



Fédération MIRABEL - LNE
9 allée des Vosges
55000 Bar-le-Duc
E-mail : mirabel-lne@wanadoo.fr



Collectif Empreinte Positive
3 rue de la Tour
57390 Rédange
E-mail : contact@empreintepositive.org

Rapport des associations de protection de l'environnement sur le dossier de dérogation relatif aux espèces faunistiques protégées

**Liaison Belval vers Autoroute A30
portant désenclavement du bassin de l'Alzette**

Novembre 2011

Sommaire

I. Contexte environnemental, trame transfrontalière et historique des inventaires	p. 3
A. Micheville et le crassier de Russange, des noyaux de biodiversité au cœur d'une trame transfrontalière	p. 3
B. Historique des inventaires	p. 3
II. Historique du projet, contexte d'aménagement et impacts cumulés	p. 5
A. Genèse de la partie 54 du projet routier	p. 5
B. Un projet routier considéré comme l'axe structurant des futurs aménagements urbains	p. 5
III. Raisons impératives d'intérêt public majeur ?	p. 7
A. Un projet routier qui ne désengorge pas le cœur de l'agglomération	p. 7
B. Intérêt social et économique ? Raison impérative ?	p. 7
IV. Analyse des solutions alternatives satisfaisantes	p. 8
A. Alternative O	p. 8
B. Autre parti d'aménagement à reconsidérer et justification erronée des variantes basée sur les études 2004	p. 8
C. Existence éventuelle d'autres solutions satisfaisantes	p. 8
V. Qualité des inventaires, impacts et mesures compensatoires visant le maintien dans un état de conservation favorable des populations	p. 10
A. Impacts de travaux non pris en considération ou sous-évalués	p. 10
B. Pertinence des inventaires et de l'évaluation des impacts et des mesures	p. 11
C. Pérennité des mesures et maintien dans un état de conservation favorable des populations	p. 18

En annexes (document séparé) :

Annexe 1 : Clichés photographiques

Annexe 2 : Articles de presse

Annexe 3 : Les alternatives

Annexe 4 : Protocole foncier

Annexe 5 : Article « Régulus »

Le dossier de dérogation relatif aux espèces faunistiques protégées pour la liaison Belval vers l'autoroute A30 fait suite à la mise en lumière récente, notamment grâce à l'implication associative, **de l'importance des enjeux écologiques du site impacté**. De plus, le projet d'infrastructure concerné s'insère désormais dans **un vaste programme d'aménagement** nouvellement annoncé et en cours de planification.

Malgré ces nombreux éléments **qui modifient substantiellement l'appréciation des impacts du projet**, le public n'a pas été consulté depuis la Déclaration d'utilité publique de 2005. C'est pourquoi, par l'intermédiaire de ce document, Empreinte Positive association locale basée à Rédange et Mirabel-LNE fédération régionale souhaitent porter à votre connaissance leurs observations.

L'objectif des parties I et II est de préciser et d'insister sur **certains éléments** de contexte qui, à la lecture attentive du dossier de dérogation, nous ont semblé **absents ou insuffisamment traités**.

Les parties suivantes (III à V) concernent nos observations relatives aux questions de fond avec une attention particulière à l'appréciation **des nuisances sur le maintien, dans un état de conservation favorable, des populations**.

I. Contexte environnemental, trame transfrontalière et historique des inventaires

A. Micheville et le crassier de Russange, des noyaux de biodiversité au cœur d'une trame transfrontalière

Depuis l'arrêt des activités sidérurgiques au milieu des années 1980, une formidable recolonisation naturelle s'est opérée sur Micheville. Les anciennes mines à ciel ouvert (également exploitées de manière souterraine avec des galeries encore existantes) et le crassier de Russange, espaces aujourd'hui caractérisés par une mosaïque d'habitats, abritent de nombreuses espèces protégées et présentent des éléments patrimoniaux, paysagers et naturels remarquables (voir les photos de l'annexe 1). Certaines espèces, telles que le Pélodyte ponctué (*Pelodytes punctatus*) présent sur le crassier de Russange, sont en limite d'aire de répartition mondiale. Ainsi, ces sites constituent un espace naturel au réservoir génétique exceptionnel. Il est donc inexact de considérer l'espace traversé par le projet de liaison routière comme un espace foncier dégradé.

