



CHAMBRE DES SALARIÉS  
LUXEMBOURG



AVIS

Avis III/40/2021

13 juillet 2021

## Wunne mat der Wooltz

relatif au

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 »



Par lettre du 2 avril 2021, M. Henri Kox, ministre du Logement, a soumis à l'avis de la Chambre des salariés du Luxembourg (CSL) deux projets de loi autorisant l'État à participer au financement de l'assainissement, de la revalorisation et du développement de logements du projet *Wunne mat der Wooltz*.

## L'OBJET DES PROJETS

1. Les deux projets de loi visent à autoriser l'État à participer au financement de l'assainissement, de la revalorisation et du développement de logements du projet *Wunne mat der Wooltz*. Ce projet prévoit un nouveau quartier résidentiel qui va être construit à Wiltz sur l'ancienne friche industrielle de la ville. Cela amènera 1 800 nouveaux habitants dans la ville ardennaise avec environ 780 nouveaux logements répartis sur 25 hectares.

2. Dans ce cadre, le fonds des routes et le fonds du rail contribueront au financement des infrastructures routières et ferroviaires, dont les crédits ne seront pas intégrés aux projets de loi visés ici, dans la mesure où ces crédits ont déjà été prévus par la loi budgétaire des départements ministériels.

3. Néanmoins, le commentaire des articles et l'exposé des motifs renseignent sur les intentions d'aménagement prévues pour Wiltz, également en matière de mobilité. Et c'est sur ces points que l'avis de notre Chambre porte essentiellement.

## LA POSITION DE LA CSL

4. La CSL souhaite tout d'abord souligner qu'avec la situation actuelle du marché immobilier luxembourgeois, toute création de nouvel espace de vie est la bienvenue.

5. Si ces nouveaux quartiers résidentiels sont aménagés de telle sorte qu'il y aura plus d'espace alloué à la mobilité douce et aux transports en commun qu'à la circulation individuelle, l'on peut alors parler d'un bon modèle d'avenir.

6. Et si la mixité sociale est également au rendez-vous et qu'il y a des commerces, des écoles et des institutions culturelles à proximité immédiate, alors le quartier qui émergera sera un cadre dans lequel le « bien vivre » pourra se développer.

**7. Cependant, la CSL se pose des questions sur ces différents aspects qui ne sont pas suffisamment pris en compte par le projet d'aménagement.**

### **Pour un projet d'aménagement plus complet et intégratif**

8. Le titre des projets de loi semble ignorer deux aspects importants, ceux **du travail et du vivre ensemble**, et aurait pu être complété de la sorte : *Wunne – Liewen - ... a Schaffen zu Wooltz !*

9. L'on peut se poser légitimement la question de savoir comment le projet gouvernemental va concilier au mieux le logement avec les loisirs et le travail à Wiltz, et ce, dans le contexte d'un accroissement de 30 % de la population sur une décennie.

10. Derrière cet aspect, se cache l'interrogation du comment **développer de manière ciblée l'économie et les emplois**, d'une part, et **l'éducation et la formation**, d'autre part, dans les régions rurales du Luxembourg.

**11.** Notre Chambre a souligné l'importance d'un projet d'aménagement qui garantisse **la mixité sociale** de la population. Mais pour la mettre en œuvre, il est nécessaire d'avoir **une définition précise**, ce qui manque dans le projet présenté par le gouvernement. Pour l'aiguiller, l'on peut lui suggérer de travailler cette définition de la mixité sociale par rapport à la situation actuelle de Wiltz, en regardant l'indice socioéconomique actuel de la ville et de la commune, et en le comparant avec ce qu'il en sera de la mixité des résidents qui vont habiter dans le nouveau quartier.

**12.** Pour que le vivre-ensemble puisse être assuré de la meilleure manière, les projets devraient traiter les formes d'accueils et d'accompagnements à assurer pour les nouveaux arrivants, en vue de leur intégration optimale dans le tissu social existant.

