et permettant d'animer les rives renaturées de la Wiltz.

Les mixités fonctionnelle et sociale sont élevées sur le site avec la présence de nombreux équipements et infrastructures caractéristiques (école, école de musique, musée pédagogique pour enfants, maison-relais), liés à diverses formes et typologies de logements (habitat individuel, maison plurifamiliale, logements d'étudiants, ...).

Les gabarits projetés varient entre trois et cinq niveaux et sont disposés en terrasses dans le respect de la topographie du site. En s'adaptant au site de cette manière, les déblais importants sont évités et l'impact sur l'environnement reste limité. Ces nouvelles constructions sont dotées de toitures végétalisées, pouvant être utilisées comme jardinets et/ou accueillir des panneaux solaires permettant la production d'énergie verte.

La planification du site prévoit la création de nouveaux axes routiers, ponctués aux abords par des constructions dominantes constituant des repères visuels. Au départ de ces nouveaux axes, plusieurs franchissements au-dessus de la Wiltz (routiers et piétons) sont projetés ainsi que plusieurs squares et placettes. A noter l'aménagement de deux places d'envergure permettant la création de séquences visuelles et la lisibilité de certains lieux et/ou bâtiments stratégiques.



1 La première place se situe dans le quartier « Gare » (Q1), aux abords de la gare ferroviaire et de l'ancien bâtiment de la douane. Plusieurs fonctions sont prévues autour, notamment une plateforme de mobilité et un bâtiment mixte multifonctionnel. Ce dernier a pour vocation de structurer la place et de renforcer sa centralité. Il intègre un P+R (Park & Ride), un espace commercial, un restaurant avec vue panoramique sur la vallée de la Wiltz, ainsi que des logements. Le parking sera accessible depuis la rue Michel Thilges de manière à réduire la circulation aux abords de la plateforme et de la gare. Un ascenseur panoramique permettra un accès piétonnier direct depuis le haut du site vers la place, la gare et les constructions et quartiers attenants. La plateforme multimodale connectera toutes les mobilités : transport en commun (ferroviaire et bus), automobile et mobilité douce (piétons et vélos).

2 La seconde place est localisée dans le quartier « Ideal » (Q6) et s'articule autour de la cheminée en brique, point culminant du lieu et témoin de l'ancienne activité industrielle des lieux.



Outre la valeur patrimoniale et symbolique de l'édifice, il est prévu d'y ajouter la fonction ludique et sportive par la mise en place d'un parcours d'escalade ouvert.

Cette place et cette verticalité créent une ouverture dans la trame bâtie permettant de relier les quartiers Q6 (« Ideal ») et Q4 (« Südhang »).

A l'image de la cheminée, le projet conserve également la conciergerie en tant qu'héritage du passé, présentant des qualités indéniables des points de vue architectural, esthétique et/ou social. Après assainissement et mise en conformité, cet édifice sera réaffecté et deviendra un centre d'intérêt au sein de la nouvelle trame bâtie. Ces vestiges patrimoniaux ont un double rôle car ils sont à la fois les témoins de l'activité passée qui a dynamisé la vallée pendant des décennies et le symbole d'un renouveau. Leur interaction avec la nouvelle planification jouera un rôle déterminant dans la création d'une nouvelle identité des lieux, dont le passé industriel ne sera pas gommé mais, au contraire, assumé et revendiqué.

5.3.2. Aménagement paysager et gestion de l'eau

Les rives renaturées de la Wiltz constituent la colonne vertébrale verte du projet. Elles représentent les points de convergence et demeurent l'atout qualitatif majeur du site. Des percées transversales de végétation, en tant que coulées vertes traversant et reliant les différents quartiers, permettent de mettre en évidence les berges et la présence de la Wiltz, jusqu'alors canalisée et très peu visible.



Le traitement des berges et du cours d'eau est une opération d'ampleur dont l'objectif est de réattribuer une identité propre à la Wiltz en tant que rivière, mais aussi et surtout en tant que milieu humide écosystémique.

En redéfinissant les bases originelles et naturelles du cours d'eau, la qualité et le confort de vie des quartiers attenants existants et projetés seront parallèlement grandement améliorés. Les terrasses et les centralités végétales publiques, situées aux abords des berges, seront propices aux rencontres et aux activités de loisirs et de détente.

Les plantations projetées demeurent en adéquation avec la localisation des biotopes existants (biotopes de type sec sur versant sud et ombragé au nord). Les biotopes ombragés de falaise sur le versant nord sont étendus, tandis que les biotopes secs du versant sud sont préservés en majorité. Les structures telles que les murs en pierres sèches, les pelouses maigres, les haies de Benjes et les prairies humides sont autant d'éléments projetés qui viendront compléter la biodiversité locale retrouvée. Le choix de la végétation s'oriente logiquement vers des espèces locales endémiques.

Les terrasses nivelées en aplomb des berges présentent une fonction double. En effet, l'aménagement public de sentiers de mobilité douce et d'aires de jeux apporte le volet ludique et sportif, associé à l'aspect technique et paysager des bassins de rétention d'eaux pluviales. Différents types de bassins sont ainsi prévus et varient selon la taille et l'usage ; ils sont répartis de manière décentralisée au sein du projet. L'environnement humide des bassins de rétention est propice au développement d'espèces animales et végétales spécifiques.

Le site, tel que projeté, apparaît comme un élément d'impulsion déterminant pour la biodiversité locale.

Suite à l'application de la directive-cadre européenne sur l'eau (2000/60/EG), l'amélioration de l'état écologique et la mise en place de la continuité biologique de la Wiltz présentent une importance nationale. Dans ce contexte, cette opération appartient à l'Administration de la Gestion de l'Eau.

Dans le cadre de cette intervention, l'objectif primaire est l'élimination au maximum des interventions anthropiques sur, dans et aux abords du cours d'eau. Afin de contribuer à la formation d'un milieu humide optimal, le réaménagement des berges, l'abaissement du niveau du barrage existant, l'élargissement du lit ainsi que le nivellement naturel du talweg (point le plus bas) sont autant d'interventions projetées.

Des réserves volumétriques, nécessaires à l'activation ciblée d'espaces inondables, ont été envisagées pour protéger les constructions contre les crues de la Wiltz. Une étude hydrologique élargie du cours d'eau, par modélisation 2D, est en phase d'élaboration. La constitution de cette nouvelle base de données permettra la réévaluation in situ des risques d'inondation à prendre en compte.

Concernant les réseaux, la zone d'étude sera assainie via un système séparatif et drainée par la création de plusieurs bassins de rétention d'eaux pluviales à ciel ouvert. L'écoulement gravitaire de l'eau pluviale collectée vers ces bassins se fera via des cunettes, des noues et des fossés à ciel ouvert. Afin d'évacuer les eaux usées, les différents quartiers seront dotés d'égouts raccordés au collecteur principal existant. Celui-ci sera, en grande partie, maintenu en place, à l'exception d'un tronçon qui, pour une question de constructibilité, sera déplacé.

Quelques interventions techniques ponctuelles sont également prévues. Pour exemple, il est prévu d'assainir certains tronçons de ce collecteur par gainage, afin de remédier aux problèmes d'étanchéité et ainsi prolonger sa durée de vie. Le concept de gestion de l'eau tient compte également des bassins d'orage projetés par le Syndicat des eaux résiduaires du Nord (SIDEN).

5.3.3. Concept de mobilité et de stationnement

La finalité recherchée est la création d'un quartier mixte où la circulation motorisée est volontairement réduite et regroupée. Les conditions nécessaires et indispensables à la réalisation de cet objectif se résument dans la complémentarité des réseaux de transports en commun et de mobilité douce, ainsi que dans une accessibilité et une desserte optimales.

C'est pourquoi le présent projet a été conçu sur base du principe de « la ville des courtes distances » ; toutes les fonctionnalités (habitat, bureaux, enseignement, tertiaire, loisirs) sont ainsi regroupées et accessibles à pied. Par ailleurs, le concept de mobilité ne se limite pas à une réflexion centrée uniquement sur les nouveaux quartiers du projet « *Wunne mat der Wooltz* ». Il est envisagé, en effet, de renforcer durablement la mobilité de la ville de Wiltz, respectivement du Centre de Développement et d'Attraction régional (CDA).

Actuellement, le bus est le moyen de transport en commun prioritaire à Wiltz. Toutes les lignes RGTR (Régime Général de Transport Routier) convergent à Wiltz, puis s'étendent, suivant une disposition radiale, dans toute la région. Ces lignes, gérées par le département des transports au sein du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, ont une vocation régionale, voire nationale.

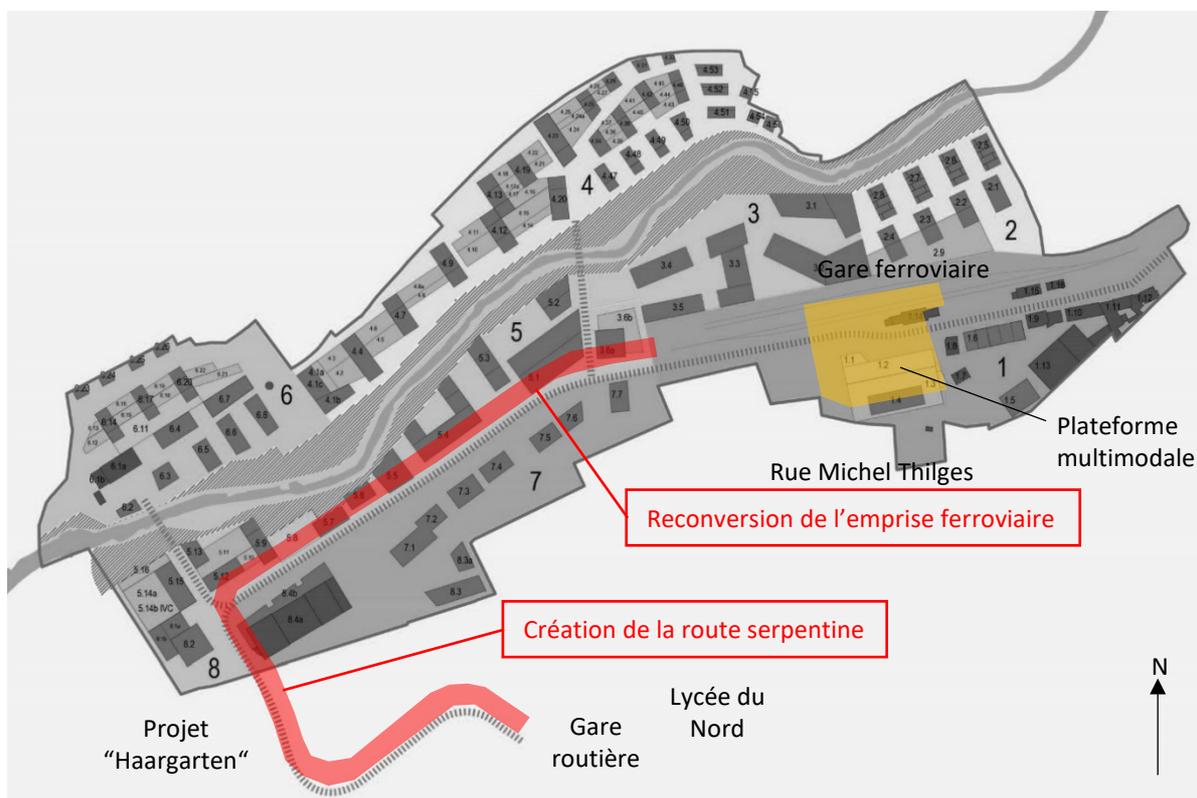
Concernant la connexion du territoire communal au-delà du cadre régional vers les centres de développement et d'attraction (CDA) voisins, le train apparaît comme l'alternative optimale à l'automobile. La gare de Wiltz est située sur un axe secondaire de la liaison Luxembourg / Troisvierges et est desservie par des navettes à cadence de 30 minutes, nécessitant un changement à Kautenbach.