La pollution et l'encombrement du sous-sol par les vestiges de constructions, résultant des activités minières, ont toujours été cantonnés à la partie basse de Micheville (tout le site de Micheville n'est pas pollué, contrairement à ce que laisserait entendre le dossier de dérogation), mais il est important de préciser que même cette zone a fait l'objet d'une recolonisation naturelle depuis 25 ans et a été intégrée en janvier 2011 à la ZNIEFF de 577 hectares « Anciennes mines à ciel ouvert et souterraines de Micheville » validée par le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel.

Du côté luxembourgeois, les opérations d'aménagement ne visent que les secteurs dégradés, occupés autrefois par les installations industrielles et le dépôt des sous-produits de la sidérurgie (exemple de Belval avec un coût de dépollution actuel de 45 millions d'euros), alors que de Dudelange à Rodange, les anciennes mines à ciel ouvert et souterraines, semblables à la partie haute de Micheville, sont préservées par le classement Natura 2000.

Micheville et les zones alentour présentent à la fois des habitats similaires aux anciennes mines de fer luxembourgeoises limitrophes classées Natura 2000 d'Esch-sur-Alzette et Differdange (deux ZPS : LU0002008 et LU0002009 ; deux ZSC : LU0001028 et LU0001030), et surtout une quantité d'espèces végétales et animales plus importante et plus diversifiée. Pour des raisons topographiques, Micheville, le crassier de Russange et la vallée humide de la Beler constituent un corridor écologique transfrontalier, relié aux zones Natura 2000 voisines. Contrairement aux affirmations du dossier de dérogation, le chemin existant de Micheville, qui fait office de corridor écologique pour les espèces et qui correspond précisément au tracé envisagé, ne peut pas être qualifié sur Micheville de « voie goudronnée existante » (page 129) ou de « chemin existant régulièrement emprunté par du trafic local » (page 270). Cette voie est une ancienne voie goudronnée dégradée que l'on peut assimiler à un chemin de terre (voir en annexe 1, photos 3 et 4), situé sur un site privé interdit à la circulation (sauf quelques utilisateurs de l'aérodrome empruntent le corridor écologique sur moins de 100 mètres). L'enclavement du site est un atout pour les milieux et les espèces engendrant ainsi une zone de quiétude favorisant le maintien des habitats et la circulation des espèces venues s'y réfugier.

Alors que les espèces transitent par ce corridor transfrontalier, et que les zones Natura 2000 luxembourgeoises présentent les mêmes types de milieux et les mêmes cortèges faunistiques et floristiques que ceux rencontrés sur le périmètre impacté par le projet routier, les maîtres d'ouvrage n'ont pour l'instant pas réalisé d'étude d'incidence Natura 2000. Les associations n'ont pas manqué de soulever cette question primordiale lors des « réunions de suivi ». Les réponses obtenues ayant été systématiquement vagues voire inexistantes, nous craignons que ce dossier d'incidence soit « arrangé » afin de conclure à un impact nul. Les associations françaises mais également luxembourgeoises de protection de la nature seront très vigilantes sur ce point.

B. Historique des inventaires

L'état initial de l'environnement de l'étude d'impact de mai 2004 de la DUP n'était basé que sur une synthèse patrimoniale des données suivantes :

- ZNIEFF de la « Friche de l'ancienne mine de fer à ciel ouvert » sur la commune de Rédange datant de 1992,
- Étude de 1998 du Conservatoire des sites lorrains/ECOLOR proposant un « plan de gestion sur le site naturel de Micheville » pour le compte du SIAFIVA et de l'EPML, étude basée sur des données D'ECOLOR (T. Duval) datant de 1994.

Cet état initial bibliographique avait été partiellement complété par quelques inventaires sur le terrain par l'Atelier des territoires concernant les amphibiens, dont l'étude de dérogation ne précise pas la méthodologie ni le périmètre.

On peut considérer que les données de l'état initial de l'environnement de l'étude d'impact ayant permis le choix du tracé étaient :

- totalement incomplètes puisque le périmètre de la ZNIEFF (24 ha) et le secteur visé par l'étude du plan de gestion ne concernaient qu'une petite partie de la friche de Micheville,
- totalement obsolètes puisque datant de plus de 10 ans.

Au vu de l'insuffisance de ces inventaires, le 26 août 2009, l'Autorité environnementale a demandé aux maîtres d'ouvrage que soit réalisée une étude complémentaire Faune-Flore tenant compte des fonctionnalités écologiques locales et transfrontalières (Luxembourg), et que soit instruit un dossier de demande de dérogations aux interdictions de destruction d'espèces et d'habitats protégés.