**13.** Concernant les activités, il faut réfléchir aux **services et commerces de proximité** et voir, justement, quels types de commerces, de services, d'établissements de l'Horeca il faut développer par rapport à la composition de la population du nouveau quartier.

**14.** Mais toutes ces projections doivent s'inscrire aussi dans un **cercle plus large**, par rapport à la ville, à la commune et au canton de Wiltz. Il faut mesurer quels impacts, positifs ou négatifs, peut avoir le nouveau projet par rapport aux autres quartiers de la ville de Wiltz, mais aussi quel positionnement par rapport au développement commercial en cours à Pommerloch.

**15.** En outre, la **qualité de vie** dans le nouveau quartier doit être une préoccupation majeure. Il est nécessaire de planifier **quelles infrastructures publiques sont nécessaires**, en plus du parc public, du campus scolaire et du centre de loisirs autour de la cheminée industrielle.

**16.** Le *Guichet unique régional* est une motion mise en avant par le gouvernement, mais cela doit se traduire concrètement en sachant quels services publics de l'État devraient être assurés à l'avenir dans la localité, par rapport à l'accroissement de sa population.

**17. Une politique d'aménagement du territoire de qualité doit prendre en compte tous les facteurs** qui ont été présentés précédemment, **et les textes proposés par le gouvernement sont en carence** par rapport à cette nécessité. Du reste, la politique de la mobilité durable en fait également partie, et est d'ailleurs traitée dans la section suivante.

## **Favoriser la mobilité durable**

**18. Notre Chambre formule un reproche concernant le concept de mobilité, et plus précisément sur la suppression d'une ligne ferroviaire.**

**19.** En effet, le nouveau quartier résidentiel sur l'ancienne friche industrielle sera situé à environ 800 mètres de l'actuelle gare de Wiltz, à partir de laquelle l'on peut rejoindre, en semaine, la capitale deux fois par heure, et cela en 60 minutes. Jusqu'à récemment, les voies de l'ancienne ligne vers Bastogne, fermée en 1967, étaient toujours sur le site. Jusqu'à la fin des années 1970, celles-ci continuaient même jusqu'à la ville voisine de Winseler, avant qu'elles ne soient supprimées et qu'une piste cyclable soit créée à la place.

**20. Or, dans le nouveau projet *Wunne mat der Wooltz*, il n'est pas prévu de profiter du tracé existant pour amener la voie ferrée dans le nouveau quartier résidentiel.** Comme si souvent par le passé, celle-ci devra céder la place à une voirie routière qui reliera alors le quartier résidentiel à la gare.

**21.** La CSL s'en étonne à plus d'un titre. Elle rappelle que l'Union européenne (UE) a désigné l'année 2021 comme l'année européenne des chemins de fer. L'UE a ainsi clairement indiqué aux femmes

et aux hommes politiques que les objectifs climatiques ne peuvent être atteints que si le trafic routier diminue et que les chemins de fer sont promus plus fortement, en créant de nouvelles liaisons ferroviaires et en réactivant et reconstruisant les anciennes. Cet appel n'est pas respecté dans le projet concernant Wiltz, car sinon, le nouveau quartier de la ville ne serait pas relié au chemin de fer par une route, mais le tracé existant serait utilisé pour amener le chemin de fer directement dans le nouveau quartier résidentiel.

**22.** Or, rien n'est encore construit et le nouveau lotissement n'existe encore que sur le papier. **Les aménageurs du nouveau quartier seraient bien inspirés de reconsidérer le raccordement à la gare de Wiltz et d'étendre le tracé actuel du chemin de fer vers le nouveau quartier, afin d'inciter les habitants à utiliser le train.** D'ailleurs, l'annexe descriptive des projets de loi déclare que concernant « la connexion du territoire communal au-delà du cadre régional vers les centres de développement et d'attraction voisins, le train apparaît comme l'alternative optimale à l'automobile ».