Actuellement, la gare de Wiltz est accessible depuis le réseau routier principal via l'impasse « Chemin repris CR329a / Avenue de la gare ». En raison d'un manque d'espace aux alentours et de la structure de voirie en impasse, la gare demeure peu desservie par les lignes de bus régionaux. C'est la raison pour laquelle le positionnement de la gare routière, comprenant les aires de stationnement et de desserte des lignes de bus, se situe près du Lycée du Nord, soit à une certaine distance et en aplomb du quartier de la gare.

Afin d'améliorer la complémentarité des deux sites, le « City-Shuttle » a été mis en place et permet de relier le lycée et la gare via un trajet en boucle passant par les quartiers Oberwiltz et Niederwiltz. Le « City-Shuttle » connecte les deux extrémités de la ville de Wiltz toutes les 60 minutes.

En conclusion, il apparaît qu'une plateforme de mobilité, permettant une complémentarité et un échange entre tous les modes de transport, fait actuellement défaut sur site. Le concept de mobilité, dans le cadre du projet « *Wunne mat der Woltz* », propose justement une variante d'aménagement afin d'améliorer cette situation.

Suite à la suppression de l'ancienne ligne ferroviaire en direction de Bastogne traversant le site, il est envisagé, sur cette emprise foncière libérée, d'aménager une nouvelle liaison routière. Celle-ci permettra la connexion et la complémentarité recherchées entre les réseaux de bus et de train.



Grâce au prolongement de l'actuelle impasse « Chemin repris CR329 / Avenue de la gare » associé à la reconversion de l'emprise ferroviaire désaffectée et la création de la route serpentine vers l'emplacement du Lycée du Nord, il est possible de permettre un bouclage optimal des transports en commun. L'avantage de cette proposition est qu'elle contribue à une desserte simultanée et aisée, par toutes les lignes de bus, de la gare ferroviaire, de la gare routière et le Lycée du Nord. De plus, la création de la plateforme multimodale dans le quartier « Gare » (Q1) encouragera le recours aux transports en commun et permettra, à terme, d'amplifier l'attractivité de la ville de Wiltz.

En collaboration avec l'Administration des Ponts et Chaussées et les CFL, le présent projet a été conçu en phasage, prévoyant la réalisation de cette nouvelle voirie dès la première phase, ceci permettant un fonctionnement optimal et rapide des transports en commun, en parallèle de l'achèvement des premières constructions du projet.

Cette voirie principale est la seule prévue avec une circulation limitée à 50 km/h. En concertation avec l'Administration des Ponts et Chaussées et le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, il a été retenu de limiter les vitesses à 20 ou 30 km/h dans les environs de la gare, en raison notamment du positionnement de la plateforme occasionnant des flux piétons importants.

D'une manière générale, à partir de la voirie principale, la desserte secondaire (ponts sur la Wiltz) se fera à une vitesse limitée à 30 km/h, tandis que la circulation dans les ruelles des quartiers sera limitée à 20 km/h.

En complément, le terminus de la gare sera transformé. Sa restructuration prévoit un élargissement des quais, la mise en place d'une troisième voie ferrée et la création d'un passage souterrain réservé à la mobilité douce (piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite). Pour compléter la future plateforme multimodale train / bus, un parking de plusieurs niveaux est prévu avec un accès via la N12 (rue Michel Thilges), ceci afin de ne pas augmenter le trafic motorisé devant la gare et en lieu et place de la future plateforme.

A titre d'information, le projet inclut des réalisations privées telles que le parking à étages (P+R) dans le bâtiment multifonctionnel situé aux abords de la gare. Il comptera environ 500 places de stationnement, réparties comme suit :

- environ 200 places seront réservées pour la CFL,
- environ 100 places pour le Fonds du Logement,
- environ 200 places seront destinées à l'activité des commerces et de l'HORECA.

Concernant la mobilité douce, la mise en place de voies réservées est essentielle, tant pour les nouveaux quartiers du projet que pour les quartiers existants de Wiltz. Le développement de la mobilité douce, associé à l'amélioration de desserte des transports en commun, permettra de désenclaver le site. Toutes les nouvelles liaisons piétonnes seront adaptées (voies en site propre et sécurisées via des bornes amovibles), permettant notamment une circulation aisée des personnes à mobilité réduite via la mise en place de rampes et d'ascenseurs. Par ailleurs, de part et d'autre du cours d'eau de la Wiltz, des parcours piétonniers et adaptés seront intégrés dans les espaces verts et aménagements paysagers.

Dans le contexte du projet « *Wunne mat der Wooltz* », il est également prévu le raccordement de la piste cyclable nationale PC20 (Kautenbach / Schleif), au niveau de la gare ferroviaire et du Lycée du Nord. Une liaison supplémentaire longeant la Wiltz sera également aménagée, afin de garantir la continuité de la piste cyclable entre Bastogne et Merkholtz / Kautenbach. Le raccord de la piste existante se situera à l'ouest de la zone d'étude, au nord de la Wiltz, via des rues à circulation réglementée dans les quartiers « Südhang » (Q4) et « Ideal » (Q6). La piste reliera, par un pont, les quartiers « Geetz » (Q2) et « Public » (Q3). Le prolongement de la piste est ensuite prévu dans la zone à trafic modéré du quartier « Geetz » (Q2), via la rue Geetz.

La réflexion s'est également portée sur l'aménagement des infrastructures de transport et sur l'accessibilité piétonne des écoles (école primaire, école de musique et Lycée du Nord) et des commerces de proximité.

La mobilité douce sera valorisée par des emplacements et des services spécifiques au sein des quartiers d'habitation :

- Offre suffisante en matière de places de stationnement pour vélos, directement accessibles depuis l'espace-rue et à proximité directe des logements (ex. boxes à vélos communs),
- Offre de car- et bike-sharing à des endroits stratégiques à proximité directe des logements,
- Offre de location de vélos électriques (liée à la topographie des lieux),
- Nombre limité de places de stationnement dans l'espace public et, concernant les places créées, mise en place d'un dispositif donnant préférence aux voitures, scooters et vélos électriques,
- Stationnements regroupés dans les quartiers d'habitation,
- Aménagement des quartiers et du domaine public conçu prioritairement pour les piétons et les vélos.

De plus, une centrale de mobilité en tant que point d'information, sera implantée au sein du projet et permettra de renseigner l'utilisateur sur les différentes possibilités de déplacement. Des services supplémentaires y seront associés, afin d'encourager l'échange, l'interaction et l'appropriation des lieux par les riverains : entretien et réparation de vélos, services de transport et de livraison, offre de location, organisation de livraisons de colis et de marchandises, mise en place de covoiturage, ...

L'objectif de cette offre de services est d'inciter à la création de synergies locales.

Toutes les mesures envisagées sur site permettront d'inciter les usagers et les habitants à opter pour des modes de transport doux et/ou en commun, voire des transports dits alternatifs (car-sharing, covoiturage, ...). L'idéal recherché est de donner vie à des quartiers urbains mixtes et dynamiques, où la présence de l'automobile sera considérablement réduite.

5.3.4. Economie circulaire

L'économie circulaire désigne un concept économique qui s'inscrit dans le cadre du développement durable et dont l'objectif est de produire des biens et des services tout en limitant la consommation et le gaspillage des matières premières, de l'eau et des sources d'énergie.

La commune de Wiltz a pour objectif de devenir un pôle de référence en matière d'économie circulaire. Dans ce contexte, le projet urbain « *Wunne mat der Wooltz* » apparaît comme le cadre d'intervention idéal pour mener à bien cet objectif. Ainsi, en appliquant les principes de l'économie circulaire sur l'entièreté du périmètre du projet, celui-ci se présenterait comme un projet pilote à l'échelon national.

Le concept global est défini dans le cadre du masterplan et est à approfondir lors des planifications ultérieures des différents quartiers, afin de permettre une mise en œuvre adaptée dès les premières phases d'exécution. Quatre volets principaux constituent l'ossature du concept :

- L'économie sociale et solidaire,
- L'Aménagement durable du territoire,
- La gestion des matières,
- Et l'énergie verte.

Dans le cadre dudit projet pilote et compte tenu des priorités nationales, les réflexions porteront plus précisément sur les trois thématiques suivantes :

5.3.5. Economie sociale et solidaire

L'économie sociale et solidaire représente un volet d'études dans lequel l'activité économique se mêle à l'utilité sociale. L'idée générale est simple et se base sur le principe suivant : partager, emprunter et réparer avant d'acheter.

Pour garantir et développer ce mode alternatif, il est envisagé l'implantation d'un centre d'informations et de formations au cœur même du projet, à proximité de la gare. L'objectif est la création d'un centre participatif favorisant la solidarité, le partage de moyens, de savoir-faire et de compétences.

Plusieurs mesures et actions sont envisagées afin de constituer une communauté dite solidaire :

- Création d'un centre de gestion, de communication et d'innovation / lieu de rencontre pour les réunions et workshops d'échange et de partage,
- Mise en fonctionnement d'un « repair-café » en tant que station de collecte et de réparation d'objets usagés pouvant être destinés à la revente ou au prêt,
- Mise en place de services pour des travaux et aides à domicile,
- Mise en place de services pour la location de biens : car-sharing, outillage, ...
- Développement d'actions stratégiques relatives à la biodiversité locale (compost communautaire, ...),
- Aménagement de jardins communautaires et développement de points de vente des produits provenant de ces jardins,
- Organisation d'événements participatifs.

5.3.6. Passeport des matériaux

Le passeport des matériaux consiste en la création d'une base de données en tant que référencement numérique de tous les matériaux utilisés dans les constructions intégrées au projet. L'idée recherchée est l'identification des provenances et des compositions des matériaux afin de mieux recycler à court, moyen ou long terme. Outre le fait d'encourager les constructions qualitatives, cette base de données apparaît comme un certificat-label permettant de définir la matière et d'en jauger son degré d'impact sur l'environnement. Le passeport des matériaux tiendra compte du développement du « *Product Circularity Data Sheet* (PCDS) » qui sera intégré dans le passeport le cas échéant.

5.3.7. Mobilité durable

Comme expliqué précédemment, le développement de la mobilité douce est un des enjeux majeurs du projet. La planification des secteurs résidentiels et mixtes réside notamment dans la mise en évidence d'espaces publics partagés favorisant l'appropriation du domaine public par les riverains. Les piétons y sont prioritaires et les jeux d'enfants autorisés et sécurisés.

5.4. Etudes techniques

5.4.1. Concept d'assainissement et de dépollution des sols

Certains secteurs du projet « *Wunne mat der Wooltz* » ont fortement subi l'influence de l'ancienne affectation industrielle et artisanale. Des études portant sur le sol et les eaux souterraines, effectuées entre 1998 et 2015, ont permis d'identifier et de localiser des contaminations du sol et, à un degré moindre, une altération des eaux souterraines. Les substances polluantes identifiées appartiennent, majoritairement, aux hydrocarbures polycycliques, aux huiles minérales hydrocarbonées, aux métaux lourds, aux hydrocarbures aliphatiques volatils et aux hydrocarbures aromatiques.

En concertation avec les administrations étatiques compétentes, il a été retenu qu'une dépollution complète des sols et/ou des eaux souterraines ne s'avérerait pas nécessaire, eu égard aux conditions géologiques et hydrogéologiques favorables et au risque modéré de pollution diffuse. De plus, selon les études menées entre 1998 et 2010, une amélioration notable de l'état des eaux souterraines a été constatée.

Un concept d'assainissement et de dépollution des sols a donc été élaboré permettant la mise en œuvre de mesures adaptées conciliant coûts et écologie, sur l'entièreté du site. Le présent concept se caractérise par la renaturation de la Wiltz associée à des mesures d'application, de traitement des pollutions majeures et de protections ciblées, dont les principales sont détaillées ci-après :

- Les pollutions majeures seront traitées à travers un échange de sol,
- Le traitement et la dépollution de la Wiltz seront réalisés à l'intérieur du périmètre projet,
- Les surfaces contaminées seront à imperméabiliser par un degré de scellement maximal,
- Les interventions en profondeur en lien avec des travaux de construction seront limitées au strict minimum,
- L'aménagement de sous-sol constructif en milieu contaminé est proscrit. Seuls des parkings souterrains peuvent être projetés, à la condition d'être situés dans des secteurs non ou faiblement pollués. Des mesures spéciales d'intégration seront toutefois à prévoir quant à l'interaction sol / structure,
- Toute intervention de déblai ou d'excavation sera surveillée et les terrassements en pleine masse seront soumis à analyse et classifiés selon leur degré de pollution,
- L'aménagement et l'utilisation de potagers dans le substrat existant sont interdits, à l'exception des zones non contaminées. Toutefois, leur aménagement dans des ouvrages surélevés est possible,
- L'infiltration des eaux superficielles dans le sol n'est pas autorisée,
- Les eaux de ruissellement s'écoulant gravitairement dans les bassins de rétention puis dans la Wiltz seront contrôlées,
- Les voiries, chemins piétons et places publiques sont à aménager moyennant un degré de scellement maximal,
- Afin d'éviter tout contact entre la population et le sol contaminé, la composition des surfaces non scellées des projets d'aménagement doit être d'au moins 1m. :
 - Couche de terre arable (au moins 0,5 m. d'épaisseur),

- Couche de sol cohésif étanche (au moins 0,5 m. d'épaisseur).

Cette superposition permet d'écarter tout risque de pollution diffuse et contribue à la formation d'un sol à bilan hydrique équilibré et d'une strate de végétation adaptée.

- Les forages et prélèvements d'eaux souterraines ne sont pas autorisés.

Les objectifs de ces mesures sont triples et se résument ainsi :

- Elimination des pollutions majeures afin d'éviter un déplacement de ces substances et de garantir une protection optimale de la population et de l'environnement des lieux,
- Réduction au strict minimum des eaux d'infiltration, afin de prévenir la contamination de ces eaux par le sol, de la nappe phréatique par ces eaux, ainsi que du cours d'eau par la nappe phréatique,
- Mise en place de mesures préventives pour éviter tout contact avec le sous-sol contaminé.

Par manque d'informations actualisées, certains secteurs du projet ne sont pas décrits en détail. C'est pourquoi une demande d'autorisation, conformément à la loi relative aux établissements classés (dite commodo-incommodo), sera introduite sur base du concept de dépollution et d'assainissement du sol, tel qu'expliqué précédemment. Selon ce concept général, autorisé sous la forme d'un arrêté établi par l'Administration de l'environnement, des plans détaillés d'assainissement seront ainsi élaborés. Ils seront alors soumis à des autorisations individuelles dans le cadre des procédures de Plan d'Aménagement Particulier « Nouveau Quartier » (PAP NQ).

5.4.2. Concept énergétique

L'approvisionnement énergétique se base sur une approche techniquement et économiquement innovante, misant sur une énergie renouvelable à 100%. L'alimentation énergétique est dite régénérative, permettant une extension graduelle du réseau selon le développement phasé des différents quartiers constituant le projet.

Le concept global énergétique repose sur les mesures suivantes :

- Création du réseau de chauffage urbain (réseau d'environ 3 000 m. linéaires),
- Installation de capteurs hybrides solaires thermiques (environ 6 000 m²) et de panneaux photovoltaïques-thermiques (PVT) (environ 3 000 m²),
- Insertion de panneaux solaires sur les toits et utilisation de l'énergie solaire (environ 20 000 m², soit environ 3,4 MWp (Mega Watt peak)),
- Stockage inter saisonnier de l'énergie solaire (environ 15 000 m³) et stockage de glace (environ 10 000 m³) en tant qu'alternative,
- Raccordement de pompes à chaleur alimentées par l'énergie solaire et/ou la glace stockée (3 x 750 KW (Kilowatt)),
- Développement d'un réseau de chauffage alternatif pour le quartier « Public » (Q3), à savoir un mode de chauffage à copeaux de bois dont 40% proviendrait de l'entretien paysager quotidien.

6. Fiche d'évaluation d'impact



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

| | |
|--|--|
| Intitulé du projet : | Projet de loi autorisant l'Etat à participer au financement de l'assainissement et de la revalorisation du site "Wunne mat der Wooltz" |
| Ministère initiateur : | Ministère du Logement |
| Auteur(s) : | Tania FERNANDES Mike MATHIAS |
| Téléphone : | 237-84824 |
| Courriel : | tania.fernandes@ml.etat.lu |
| Objectif(s) du projet : | Financement de l'assainissement et de la revalorisation des anciennes friches industrielles du projet "Wunne mat der Wooltz" à Wiltz, en vue d'y réaliser des logements abordables |
| Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s) | Ministère des Finances Fonds du Logement |
| Date : | 19/01/2021 |



Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles : Ministère des Finances,
Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement Durable
Ministère de la Mobilité et des Travaux

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : Oui Non
- Citoyens : Oui Non
- Administrations : Oui Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui Non N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui Non N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Projet de loi autorisant l'Etat à participer au financement du développement de logements du projet « Wunne mat der Wooltz »

1. Exposé des motifs

1.1. Préambule

Le projet « *Wunne mat der Wooltz* », sis à Wiltz, sur le territoire de la commune de Wiltz, est un projet d'une taille équivalente à celle d'un véritable nouveau village. Le Fonds du Logement, promoteur public, en est le maître d'ouvrage. A terme, la réalisation de quelque 872 logements sur ce site, dont 833 construits par le Fonds du Logement, permettra d'accueillir environ 2.000 personnes, propriétaires et locataires confondus, favorisant ainsi une inclusion sociale. Afin de mieux illustrer l'envergure de ce projet, il convient de préciser que près d'un quart des communes du pays comptent moins de 2.000 habitants.

Selon les dernières planifications du Fonds du Logement, le projet « *Wunne mat der Wooltz* » prendra au moins une quinzaine d'années avant d'être finalisé. Comme pour la plupart des projets de logements de plus grande envergure, le Fonds du Logement a prévu la réalisation successive des 7 plans d'aménagement particulier (ci-après PAP) du site, qui seront eux-mêmes construits par lots.

Le présent projet de loi de financement couvre le coût pour le développement des logements du projet « *Wunne mat der Wooltz* ».

Un autre projet de financement doit couvrir les frais relatifs à l'assainissement des sols, à la revalorisation du site du projet « *Wunne mat der Wooltz* » et à la renaturation des cours de la rivière de la Wooltz. Ces deux projets de financement sont complémentaires et sont dès lors étroitement liés. C'est la raison pour laquelle ils sont déposés en même temps.

Les grandes lignes du projet « *Wunne mat der Wooltz* » sont présentées dans les pages qui suivent. De même, le concept urbanistique et écologique du projet est plus amplement décrit en annexe du présent projet de loi.

1.2. Deux projets de loi pour couvrir le financement de la réalisation du projet « *Wunne mat der Wooltz* »

La participation financière de l'Etat est donc répartie sur les deux projets de loi de financement susmentionnés.

Un premier APL concerne la totalité des frais d'assainissement et de revalorisation du site.

Le deuxième APL, celui qui nous occupe ici, concerne, lui, les coûts liés au développement des nouveaux quartiers résidentiels. Ce deuxième APL connaîtra plusieurs phases, conformément au développement des différents PAP. En effet, il n'est pas possible d'indiquer avec précision tous les coûts exacts d'un PAP – approuvé – pour lequel la planification n'est pas arrivée à un stade avancé. C'est pourquoi le projet de loi portant sur le développement des logements n'incorpore pour le moment que les coûts liés aux PAP Q2, Q5 et Q7. Une future modification de la loi devra être prévue au moment de la réalisation des PAP restants.

1.2.1. Généralités

Dans le cadre du financement du projet « *Wunne mat der Wooltz* » par l'Etat, le périmètre des coûts identifiés a été classé en deux catégories :

1. Frais liés à l'assainissement des sols, à la revalorisation des cours d'eau de la Wooltz et à la réalisation des infrastructures particulières en relation avec le site « *Wunne mat der Wooltz* »;
2. Frais de viabilisation et de construction de logements subventionnés prévus dans les différents PAP.

Il est important de noter que les frais relatifs à la première catégorie sont indispensables à la réalisation de n'importe quelle activité future sur le site. Il s'agit des coûts nécessaires pour transformer une friche industrielle lourdement contaminée en site capable d'accueillir une nouvelle occupation et qui sont pris en charge par le budget de l'Etat, conformément à la décision du Conseil de Gouvernement datant de septembre 2011. La réaffectation de ces coûts aux utilisateurs finaux du site sera faite dans la limite de la faisabilité économique et dépend largement de l'utilisation finale qui en sera faite. Ainsi les surfaces réservées au logement abordable ne pourront générer des recettes suffisantes pour couvrir ces coûts. Il en va autrement des surfaces commerciales en fonction du développement du quartier en général.

Partant, ces coûts « incompressibles » ne peuvent pas être additionnés aux coûts inhérents au développement des logements. Les coûts liés à la revalorisation du site et ceux liés au développement des logements sont dès lors à considérer séparément et font chacun l'objet d'un projet de loi spécifique.

1.2.2. Structuration des projets de loi de financement

Au vu de ce qui précède, il a donc été décidé de préparer deux projets de loi distincts :

1. Un projet de loi regroupant la prise en charge des coûts visant l'assainissement et la revalorisation du site (APL 1), c'est-à-dire :
 - Assainissement des sols
 - Renaturation de la Wooltz
 - Infrastructures "particulières" non liées à la construction des logements
2. Le présent projet de loi dédié au financement du projet de logements à proprement parler (APL 2)
 - Construction de logements
 - Infrastructures "ordinaires" liées aux logements (réseaux, voiries, espaces publics, etc.)

Plusieurs fonds spéciaux contribuent au financement des travaux à réaliser. Ainsi, la renaturation de la Wooltz est prise en charge par le Fonds pour la gestion de l'eau, alors que la revalorisation du site, ainsi que la construction des logements sont couvertes par le Fonds spécial de soutien au développement du logement. Le Fonds des routes et le Fonds du rail contribuent au financement des infrastructures routières et ferroviaires (dont les crédits ne seront pas intégrés aux APL sous objet, dans la mesure où ceux-ci ont déjà été prévus par la loi budgétaire des départements ministériels respectifs).

Chaque projet de loi précise quels crédits seront imputés à chaque Fonds spécial.

Il est proposé d'appliquer cette même structure pour les futurs projets de logements subventionnés de plus grande envergure qui se situent sur des sites complexes nécessitant des travaux de défrichage et d'assainissement.

1.3. *Wunne mat der Wooltz* – Renaissance d'anciennes friches industrielles

1.3.1. Historique

Depuis le début des années 2000, la question du développement futur des friches industrielles de Wiltz se pose. La complexité du projet et l'envergure exceptionnelle des mesures d'assainissement à déployer ne pouvant pas être assumées par la seule administration communale, le gouvernement s'est depuis plus de 10 ans associé aux études et travaux préparatoires.

A partir de 2007, la Direction de l'aménagement du territoire de l'époque et depuis 2009, le Département de l'aménagement du territoire du Ministère du Développement durable et des Infrastructures cofinance des études urbanistiques dont le résultat est un Masterplan qui prévoit plusieurs variantes de développement. Le projet est synchronisé avec l'élaboration du nouveau plan d'aménagement général de la Ville de Wiltz.

Entre 2009 et 2010, différentes études sont menées sur le site, notamment pour analyser les possibilités de réaménagement des friches industrielles et pour définir un premier concept d'assainissement. Drees & Sommer procède à une première analyse de rentabilité sur base du schéma directeur remis en décembre 2010 par le bureau Albert Speer & Partner GmbH.

En 2011, Progroup poursuit les analyses de rentabilité en se concentrant principalement sur le potentiel d'amélioration budgétaire de l'assainissement du site.

En septembre 2011, le Conseil de Gouvernement décide que l'Etat luxembourgeois prendra en charge la revalorisation complète du site, y compris les coûts d'assainissement et de dépollution du sol.

Entre 2012 et 2014, le FdL procède à un certain nombre d'acquisitions et la première phase des travaux de démolition des bâtiments est réalisée.