**23.** En outre, si la ligne ferroviaire actuelle en direction de Winseler était conservée, une nouvelle liaison en direction de Bastogne resterait également possible. Certes, la restauration de la ligne 164 « Wiltz-Bastogne » n'est pas à l'ordre du jour, même si l'idée n'est pas tout à fait abandonnée, notamment du côté belge. Mais surtout, si la voie ferroviaire était bloquée au niveau du nouveau lotissement de Wiltz, cela serait définitivement impossible.

**24.** Notre Chambre avance que la ligne de chemin de fer de Wiltz vers Bastogne peut servir d'exemple de modification des flux de trafic. À partir des années 1950, les connexions ferroviaires entre Bastogne et Wiltz se sont peu à peu arrêtées, tant dans le chef des chemins de fer belges (SNCB) que luxembourgeois (CFL). La conséquence a été que Bastogne, qui compte notamment deux gares, a perdu ses connexions au réseau ferré européen. Et les liaisons de transport public par route n'ont pas compensé cette lacune.

**25.** Mais aujourd'hui, le Luxembourg est devenu un pôle de forte attraction d'emplois dans la Grande Région et de nombreux navetteurs frontaliers de la région de Bastogne sont attirés pour venir travailler dans notre pays. De fait, l'idée de rétablir la liaison ferroviaire entre Wiltz et Bastogne n'est donc pas absurde, même s'il faudra un certain temps avant que les plans ne redeviennent concrets.

**26. Il s'agit pour l'instant de ne pas rendre impossible le retour du chemin de fer dans la vallée de la rivière Wiltz en construisant sur la voie ferrée.** Car chacun sait combien il est difficile par la suite de récupérer des parcelles vendues à des particuliers pour des projets. À titre d'exemples, l'on peut citer les différends concernant l'autoroute à Frisange ou les retards dans la construction de la route de contournement de Dippach-Gare.

**27.** « Gouverner, c'est prévoir » dit l'adage français. Et cette sage maxime a été particulièrement ignorée ces dernières années en ce qui concerne les chemins de fer. De nombreuses lignes ont été fermées en raison de calculs à courte vue, des projets de construction de voies ont été sacrifiés ou simplement convertis en pistes cyclables, car l'on s'attendait à des revenus à court terme dans le tourisme. Mais aujourd'hui, il y a une certaine remise en question à cet égard, également dans les pays voisins.

**28.** Ainsi, le gestionnaire de réseau belge Infrabel garde la main sur les lignes ferroviaires qui ne sont actuellement plus utilisées et sur lesquelles, par exemple, des pistes cyclables sont créées. En France, SNCF Réseau, qui administre le réseau ferroviaire français, garde ce qu'elle appelle un « maintien de l'assiette » lors de fermetures de lignes, afin de ne pas bloquer de nouveaux projets ferroviaires qui seraient nécessaires et d'éviter des procédures d'expropriation dans le futur.

## En conclusion

**29. Pour la CSL, les projets concernant Wiltz sont lacunaires et devraient prendre également en compte, en plus du logement et de la mobilité, les aménagements ayant trait au vivre-ensemble, à la mixité sociale, au travail, aux activités économiques, aux services publics et aux loisirs.**

**30. Concernant l'aménagement de la mobilité, notre Chambre juge que l'ancienne voie ferrée en direction de la Belgique ne doit pas être démantelée et doit rester libre afin de ne plus refaire les erreurs du passé. Les planificateurs du nouveau quartier résidentiel et les responsables publics devraient tenir compte de la tendance actuelle à promouvoir le chemin de fer comme moyen de transport pour l'avenir et laisser les voies ferroviaires venir aux habitants de Wiltz.**

---

Luxembourg, le 13 juillet 2021

Pour la Chambre des salariés,

Handwritten signature of Sylvain Hoffmann in black ink.

Sylvain HOFFMANN  
Directeur

Handwritten signature of Nora Back in black ink.

Nora BACK  
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.