En 2016, le bureau HSA remet le Masterplan du projet « Wunne mat der Wooltz », suite à une étroite collaboration entre le bureau d'études, les différents intervenants interministériels, la ville de Wiltz et le FdL.

Entre 2016 et 2018, le FdL effectue la deuxième phase des travaux de démolition des bâtiments.

Entre 2018 et 2019, Drees & Sommer procède à une nouvelle analyse de rentabilité, cette fois sur base du Masterplan et des PAP. Le projet fait dès lors l'objet d'un important travail de densification en concertation avec la Ville de Wiltz.

En 2018 et en 2019, le FdL reçoit les approbations ministérielles pour les PAP Q2 (Geetz), PAP Q3 (Public) et Q7 (Nordhang).

En juillet 2020, le PAP Q5 est approuvé par le Ministère de l'Intérieur et en novembre 2020, c'est au tour des PAP Q4 et Q6.

Le PAP Q1 est en cours de planification.

Le moment est à présent venu d'entamer les travaux d'assainissement, d'infrastructure et de développement des nouveaux logements.

1.3.2. Principaux atouts du projet

1.3.2.1. Atouts urbanistiques

L'aboutissement du plan directeur du projet « *Wunne mat der Wooltz* » est le fruit d'une étroite collaboration entre le bureau d'études urbanistiques, les différents intervenants interministériels, la ville de Wiltz et le Fonds du Logement.

Le projet s'inscrit dans le contexte de CAP 2030 (Plan intégratif du développement de la commune de Wiltz) qui vise à faire de la ville de Wiltz un nouveau pôle attractif combinant logement, loisirs et travail. En effet, la création de ce pôle participatif permettra la création d'une série d'emplois connexes à cette activité.

Dans le souci de favoriser la diversité et l'émergence d'identités urbanistiques et architecturales distinctes, le projet est divisé en sept PAP distincts :

- Q1 : quartier « Gare »,
- Q2 : quartier « Geetz »,
- Q3 : quartier « Public »,
- Q4 : quartier « Südhang »,
- Q5 : quartier « Gierwerei »,
- Q6 : quartier « Ideal »,
- Q7 : quartier « Nordhang ».

Une importante réflexion sur les espaces publics a également eu lieu. De nombreux chemins d'accès, convergeant vers des espaces verts, places et placettes favorisent l'interaction sociale et permettent une perméabilité optimale du site avec les quartiers existants.

Le nouveau projet intègre également des bâtiments publics installés au cœur de celui-ci à proximité de la gare routière. Il y aura entre autres une nouvelle école, une maison relais, un centre sportif, un musée pédagogique et une école de musique.

Les logements revêtiront diverses formes et typologies (habitat individuel, maison plurifamiliale, logements d'étudiants, ...). Les rez-de-chaussée des résidences seront des espaces dédiés aux commerces, à divers services, à des bureaux ou à des restaurants, alors que les logements se trouveront aux étages.

1.3.2.2. Atouts écologiques

La principale ambition est de développer un projet-pilote faisant office de référence en matière de quartier durable et reposant sur quatre piliers : l'économie circulaire sociale et solidaire, l'aménagement urbain, l'optimisation des matières premières et les énergies vertes.

De nouvelles méthodes de travail et de construction liées à l'économie circulaire sociale et solidaire ont été imaginées. Un maximum de matériaux seront par exemple récupérés et réutilisés lors des démolitions. Les bâtiments seront en outre conçus pour être flexibles et modulaires.

La mobilité est un des autres axes forts: les transports en commun sont facilités avec la gare et les bus et la création d'un nouveau pôle d'échange, tandis que la circulation des voitures à l'intérieur des quartiers sera extrêmement réduite, les habitants devant laisser leur véhicule dans des parkings collectifs prévus en périphérie du site et les déplacements à pieds ou en vélo privilégiés. Dès lors, dans la mesure où le rôle de la voiture est appelé à évoluer dans le futur, les trois parkings pourront être progressivement réaménagés pour recevoir d'autres affectations.

L'aménagement urbain a été développé pour tenir compte des enjeux liés à la situation géographique, à la mobilité, aux défis énergétiques et environnementaux actuels. L'assainissement du sol, la création

d'espaces verts et d'espaces urbains ainsi que la renaturation du cours d'eau de la Wooltz font partie intégrante du projet d'urbanisation et offriront des espaces de loisirs et de rencontres entre riverains.

En ce qui concerne le concept énergétique, le Fonds du Logement privilégiera un réseau urbain à basse température avec des systèmes de pompes à chaleur couplés à des panneaux photovoltaïques. Les toitures seront toutes vertes et certaines seront recouvertes de panneaux solaires. L'objectif est de disposer d'un système autonome pouvant faire fonctionner les pompes à chaleur et l'électricité sans devoir prendre de l'énergie sur le réseau.

1.3.2.3. Phasage

Le projet, notamment le concept des infrastructures et réseaux, est conçu de façon à permettre une flexibilité de développement et de réalisation, permettant de procéder aux adaptations nécessaires pendant la durée de réalisation.

Le phasage tel qu'il est prévu à ce stade se décline en 2 étapes (qui sont sujettes à des adaptations au fur et à mesure de l'évolution des travaux) :

- La phase 1 (de 2021 à 2030) comprendra :
 - Les travaux d'assainissement sur l'ensemble du site ;
 - L'ensemble des travaux de renaturation de la Wooltz ;
 - Les travaux de viabilisation et aménagement des espaces publics (voiries, réseaux, place, espaces verts, ...) des quartiers Q2, Q3, Q5 et Q7 ;
 - Les travaux de construction des bâtiments du Fonds sur les quartiers Q2, Q5 et Q7.

- La phase 2 (de 2026 à 2035) comprendra :
 - Les travaux de viabilisation et aménagement des espaces publics (voiries, réseaux, place, espaces verts, ...) des quartiers Q1, Q4 et Q6 ;
 - Les travaux de construction des bâtiments du Fonds sur les quartiers Q1, Q4 et Q6.

1.4. *Wunne mat der Wooltz* – Aspects budgétaires

La réalisation d'un projet innovant et durable d'une envergure comme celle du projet « Wunne mat der Wooltz » représente un investissement important dû à un certain nombre d'éléments tels que la pollution des sols, la renaturation de la rivière, la construction d'infrastructures particulières rendues indispensables sur ce site ou des contraintes topographiques du site.

Dès le début, tous les acteurs concernés par la planification du projet « Wunne mat der Wooltz » se sont efforcés, dans la mesure du possible, de minimiser les coûts liés à sa revalorisation et à son développement. Dès lors, le projet a à plusieurs reprises fait l'objet d'études de rentabilité pendant la période de planification. Ainsi, à titre d'exemple, l'analyse de rentabilité effectuée entre 2018 et 2019 en concertation avec la Ville de Wiltz a permis d'augmenter la densité du projet de 12%, passant ainsi de 33 à 37 logements par hectare. Grâce à cet important travail de densification, le nombre de logements est passé de 782 à 872, dont 833 logements seront réalisés par le FdL

Comme évoqué plus haut, le présent projet de loi porte sur le financement du seul développement des logements du projet et des infrastructures y relatives et s'appuie sur les dispositions de la loi du 25 mars 2020 portant création du Fonds spécial de soutien au développement du logement. Aux termes de cette loi, le Fonds spécial peut, entre autres, intervenir dans le financement de la construction d'ensembles de logements au sens de la loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement.

2. Projet de loi

Art. 1^{er}.

- (1) L'Etat est autorisé à participer, conformément aux dispositions de la loi du 25 mars 2020 portant création du Fonds spécial de soutien au développement du logement, au financement des travaux nécessaires à la construction de logements du projet dénommé « *Wunne mat der Wooltz* », sis à Wiltz et déclaré d'intérêt général.
- (2) Les travaux visés au paragraphe (1) sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du Fonds du Logement, établissement public.

Art. 2.

Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 159.500.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 837,53 de l'indice semestriel des prix de la construction d'avril 2020. Déduction faite des dépenses engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

Art. 3.

Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} sont imputées à charge du Fonds spécial de soutien au développement du logement.

Art. 4.

Par dérogation à l'article 16 b) de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter en vertu de la présente loi peut excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.

3. Commentaire des articles

Art. 1^{er}

Par la présente disposition, le Gouvernement est autorisé à participer par le biais d'une subvention au financement des travaux nécessaires à la construction de logements du projet « *Wunne mat der Wooltz* ». Le projet « *Wunne mat der Wooltz* », sis à Wiltz, est réalisé par le Fonds du Logement, établissement public et promoteur public au sens de l'article 16 de la loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement.

La participation financière est fixée conformément aux dispositions de la loi du 25 mars 2020 portant création du Fonds spécial de soutien au développement du logement. Aux termes de cette loi, le Fonds spécial peut intervenir dans le financement de logements au sens de la loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement.

Le projet « *Wunne mat der Wooltz* » a été déclaré d'intérêt général par le Gouvernement en conseil en sa séance du 24 février 2021, conformément à l'article 2(5) de la loi du 25 mars 2020 portant création du Fonds spécial de soutien au développement du logement.

Art. 2

Cette disposition détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement des travaux nécessaires à la construction de logements du projet « *Wunne mat der Wooltz* ». Seuls 3 PAP sur un total de 7 prévus pour ce site sont compris dans l'enveloppe budgétaire précitée. En effet, seuls les PAP sur lesquels des logements seront créés qui sont déjà approuvés, respectivement seront réalisés à court terme ont été pris en compte dans cette loi.

Le PAP 3 « Public » est destiné à la construction des infrastructures scolaires dont le financement n'est pas couvert par le présent projet de loi.

Cette enveloppe budgétaire est rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au mois d'avril 2020 (valeur 837,53). Cet article comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Le Gouvernement participera également aux frais de construction des logements subventionnés dans les 3 PAP restants, qui seront réalisés ultérieurement. A ce moment, une modification de la première mouture de la loi relative au financement du développement de logements devra être votée.

Il convient en outre de préciser qu'un autre projet de loi est prévu pour le financement de l'assainissement et de la renaturation du site du projet « *Wunne mat der Wooltz* ».

Art. 3.

Cet article précise que les crédits budgétaires seront inscrits à la charge du Fonds de soutien au développement du logement pour les dépenses relatives aux travaux de construction de logements du projet « *Wunne mat der Wooltz* ».

Art. 4.

En raison de l'importance de la surface du site du projet « *Wunne mat der Wooltz* », la réalisation effective des travaux, fournitures ou services sur ce site dépassera la durée de dix exercices budgétaires.

4. Fiche financière

Remarques préliminaires

La présente fiche financière couvre toutes les dépenses étatiques générées par la réalisation des logements des PAP Q2, Q5 et Q7 du projet « *Wunne mat der Wooltz* », à savoir :

- les frais d'acquisition des terrains au prorata de leur affectation au logement,
- les coûts de réalisation des infrastructures ordinaires, telles que les voiries, réseaux ou l'aménagement d'espaces publics,
- les charges d'intérêt pour le préfinancement de l'ensemble des logements destinés à la vente,
- la compensation de service public.

Les trois premiers postes de dépense se basent sur les dispositions de la loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement, alors que le dernier poste s'appuie sur la loi du 24 avril 2017 portant réorganisation de l'établissement public nommé « Fonds du Logement ».

Cette enveloppe budgétaire couvre uniquement les dépenses avancées par le FdL dans le cadre du développement des logements sur les 3 PAP du projet « *Wunne mat der Wooltz* ». Partant, tous les coûts des surfaces construites ayant une autre fonction que celle du logement ne sont pas comprises dans la présente fiche financière. Le financement de l'infrastructure scolaire sera assuré par la

commune de Wiltz. Les autres surfaces comme les commerces et les surfaces de bureaux seront réalisés par le FdL, mais ne sont pas incluses dans l'enveloppe budgétaire estimée dans la présente fiche financière.

Il est prévu que 70% des logements créés dans le projet « *Wunne mat der Wooltz* » sont mis en location subventionnée, alors que les 30% restants seront destinés à la vente subventionnée.

Une partie des coûts a été estimée sur base de l'expérience du FdL, mais compte tenu de la crise sanitaire actuelle, de la durée des travaux et de la complexité du projet, il n'est pas exclu que certaines dépenses s'avèrent plus élevées que les valeurs de référence usuelles du FdL. La présente fiche financière s'efforce de tenir compte d'un maximum d'éléments, mais au vu des incertitudes quant à l'évolution des coûts et des prix pour ce projet, une marge de 10% a été ajoutée à tous les postes de dépenses, afin de couvrir au mieux les éventuels surcoûts ou les dépenses imprévues.

Le tableau ci-dessous reprend les surfaces constructibles brutes (ci-après « SCB »), telles qu'elles sont prévues par les différents PAP, la surface brute du terrain et le nombre total de logements réalisés par le FdL avec une ventilation selon leur affectation (location ou vente subventionnée). Ces données ont servi de base pour le calcul de l'enveloppe budgétaire du présent projet de loi.

| | TOTAL | Q2 Geetz | Q5 Gierwerei | Q7 Nordhang |
|--|---------------|-----------|--------------|-------------|
| Surface Constructible Brute (SCB) totale (m ²) | 73.287 | 12.090 | 50.160 | 11.038 |
| Surface Brute Terrain (m ²) | 84.850 | 17.241 | 48.636 | 18.973 |
| SCB logement (m ²) (y compris caves et parkings) | 57.899 | 10.618 | 37.685 | 9.597 |
| Nombre total max. unités de logement FdL | 401 | 69 | 259 | 73 |
| <i>Nombre unités de logement FdL LOCATIF</i> | <i>281</i> | <i>48</i> | <i>181</i> | <i>51</i> |
| <i>Nombre unités de logement FdL VENDE</i> | <i>120</i> | <i>21</i> | <i>78</i> | <i>22</i> |

Enfin, il convient de préciser que les différents postes de dépenses établis à l'euro près n'ont pas été arrondis individuellement afin de ne pas gonfler démesurément l'enveloppe budgétaire. Seul le montant final a été arrondi au demi-million supérieur.

Frais d'acquisition des terrains

Bien que le FdL soit propriétaire de la majorité des terrains, il reste toutefois quelques acquisitions ponctuelles à faire.

La subvention sur les terrains se calcule à partir de la part logement dudit terrain, c'est-à-dire la SCB dédiée au logement rapportée à la SCB totale.

| Part logement | |
|---------------------|--------|
| Q1 Gare | 29,57% |
| Q2 Geetz | 87,82% |
| Q4 Sudhang | 72,09% |
| Q5 Gierwerei | 75,13% |
| Q6 Ideal | 74,34% |
| Q7 Nordhang | 86,94% |

Il est à noter que pour une raison de simplification, la subvention des terrains porte sur l'intégralité du projet « *Wunne mat der Wooltz* », c'est-à-dire qu'elle concerne les acquisitions de terrains sur les 7 PAP.

La loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement (ci-après « la loi ») fixe un taux de subventionnement de 50% du prix d'acquisition pour la part des logements destinés à la vente et de 70% pour la part des logements destinés à la location.

La subvention portant sur la totalité des terrains acquis ou à acquérir est dès lors estimée comme suit :

| | taux | montant |
|--------------------------------------|------|------------------|
| Acquisition terrains (part location) | 70% | 1.262.454 |
| Acquisition terrains (part vente) | 50% | 386.466 |
| Total subvention terrains | | 1.648.920 |

Il est en outre à préciser que le FdL a déjà touché 1.068.087 EUR de la part de l'Etat pour le subventionnement de certains des terrains qu'il a acquis.

Coûts d'infrastructures

On entend par coûts d'infrastructures, les frais dus à l'aménagement de terrains à bâtir résultant de la démolition éventuelle de bâtisses existantes et/ou résultant de l'installation de l'infrastructure technique, notamment de la voirie, de canalisations, de conduites d'eau, de gaz, d'électricité, de télécommunications et de chauffage urbain.

Le taux de subventionnement des coûts d'infrastructures s'élève à 70% lorsqu'il s'agit de logements locatifs et à 50% lorsque les logements sont destinés à la vente.

Pour l'estimation des coûts d'infrastructures, on s'est appuyé sur les valeurs de référence internes du FdL. A ce coût estimé ont été ajoutés :

- une réserve de 10% pour couvrir d'éventuels surcoûts ou imprévus,
- des frais d'honoraires pour ingénieurs et architectes de 18% sur le montant ainsi obtenu,
- et une TVA de 17% sur le montant total.

La subvention pour la réalisation des infrastructures ordinaires a été estimée comme suit :

| | taux | montant |
|--|------------|-------------------|
| Réseaux et voiries (location) | 70% | 15.464.589 |
| Espaces verts (location) | 70% | 1.940.066 |
| <i>sous-total infra (part location)</i> | <i>70%</i> | <i>17.404.654</i> |
| Réseaux et voiries (vente) | 50% | 4.734.058 |
| Espaces verts (vente) | 50% | 593.898 |
| <i>sous-total infra (part vente)</i> | <i>50%</i> | <i>5.327.955</i> |
| Total subvention infrastructures ordinaires | | 22.732.610 |

L'Etat a déjà versé 1.605.087 EUR au FdL pour le subventionnement d'un certain nombre de frais d'études préparatoires. Cette somme est néanmoins comprise dans le montant de 22.732.610 EUR.

Coût de construction de logements

La loi prévoit les taux de subventionnement suivants :

- 70% du prix de construction de logements destinés à être loués par des promoteurs publics et 70% des frais d'étude y liés,
- 50% des frais d'étude de programmes de construction dans leurs aspects urbanistique, architectural et technique lorsque les logements sont destinés à être vendus à des bénéficiaires d'aides individuelles au logement.

Pour l'estimation des coûts de construction des logements, une distinction a été faite entre les SCB destinées aux logements à proprement parler et les SCB destinées aux parkings et aux caves.

Sur base des expériences du FdL et de la complexité du projet, il a été fixé les coûts de revient au m² SCB suivants :

- 1.800 EUR par m² SCB logement,
- 1.600 EUR par m² SCB parkings,
- 1.600 EUR par m² SCB caves.

Il faut ajouter à ces coûts de revient :

- une réserve de 10% pour couvrir d'éventuels surcoûts ou imprévus,
- des frais d'honoraires pour ingénieurs et architectes de 15% sur le montant ainsi obtenu,
- et une TVA de 17% sur le montant total.

La subvention pour la construction de logements s'obtient de la façon suivante :

| | taux | montant |
|---|------|---------------------|
| Constructions LOCATION | 70% | 40.252.275 € |
| Construction caves logements LOCATION | 70% | 2.515.072 € |
| Construction parkings logements LOCATION | 70% | 7.097.552 € |
| Réserve et imprévus 10% | 70% | 4.986.490 € |
| Frais honoraires constructions 15% LOCATION | 70% | 8.227.708 € |
| TVA 17% sur travaux et honoraires | 70% | 10.723.447 € |
| <i>sous-total part location</i> | | <i>73.802.544 €</i> |
| Frais honoraires constructions 15% VENTE | 50% | 2.518.686 € |
| TVA 17% sur honoraires | 50% | 3.282.688 € |
| <i>sous-total part vente</i> | | <i>5.801.374 €</i> |
| Total construction logements | | 79.603.918 € |

Charges d'intérêt

Les infrastructures de chaque PAP doivent être mises en place dès le début du projet avant que la vente n'ait commencé. Ces frais seront répartis ultérieurement sur les prix de vente des logements. Les frais d'infrastructures doivent donc être préfinancés sur une période de plusieurs années.

Les frais de construction des logements devront également être financés par l'utilisation d'une ligne de crédit.

Pour l'estimation de la charge d'intérêts, une ligne de crédit de 30.000.000 EUR a été prise en compte pour une durée de 15 ans avec un taux d'intérêt annuel moyen de 1,5%.

Il est à noter que pour une raison de simplification, cette ligne de crédit porte sur l'intégralité du projet « *Wunne mat der Wooltz* », c'est-à-dire qu'elle concerne la réalisation des 7 PAP.

30.000.000 EUR x 1,5% intérêts / an = 450.000 EUR par an.

Le taux de subventionnement de la charge d'intérêt est fixé à 70%.

La subvention totale pour les charges d'intérêt s'élève dès lors à 4.725.000 EUR.

Compensation de service public

Selon la loi du 24 avril 2017 portant réorganisation de l'établissement public nommé « Fonds du Logement », la compensation de service public est composée des dotations servant à couvrir la part non prise en charge par les aides à la pierre (cf la loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement).

Le montant de la compensation de service public est dès lors estimé comme suit :

| | taux | montant |
|---|-------------|---------------------|
| Part terrain / location | 30% | 541.052 € |
| Part terrain / vente | 50% | 386.466 € |
| Part infrastructures ordinaires / location | 30% | 7.459.138 € |
| Part infrastructures ordinaires / vente | 50% | 5.327.955 € |
| Part construc. logements locatifs | 30% | 31.629.662 € |
| Part logements destinés à la vente | 50% | 5.801.374 € |
| Part charge d'intérêts | 30% | 2.025.000 € |
| Total compensation de service public | | 53.170.646 € |

Tableau récapitulatif de la participation étatique

Au vu de ce qui précède et comme l'illustre le tableau récapitulatif ci-dessous, la participation étatique estimée en vue du développement des logements des PAP Q2, Q5 et Q7 du projet « *Wunne mat der Wooltz* » s'élève à un total de 161.881.093 EUR.

| | TOTAL | Q1 Gare | Q2 Geetz | Q3 Public | Q4 Sudhang | Q5 Gierwerei | Q6 Ideal | Q7 Nordhang |
|---------------------------------------|----------------------|------------------|---------------------|------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
| TERRAINS | | | | | | | | |
| Subv. Terrains | 1.648.920 € | 164.037 € | 135.834 € | - € | 504.565 € | 482.112 € | 239.601 € | 122.772 € |
| INFRASTRUCTURES ORDINAIRES | | | | | | | | |
| Total infrastructures ordinaires | 22.732.610 € | - € | 4.240.393 € | - € | - € | 11.048.000 € | - € | 7.444.217 € |
| CONSTRUCTION LOGEMENTS | | | | | | | | |
| Total construction logements | 79.603.918 € | - € | 14.585.107 € | - € | - € | 51.723.292 € | - € | 13.295.519 € |
| CHARGE D'INTERÊTS | | | | | | | | |
| Total subventions coût de financement | 4.725.000 € | 470.047 € | 389.250 € | - € | 1.445.830 € | 1.381.493 € | 686.577 € | 351.802 € |
| COMPENSATION DE SERVICE PUBLIC | | | | | | | | |
| Compensation de service public | 53.170.646 € | 293.720 € | 9.486.599 € | - € | 903.459 € | 31.398.876 € | 429.023 € | 10.658.969 € |
| TOTAL APL 2 | 161.881.093 € | 927.804 € | 28.837.183 € | - € | 2.853.854 € | 96.033.773 € | 1.355.200 € | 31.873.279 € |

Il y a lieu de déduire de ce montant les subventions déjà perçues par le FdL :

161.881.093 - 2.673.113 EUR = 159.207.980 EUR

L'enveloppe budgétaire arrondie au demi-million supérieur et à considérer pour le présent projet de loi de financement est dès lors fixée à **159.500.000 EUR**.

Répartition pluriannuelle indicative de la participation étatique

A titre indicatif et sous réserve de tout changement dans l'avancement du projet, la fiche financière se répartit dans le temps comme suit :

| Année | Montant estimé |
|--------------|-----------------------|
| 2022 | 3.007.232 € |
| 2023 | 10.394.187 € |
| 2024 | 18.032.973 € |
| 2025 | 29.054.542 € |
| 2026 | 23.860.744 € |
| 2027 | 23.972.334 € |
| 2028 | 21.469.989 € |
| 2029 | 19.068.418 € |
| 2030 | 10.320.674 € |
| 2031 | 450.000 € |
| 2032 | 450.000 € |
| 2033 | 450.000 € |
| 2034 | 450.000 € |
| 2035 | 450.000 € |
| 2036 | 450.000 € |

5. Annexe descriptive du projet « *Wunne mat der Wootz* »

5.1. Considérations générales

Dans le cadre de la valorisation de la ville de Wiltz en tant que Centre de Développement et d'Attraction (CDA) d'ordre régional et de première importance au sein de l'Oesling, ledit projet de requalification et d'aménagement urbain de la friche industrielle est essentiel.

Le Gouvernement soutient le projet et intervient dans le cadre de sa politique active quant à l'aménagement du territoire et le développement du logement. Ainsi, la commune de Wiltz et le Fonds du Logement ont uni leurs forces en vue de l'élaboration d'un Masterplan requalifiant l'entièreté de cette friche industrielle située au cœur de Wiltz. Ledit Masterplan constitue, à ce jour, le document de planification et d'orientation permettant de cadrer le développement souhaité des lieux.

Afin de conforter le statut communal de Centre de Développement et d'Attraction régional (CDA), l'objectif initial est de renforcer l'accessibilité du site, ce qui a été envisagé via deux axes d'études :

- Faciliter l'accès à la gare aux riverains de la ville de Wiltz, en créant de nouvelles connexions avec les quartiers existants à travers un aménagement urbanistique cohérent et adapté au contexte,
- Connecter le site aux différents réseaux de transports en commun et de mobilité douce, afin de contribuer à une accessibilité et une desserte optimale du secteur d'étude en tant que quartier majeur central.

Afin d'y parvenir, le concept de mobilité locale a été entièrement repensé. En effet, une plateforme multimodale garantira le bon fonctionnement et la complémentarité des réseaux de transports en commun et de mobilité douce. Attenante à des quartiers mixtes d'habitations et d'équipements publics, la plateforme assurera un rôle majeur quant à la dynamique locale et la recherche de synergies au cœur de Wiltz.

5.2. Objectifs et lignes directrices du projet

| | |
|---|---|
| Projet | Projet urbain « <i>Wunne mat der Wooltz</i> » |
| Maître d'ouvrage | Fonds du Logement |
| Périmètre du Masterplan | 25,5 ha |
| Nombre d'unités de logement projetées | 872, dont 833 pour le Fonds du Logement |
| Nombre d'habitants potentiels | 2.007 (propriétaires et locataires confondus) |
| <i>(base de calcul : 2,3 personnes par ménage ou unité de logement)</i> | |

5.2.1. Objectifs du projet

Le site à l'étude constitue une réserve foncière sans précédent et présente l'avantage d'être localisé à proximité directe du centre-ville et de la gare de Wiltz. En se réappropriant cette friche, le Fonds du Logement et la commune de Wiltz saisissent l'opportunité de développer le tissu urbain « de l'intérieur » et de contrer indirectement l'urbanisation des terres agricoles en périphérie.

A l'échelle de la localité, les friches portent nettement atteinte à la qualité de vie des habitants. Elles présentent une rupture dans le tissu urbain constituant un obstacle à la mobilité locale et affectant grandement l'attractivité de Wiltz. Les friches transmettent l'image dévalorisante d'un secteur en déclin, occasionnant des « points noirs » dans la trame bâtie.

Le projet « *Wunne mat der Wooltz* » fait partie du CAP 2030 (Plan intégratif du développement de la commune de Wiltz), qui a notamment pour objectif le développement stratégique et durable du territoire communal en tant que pôle attractif régional. L'enjeu majeur consiste dans la réalisation d'un projet pilote en tant que référentiel en matière de quartier durable, respectivement dans l'approfondissement des trois domaines d'études que sont le volet social, l'économie et l'écologie. L'économie circulaire, sociale et solidaire, la construction de types d'habitat innovants et écologiques, la renaturation de la Wiltz ainsi que la création d'un pôle participatif sont, pour exemple, des thèmes directeurs abordés dans le projet « *Wunne mat der Wooltz* ».

Au niveau national et régional, le projet urbain « *Wunne mat der Wooltz* » est en parfaite cohérence avec les intentions de l'IVL (« *Ein Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg* ») et du PDAT (Programme Directeur d'Aménagement du Territoire), parce qu'il répond notamment aux objectifs suivants :

- « Définir une politique d'urbanisation prioritairement orientée vers la densification et le renouvellement urbain à l'intérieur des villes et villages existants et non sur une consommation supplémentaire d'espaces encore vierges en périphérie »,

- « Générer des projets pilotes en matière de rénovation-réhabilitation urbaine » et éviter la création « d'espaces monofonctionnels »,
- « Promouvoir de manière générale la reconversion des friches industrielles en tenant compte de leur potentiel propre en matière d'aménagement urbain » et en les intégrant « dans le contexte du développement durable du territoire »,
- « Intégrer autant que possible, dans les concepts de reconversion, les anciens bâtiments et les structures spécifiques présentant un intérêt historique de manière à renforcer le caractère identitaire du site »,
- « Créer des structures urbaines et rurales permettant de limiter les déplacements et d'encourager l'utilisation des transports en commun » en densifiant notamment « la structure urbaine aux points de connexion des lignes principales »,
- « Promouvoir un développement multifonctionnel des centres des localités » et « donner une plus grande part au trafic non motorisé dans le système des transports »,
- « Maintenir les bassins de retenue naturels des crues » en renaturant et revitalisant « les cours d'eau aménagés » et en rétablissant « les liaisons écologiques naturelles ».

5.2.2. Lignes directrices du projet

Le projet est élaboré suivant les lignes directrices ci-dessous :

- Mise en place d'un concept d'urbanisation global,
- Concept paysager durable incluant notamment la renaturation de la Wiltz,
- Valorisation de la mobilité douce et renforcement de l'attractivité des transports en commun,
- Présence / utilisation réduites de l'automobile et mise en place de parkings groupés,
- Création de quartiers innovants misant sur la mixité des fonctions :
 - Fonction résidentielle (maisons unifamiliales, habitats groupés et résidences),
 - Commerces et services,
 - Bureaux et administration,
 - Equipements et infrastructures publics (école, école de musique, musée),
 - Loisirs (espaces verts, squares et parcs, aires de jeux).
- Mise en place d'un concept énergétique innovateur et à vocation durable,
- Développement de projets-pilotes quant à l'économie circulaire.





5.3. Concepts urbanistique, de mobilité et d'aménagement

5.3.1. Concept urbanistique



Dans le souci de favoriser la diversité et l'émergence d'identités urbanistiques et architecturales distinctes, la macrostructure du présent projet a été subdivisée en sept quartiers, faisant l'objet, à terme, de sept plans d'aménagement particuliers « Nouveaux Quartiers » (PAP NQ) distincts :

- Q1 : quartier « Gare »
- Q2 : quartier « Geetz »
- Q3 : quartier « Public »
- Q4 : quartier « Südhang »
- Q5 : quartier « Gierwerei »
- Q6 : quartier « Ideal »
- Q7 : quartier « Nordhang »

Chaque quartier se différencie par sa propre identité et contribue ainsi à la diversité architecturale et paysagère souhaitée en ces lieux. L'objectif est de créer des conditions favorables à l'émergence d'une « diversité dans l'unité ».

Les sept quartiers sont reliés entre eux par de nombreuses voies de mobilité douce, convergeant vers des espaces verts de détente et de loisirs ponctués par des squares, places et placettes encourageant l'interaction sociale et permettant d'animer les rives renaturées de la Wiltz.

Les mixités fonctionnelle et sociale sont élevées sur le site avec la présence de nombreux équipements et infrastructures caractéristiques (école, école de musique, musée pédagogique pour enfants, maison-relais), liés à diverses formes et typologies de logements (habitat individuel, maison plurifamiliale, logements d'étudiants, ...).

Les gabarits projetés varient entre trois et cinq niveaux et sont disposés en terrasses dans le respect de la topographie du site. En s'adaptant au site de cette manière, les déblais importants sont évités et l'impact sur l'environnement reste limité. Ces nouvelles constructions sont dotées de toitures végétalisées, pouvant être utilisées comme jardinets et/ou accueillir des panneaux solaires permettant la production d'énergie verte.

La planification du site prévoit la création de nouveaux axes routiers, ponctués aux abords par des constructions dominantes constituant des repères visuels. Au départ de ces nouveaux axes, plusieurs franchissements au-dessus de la Wiltz (routiers et piétons) sont projetés ainsi que plusieurs squares et placettes. A noter l'aménagement de deux places d'envergure permettant la création de séquences visuelles et la lisibilité de certains lieux et/ou bâtiments stratégiques.



1 La première place se situe dans le quartier « Gare » (Q1), aux abords de la gare ferroviaire et de l'ancien bâtiment de la douane. Plusieurs fonctions sont prévues autour, notamment une plateforme de mobilité et un bâtiment mixte multifonctionnel. Ce dernier a pour vocation de structurer la place et de renforcer sa centralité. Il intègre un P+R (Park & Ride), un espace commercial, un restaurant avec vue panoramique sur la vallée de la Wiltz, ainsi que des logements. Le parking sera accessible depuis la rue Michel Thilges de manière à réduire la circulation aux abords de la plateforme et de la gare. Un ascenseur panoramique permettra un accès piétonnier direct depuis le haut du site vers la place, la gare et les constructions et quartiers attenants. La plateforme multimodale connectera toutes les mobilités : transport en commun (ferroviaire et bus), automobile et mobilité douce (piétons et vélos).

2 La seconde place est localisée dans le quartier « Ideal » (Q6) et s'articule autour de la cheminée en brique, point culminant du lieu et témoin de l'ancienne activité industrielle des lieux.



Outre la valeur patrimoniale et symbolique de l'édifice, il est prévu d'y ajouter la fonction ludique et sportive par la mise en place d'un parcours d'escalade ouvert.

Cette place et cette verticalité créent une ouverture dans la trame bâtie permettant de relier les quartiers Q6 (« Ideal ») et Q4 (« Südhang »).

A l'image de la cheminée, le projet conserve également la conciergerie en tant qu'héritage du passé, présentant des qualités indéniables des points de vue architectural, esthétique et/ou social. Après assainissement et mise en conformité, cet édifice sera réaffecté et deviendra un centre d'intérêt au sein de la nouvelle trame bâtie. Ces vestiges patrimoniaux ont un double rôle car ils sont à la fois les témoins de l'activité passée qui a dynamisé la vallée pendant des décennies et le symbole d'un renouveau. Leur interaction avec la nouvelle planification jouera un rôle déterminant dans la création d'une nouvelle identité des lieux, dont le passé industriel ne sera pas gommé mais, au contraire, assumé et revendiqué.

5.3.2. Aménagement paysager et gestion de l'eau

Les rives renaturées de la Wiltz constituent la colonne vertébrale verte du projet. Elles représentent les points de convergence et demeurent l'atout qualitatif majeur du site. Des percées transversales de végétation, en tant que coulées vertes traversant et reliant les différents quartiers, permettent de mettre en évidence les berges et la présence de la Wiltz, jusqu'alors canalisée et très peu visible.



Le traitement des berges et du cours d'eau est une opération d'ampleur dont l'objectif est de réattribuer une identité propre à la Wiltz en tant que rivière, mais aussi et surtout en tant que milieu humide écosystémique.

En redéfinissant les bases originelles et naturelles du cours d'eau, la qualité et le confort de vie des quartiers attenants existants et projetés seront parallèlement grandement améliorés. Les terrasses et les centralités végétales publiques, situées aux abords des berges, seront propices aux rencontres et aux activités de loisirs et de détente.

Les plantations projetées demeurent en adéquation avec la localisation des biotopes existants (biotopes de type sec sur versant sud et ombragé au nord). Les biotopes ombragés de falaise sur le versant nord sont étendus, tandis que les biotopes secs du versant sud sont préservés en majorité. Les structures telles que les murs en pierres sèches, les pelouses maigres, les haies de Benjes et les prairies humides sont autant d'éléments projetés qui viendront compléter la biodiversité locale retrouvée. Le choix de la végétation s'oriente logiquement vers des espèces locales endémiques.

Les terrasses nivelées en aplomb des berges présentent une fonction double. En effet, l'aménagement public de sentiers de mobilité douce et d'aires de jeux apporte le volet ludique et sportif, associé à l'aspect technique et paysager des bassins de rétention d'eaux pluviales. Différents types de bassins sont ainsi prévus et varient selon la taille et l'usage ; ils sont répartis de manière décentralisée au sein du projet. L'environnement humide des bassins de rétention est propice au développement d'espèces animales et végétales spécifiques.

Le site, tel que projeté, apparaît comme un élément d'impulsion déterminant pour la biodiversité locale.

Suite à l'application de la directive-cadre européenne sur l'eau (2000/60/EG), l'amélioration de l'état écologique et la mise en place de la continuité biologique de la Wiltz présentent une importance nationale. Dans ce contexte, cette opération appartient à l'Administration de la Gestion de l'Eau.

Dans le cadre de cette intervention, l'objectif primaire est l'élimination au maximum des interventions anthropiques sur, dans et aux abords du cours d'eau. Afin de contribuer à la formation d'un milieu humide optimal, le réaménagement des berges, l'abaissement du niveau du barrage existant, l'élargissement du lit ainsi que le nivellement naturel du talweg (point le plus bas) sont autant d'interventions projetées.

Des réserves volumétriques, nécessaires à l'activation ciblée d'espaces inondables, ont été envisagées pour protéger les constructions contre les crues de la Wiltz. Une étude hydrologique élargie du cours d'eau, par modélisation 2D, est en phase d'élaboration. La constitution de cette nouvelle base de données permettra la réévaluation in situ des risques d'inondation à prendre en compte.

Concernant les réseaux, la zone d'étude sera assainie via un système séparatif et drainée par la création de plusieurs bassins de rétention d'eaux pluviales à ciel ouvert. L'écoulement gravitaire de l'eau pluviale collectée vers ces bassins se fera via des cunettes, des noues et des fossés à ciel ouvert. Afin d'évacuer les eaux usées, les différents quartiers seront dotés d'égouts raccordés au collecteur principal existant. Celui-ci sera, en grande partie, maintenu en place, à l'exception d'un tronçon qui, pour une question de constructibilité, sera déplacé.

Quelques interventions techniques ponctuelles sont également prévues. Pour exemple, il est prévu d'assainir certains tronçons de ce collecteur par gainage, afin de remédier aux problèmes d'étanchéité et ainsi prolonger sa durée de vie. Le concept de gestion de l'eau tient compte également des bassins d'orage projetés par le Syndicat des eaux résiduaires du Nord (SIDEN).

5.3.3. Concept de mobilité et de stationnement

La finalité recherchée est la création d'un quartier mixte où la circulation motorisée est volontairement réduite et regroupée. Les conditions nécessaires et indispensables à la réalisation de cet objectif se résument dans la complémentarité des réseaux de transports en commun et de mobilité douce, ainsi que dans une accessibilité et une desserte optimales.

C'est pourquoi le présent projet a été conçu sur base du principe de « la ville des courtes distances » ; toutes les fonctionnalités (habitat, bureaux, enseignement, tertiaire, loisirs) sont ainsi regroupées et accessibles à pied. Par ailleurs, le concept de mobilité ne se limite pas à une réflexion centrée uniquement sur les nouveaux quartiers du projet « *Wunne mat der Wooltz* ». Il est envisagé, en effet, de renforcer durablement la mobilité de la ville de Wiltz, respectivement du Centre de Développement et d'Attraction régional (CDA).

Actuellement, le bus est le moyen de transport en commun prioritaire à Wiltz. Toutes les lignes RGTR (Régime Général de Transport Routier) convergent à Wiltz, puis s'étendent, suivant une disposition radiale, dans toute la région. Ces lignes, gérées par le département des transports au sein du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, ont une vocation régionale, voire nationale.

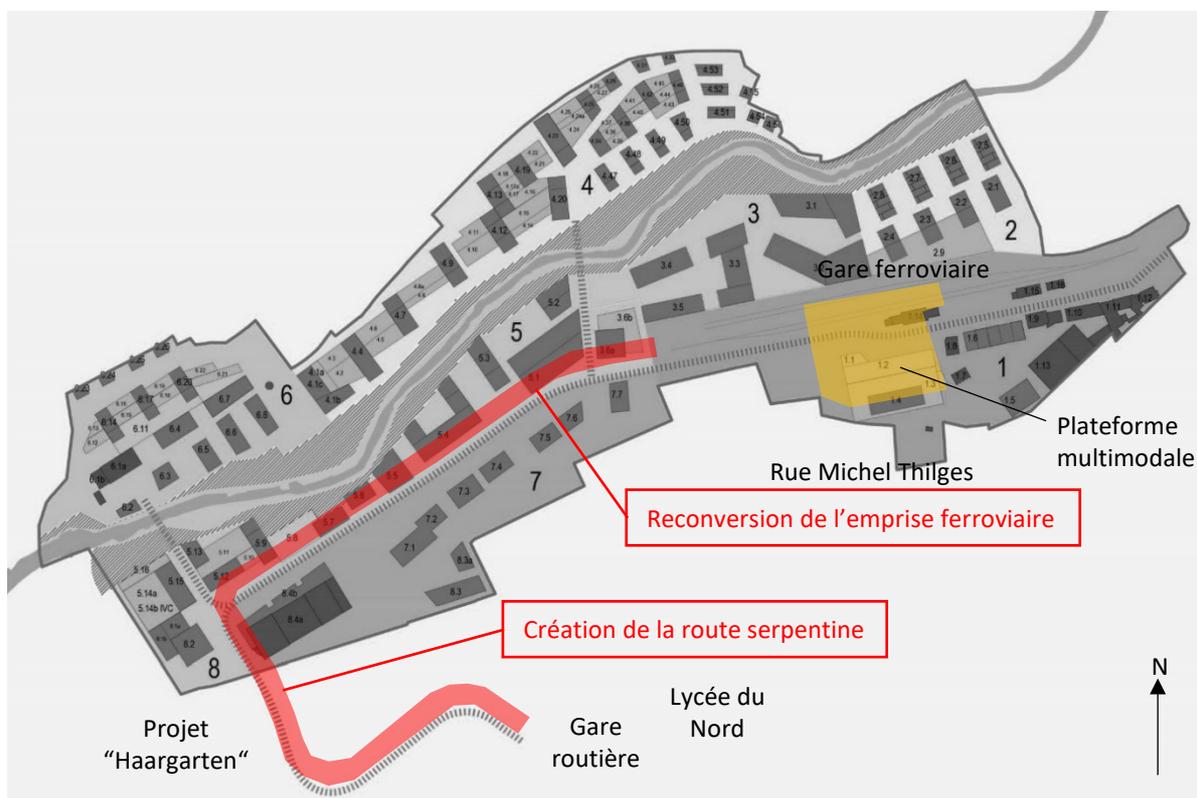
Concernant la connexion du territoire communal au-delà du cadre régional vers les centres de développement et d'attraction (CDA) voisins, le train apparaît comme l'alternative optimale à l'automobile. La gare de Wiltz est située sur un axe secondaire de la liaison Luxembourg / Troisvierges et est desservie par des navettes à cadence de 30 minutes, nécessitant un changement à Kautenbach.

Actuellement, la gare de Wiltz est accessible depuis le réseau routier principal via l'impasse « Chemin repris CR329a / Avenue de la gare ». En raison d'un manque d'espace aux alentours et de la structure de voirie en impasse, la gare demeure peu desservie par les lignes de bus régionaux. C'est la raison pour laquelle le positionnement de la gare routière, comprenant les aires de stationnement et de desserte des lignes de bus, se situe près du Lycée du Nord, soit à une certaine distance et en aplomb du quartier de la gare.

Afin d'améliorer la complémentarité des deux sites, le « City-Shuttle » a été mis en place et permet de relier le lycée et la gare via un trajet en boucle passant par les quartiers Oberwiltz et Niederwiltz. Le « City-Shuttle » connecte les deux extrémités de la ville de Wiltz toutes les 60 minutes.

En conclusion, il apparaît qu'une plateforme de mobilité, permettant une complémentarité et un échange entre tous les modes de transport, fait actuellement défaut sur site. Le concept de mobilité, dans le cadre du projet « *Wunne mat der Woltz* », propose justement une variante d'aménagement afin d'améliorer cette situation.

Suite à la suppression de l'ancienne ligne ferroviaire en direction de Bastogne traversant le site, il est envisagé, sur cette emprise foncière libérée, d'aménager une nouvelle liaison routière. Celle-ci permettra la connexion et la complémentarité recherchées entre les réseaux de bus et de train.



Grâce au prolongement de l'actuelle impasse « Chemin repris CR329 / Avenue de la gare » associé à la reconversion de l'emprise ferroviaire désaffectée et la création de la route serpentine vers l'emplacement du Lycée du Nord, il est possible de permettre un bouclage optimal des transports en commun. L'avantage de cette proposition est qu'elle contribue à une desserte simultanée et aisée, par toutes les lignes de bus, de la gare ferroviaire, de la gare routière et le Lycée du Nord. De plus, la création de la plateforme multimodale dans le quartier « Gare » (Q1) encouragera le recours aux transports en commun et permettra, à terme, d'amplifier l'attractivité de la ville de Wiltz.

En collaboration avec l'Administration des Ponts et Chaussées et les CFL, le présent projet a été conçu en phasage, prévoyant la réalisation de cette nouvelle voirie dès la première phase, ceci permettant un fonctionnement optimal et rapide des transports en commun, en parallèle de l'achèvement des premières constructions du projet.

Cette voirie principale est la seule prévue avec une circulation limitée à 50 km/h. En concertation avec l'Administration des Ponts et Chaussées et le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, il a été retenu de limiter les vitesses à 20 ou 30 km/h dans les environs de la gare, en raison notamment du positionnement de la plateforme occasionnant des flux piétons importants.

D'une manière générale, à partir de la voirie principale, la desserte secondaire (ponts sur la Wiltz) se fera à une vitesse limitée à 30 km/h, tandis que la circulation dans les ruelles des quartiers sera limitée à 20 km/h.

En complément, le terminus de la gare sera transformé. Sa restructuration prévoit un élargissement des quais, la mise en place d'une troisième voie ferrée et la création d'un passage souterrain réservé à la mobilité douce (piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite). Pour compléter la future plateforme multimodale train / bus, un parking de plusieurs niveaux est prévu avec un accès via la N12 (rue Michel Thilges), ceci afin de ne pas augmenter le trafic motorisé devant la gare et en lieu et place de la future plateforme.

A titre d'information, le projet inclut des réalisations privées telles que le parking à étages (P+R) dans le bâtiment multifonctionnel situé aux abords de la gare. Il comptera environ 500 places de stationnement, réparties comme suit :

- environ 200 places seront réservées pour la CFL,
- environ 100 places pour le Fonds du Logement,
- environ 200 places seront destinées à l'activité des commerces et de l'HORECA.

Concernant la mobilité douce, la mise en place de voies réservées est essentielle, tant pour les nouveaux quartiers du projet que pour les quartiers existants de Wiltz. Le développement de la mobilité douce, associé à l'amélioration de desserte des transports en commun, permettra de désenclaver le site. Toutes les nouvelles liaisons piétonnes seront adaptées (voies en site propre et sécurisées via des bornes amovibles), permettant notamment une circulation aisée des personnes à mobilité réduite via la mise en place de rampes et d'ascenseurs. Par ailleurs, de part et d'autre du cours d'eau de la Wiltz, des parcours piétonniers et adaptés seront intégrés dans les espaces verts et aménagements paysagers.

Dans le contexte du projet « *Wunne mat der Wooltz* », il est également prévu le raccordement de la piste cyclable nationale PC20 (Kautenbach / Schleif), au niveau de la gare ferroviaire et du Lycée du Nord. Une liaison supplémentaire longeant la Wiltz sera également aménagée, afin de garantir la continuité de la piste cyclable entre Bastogne et Merkholtz / Kautenbach. Le raccord de la piste existante se situera à l'ouest de la zone d'étude, au nord de la Wiltz, via des rues à circulation réglementée dans les quartiers « Südhang » (Q4) et « Ideal » (Q6). La piste reliera, par un pont, les quartiers « Geetz » (Q2) et « Public » (Q3). Le prolongement de la piste est ensuite prévu dans la zone à trafic modéré du quartier « Geetz » (Q2), via la rue Geetz.

La réflexion s'est également portée sur l'aménagement des infrastructures de transport et sur l'accessibilité piétonne des écoles (école primaire, école de musique et Lycée du Nord) et des commerces de proximité.

La mobilité douce sera valorisée par des emplacements et des services spécifiques au sein des quartiers d'habitation :

- Offre suffisante en matière de places de stationnement pour vélos, directement accessibles depuis l'espace-rue et à proximité directe des logements (ex. boxes à vélos communs),
- Offre de car- et bike-sharing à des endroits stratégiques à proximité directe des logements,
- Offre de location de vélos électriques (liée à la topographie des lieux),
- Nombre limité de places de stationnement dans l'espace public et, concernant les places créées, mise en place d'un dispositif donnant préférence aux voitures, scooters et vélos électriques,
- Stationnements regroupés dans les quartiers d'habitation,
- Aménagement des quartiers et du domaine public conçu prioritairement pour les piétons et les vélos.

De plus, une centrale de mobilité en tant que point d'information, sera implantée au sein du projet et permettra de renseigner l'utilisateur sur les différentes possibilités de déplacement. Des services supplémentaires y seront associés, afin d'encourager l'échange, l'interaction et l'appropriation des lieux par les riverains : entretien et réparation de vélos, services de transport et de livraison, offre de location, organisation de livraisons de colis et de marchandises, mise en place de covoiturage, ...

L'objectif de cette offre de services est d'inciter à la création de synergies locales.

Toutes les mesures envisagées sur site permettront d'inciter les usagers et les habitants à opter pour des modes de transport doux et/ou en commun, voire des transports dits alternatifs (car-sharing, covoiturage, ...). L'idéal recherché est de donner vie à des quartiers urbains mixtes et dynamiques, où la présence de l'automobile sera considérablement réduite.

5.3.4. Economie circulaire

L'économie circulaire désigne un concept économique qui s'inscrit dans le cadre du développement durable et dont l'objectif est de produire des biens et des services tout en limitant la consommation et le gaspillage des matières premières, de l'eau et des sources d'énergie.

La commune de Wiltz a pour objectif de devenir un pôle de référence en matière d'économie circulaire. Dans ce contexte, le projet urbain « *Wunne mat der Wooltz* » apparaît comme le cadre d'intervention idéal pour mener à bien cet objectif. Ainsi, en appliquant les principes de l'économie circulaire sur l'entièreté du périmètre du projet, celui-ci se présenterait comme un projet pilote à l'échelon national.

Le concept global est défini dans le cadre du masterplan et est à approfondir lors des planifications ultérieures des différents quartiers, afin de permettre une mise en œuvre adaptée dès les premières phases d'exécution. Quatre volets principaux constituent l'ossature du concept :

- L'économie sociale et solidaire,
- L'Aménagement durable du territoire,
- La gestion des matières,
- Et l'énergie verte.

Dans le cadre dudit projet pilote et compte tenu des priorités nationales, les réflexions porteront plus précisément sur les trois thématiques suivantes :

5.3.5. Economie sociale et solidaire

L'économie sociale et solidaire représente un volet d'études dans lequel l'activité économique se mêle à l'utilité sociale. L'idée générale est simple et se base sur le principe suivant : partager, emprunter et réparer avant d'acheter.

Pour garantir et développer ce mode alternatif, il est envisagé l'implantation d'un centre d'informations et de formations au cœur même du projet, à proximité de la gare. L'objectif est la création d'un centre participatif favorisant la solidarité, le partage de moyens, de savoir-faire et de compétences.

Plusieurs mesures et actions sont envisagées afin de constituer une communauté dite solidaire :

- Création d'un centre de gestion, de communication et d'innovation / lieu de rencontre pour les réunions et workshops d'échange et de partage,
- Mise en fonctionnement d'un « repair-café » en tant que station de collecte et de réparation d'objets usagés pouvant être destinés à la revente ou au prêt,
- Mise en place de services pour des travaux et aides à domicile,
- Mise en place de services pour la location de biens : car-sharing, outillage, ...
- Développement d'actions stratégiques relatives à la biodiversité locale (compost communautaire, ...),
- Aménagement de jardins communautaires et développement de points de vente des produits provenant de ces jardins,
- Organisation d'événements participatifs.

5.3.6. Passeport des matériaux

Le passeport des matériaux consiste en la création d'une base de données en tant que référencement numérique de tous les matériaux utilisés dans les constructions intégrées au projet. L'idée recherchée est l'identification des provenances et des compositions des matériaux afin de mieux recycler à court, moyen ou long terme. Outre le fait d'encourager les constructions qualitatives, cette base de données apparaît comme un certificat-label permettant de définir la matière et d'en jauger son degré d'impact sur l'environnement. Le passeport des matériaux tiendra compte du développement du « *Product Circularity Data Sheet* (PCDS) » qui sera intégré dans le passeport le cas échéant.

5.3.7. Mobilité durable

Comme expliqué précédemment, le développement de la mobilité douce est un des enjeux majeurs du projet. La planification des secteurs résidentiels et mixtes réside notamment dans la mise en évidence d'espaces publics partagés favorisant l'appropriation du domaine public par les riverains. Les piétons y sont prioritaires et les jeux d'enfants autorisés et sécurisés.

5.4. Etudes techniques

5.4.1. Concept d'assainissement et de dépollution des sols

Certains secteurs du projet « *Wunne mat der Wooltz* » ont fortement subi l'influence de l'ancienne affectation industrielle et artisanale. Des études portant sur le sol et les eaux souterraines, effectuées entre 1998 et 2015, ont permis d'identifier et de localiser des contaminations du sol et, à un degré moindre, une altération des eaux souterraines. Les substances polluantes identifiées appartiennent, majoritairement, aux hydrocarbures polycycliques, aux huiles minérales hydrocarbonées, aux métaux lourds, aux hydrocarbures aliphatiques volatils et aux hydrocarbures aromatiques.

En concertation avec les administrations étatiques compétentes, il a été retenu qu'une dépollution complète des sols et/ou des eaux souterraines ne s'avérait pas nécessaire, eu égard aux conditions géologiques et hydrogéologiques favorables et au risque modéré de pollution diffuse. De plus, selon les études menées entre 1998 et 2010, une amélioration notable de l'état des eaux souterraines a été constatée.

Un concept d'assainissement et de dépollution des sols a donc été élaboré permettant la mise en œuvre de mesures adaptées conciliant coûts et écologie, sur l'entièreté du site. Le présent concept se caractérise par la renaturation de la Wiltz associée à des mesures d'application, de traitement des pollutions majeures et de protections ciblées, dont les principales sont détaillées ci-après :

- Les pollutions majeures seront traitées à travers un échange de sol,
- Le traitement et la dépollution de la Wiltz seront réalisés à l'intérieur du périmètre projet,
- Les surfaces contaminées seront à imperméabiliser par un degré de scellement maximal,
- Les interventions en profondeur en lien avec des travaux de construction seront limitées au strict minimum,
- L'aménagement de sous-sol constructif en milieu contaminé est proscrit. Seuls des parkings souterrains peuvent être projetés, à la condition d'être situés dans des secteurs non ou faiblement pollués. Des mesures spéciales d'intégration seront toutefois à prévoir quant à l'interaction sol / structure,
- Toute intervention de déblai ou d'excavation sera surveillée et les terrassements en pleine masse seront soumis à analyse et classifiés selon leur degré de pollution,
- L'aménagement et l'utilisation de potagers dans le substrat existant sont interdits, à l'exception des zones non contaminées. Toutefois, leur aménagement dans des ouvrages surélevés est possible,
- L'infiltration des eaux superficielles dans le sol n'est pas autorisée,
- Les eaux de ruissellement s'écoulant gravitairement dans les bassins de rétention puis dans la Wiltz seront contrôlées,
- Les voiries, chemins piétons et places publiques sont à aménager moyennant un degré de scellement maximal,

- Afin d'éviter tout contact entre la population et le sol contaminé, la composition des surfaces non scellées des projets d'aménagement doit être d'au moins 1m. :
 - Couche de terre arable (au moins 0,5 m. d'épaisseur),
 - Couche de sol cohésif étanche (au moins 0,5 m. d'épaisseur).
 Cette superposition permet d'écarter tout risque de pollution diffuse et contribue à la formation d'un sol à bilan hydrique équilibré et d'une strate de végétation adaptée.
- Les forages et prélèvements d'eaux souterraines ne sont pas autorisés.

Les objectifs de ces mesures sont triples et se résument ainsi :

- Elimination des pollutions majeures afin d'éviter un déplacement de ces substances et de garantir une protection optimale de la population et de l'environnement des lieux,
- Réduction au strict minimum des eaux d'infiltration, afin de prévenir la contamination de ces eaux par le sol, de la nappe phréatique par ces eaux, ainsi que du cours d'eau par la nappe phréatique,
- Mise en place de mesures préventives pour éviter tout contact avec le sous-sol contaminé.

Par manque d'informations actualisées, certains secteurs du projet ne sont pas décrits en détail. C'est pourquoi une demande d'autorisation, conformément à la loi relative aux établissements classés (dite commodo-incommodo), sera introduite sur base du concept de dépollution et d'assainissement du sol, tel qu'expliqué précédemment. Selon ce concept général, autorisé sous la forme d'un arrêté établi par l'Administration de l'environnement, des plans détaillés d'assainissement seront ainsi élaborés. Ils seront alors soumis à des autorisations individuelles dans le cadre des procédures de Plan d'Aménagement Particulier « Nouveau Quartier » (PAP NQ).

5.4.2. Concept énergétique

L'approvisionnement énergétique se base sur une approche techniquement et économiquement innovante, misant sur une énergie renouvelable à 100%. L'alimentation énergétique est dite régénérative, permettant une extension graduelle du réseau selon le développement phasé des différents quartiers constituant le projet.

Le concept global énergétique repose sur les mesures suivantes :

- Création du réseau de chauffage urbain (réseau d'environ 3 000 m. linéaires),
- Installation de capteurs hybrides solaires thermiques (environ 6 000 m²) et de panneaux photovoltaïques-thermiques (PVT) (environ 3 000 m²),
- Insertion de panneaux solaires sur les toits et utilisation de l'énergie solaire (environ 20 000 m², soit environ 3,4 MWp (Mega Watt peak)),
- Stockage inter saisonnier de l'énergie solaire (environ 15 000 m³) et stockage de glace (environ 10 000 m³) en tant qu'alternative,
- Raccordement de pompes à chaleur alimentées par l'énergie solaire et/ou la glace stockée (3 x 750 KW (Kilowatt)),
- Développement d'un réseau de chauffage alternatif pour le quartier « Public » (Q3), à savoir un mode de chauffage à copeaux de bois dont 40% proviendrait de l'entretien paysager quotidien.

6. Fiche d'évaluation d'impact



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

| | |
|--|--|
| Intitulé du projet : | Projet de loi autorisant l'Etat à participer au financement du développement de logements du projet "Wunne mat der Wooltz" |
| Ministère initiateur : | Ministère du Logement |
| Auteur(s) : | Tania FERNANDES Mike MATHIAS |
| Téléphone : | 237-84824 |
| Courriel : | tania.fernandes@ml.etat.lu |
| Objectif(s) du projet : | Financement du développement de logements abordables construits sur 3 PAP du projet "Wunne mat der Wooltz" à Wiltz |
| Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s) | Ministère des Finances Fonds du Logement |
| Date : | 19/01/2021 |



Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles : Ministère des Finances,
Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement Durable
Ministère de la Mobilité et des Travaux

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : Oui Non
- Citoyens : Oui Non
- Administrations : Oui Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui Non N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui Non N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)