La DUP interdépartementale du 6 juillet 2005 a été prorogée courant 2010 mais les éléments de l'étude complémentaire Faune-Flore n'y ont pas été intégrés. On aurait pu attendre, *a minima*, que les demandes de dérogations soient instruites avant la prorogation de la DUP.

Ce n'est qu'en novembre 2010, après un rappel des obligations relatives aux espèces protégées par les associations environnementales s'inquiétant de l'annonce dans la presse du commencement des travaux pour le début d'année 2011, que les maîtres d'ouvrage ont élaboré le dossier de demande de dérogation.

Ainsi, le dossier de dérogation :

- a été instruit tardivement par les maîtres d'ouvrage après prorogation de la DUP de 2005 et alors que les travaux allaient être engagés, sous pression semble-t-il de l'Autorité environnementale et des associations de protection de la nature,
- ne considère pas la richesse naturelle du secteur en dévalorisant cet espace (« foncier dégradé »),
- ne considère pas les fonctionnalités écologiques locales et transfrontalières (Luxembourg),
- a utilisé un état initial environnemental insuffisant pour argumenter le parti pris d'aménagement et le choix des variantes, sans tenir compte des résultats de l'étude complémentaire Faune-Flore de 2010.

Bien qu'impactant un espace naturel situé entre 2 sites (4 zones) Natura 2000 à proximité directe (Luxembourg) et qu'il est évident que ces 5 zones présentent entre elles des similitudes écologiques fortes, l'incidence du projet sur ces sites Natura 2000 n'a pour l'heure fait l'objet d'aucune évaluation.

II. Historique du projet, contexte d'aménagement et impacts cumulés

A. Genèse de la partie 54 du projet routier

En 2001, la route projetée par la Grande région prend son départ sur la RD16A à l'est de la localité de Villerupt, passe entre Russange et Audun-le-Tiche pour se rabattre au nord et pour rejoindre la frontière luxembourgeoise¹. Il s'agit de la partie actuellement sous maîtrise d'ouvrage mosellane. Cette partie en 2x2 voies, destinée à fluidifier le trafic transfrontalier conséquent, fut adoptée au détriment de l'alternative multimodale et de la réhabilitation de la voie ferrée Fontoy-Audun (lire à ce sujet l'article 1 en annexe 2).

À cette partie est venue se greffer en 2003 la liaison avec l'autoroute A30 en 2x1 voie, partie actuellement sous maîtrise d'ouvrage meurthe-et-mosellane. La pertinence de ce tracé a été fortement contestée à l'époque (voir articles 1 et 2 de l'annexe 2). Le tracé sinueux, qui adopte la topographie particulière du site (front de taille), avait suscité beaucoup de controverses face à l'alternative du viaduc. Cette dernière avait finalement été écartée pour des raisons financières. De son côté, le Luxembourg s'inquiète de la mise en saturation de son propre réseau et s'oppose à une liaison directe avec l'A30.

Les deux parties du projet routier se distinguent de par leur opportunité, les fonctions qu'elles remplissent, le trafic qu'elles drainent et les impacts environnementaux qu'elles impliquent. En parallèle, elles sont administrativement liées par la Déclaration d'utilité publique interdépartementale de 2005 prorogée en 2010.

B. Un projet routier considéré comme l'axe structurant des futurs aménagements urbains

Ce projet routier est qualifié par les maîtres d'ouvrages comme étant la colonne vertébrale des futurs aménagements urbains. De par le fractionnement qu'il crée, il rendrait impossible l'intégration d'un espace naturel cohérent et fonctionnel à l'ensemble du vaste programme d'aménagement en cours de planification concrétisé par l'Opération d'intérêt national Alzette-Belval (OIN) et l'Ecocité. Nous estimons que la création d'un tel espace serait justifiée au regard de la richesse naturelle en présence et qu'il valoriserait de manière certaine et pérenne les zones alentour à rénover et à aménager, apportant une meilleure qualité de vie à leurs habitants actuels et futurs. Considérer *a priori* cette infrastructure routière comme élément structurant de l'élaboration de l'opération d'aménagement en cours rend très improbable la gestion intégrée de la biodiversité et son maintien sur cette zone.

De plus, la demande de dérogation concerne uniquement l'infrastructure routière et ne considère nullement les nombreux aménagements qu'elle prétend structurer. Le CNPN sera-t-il ensuite sollicité pour chaque aménagement connexe ? On ne peut que constater que la demande en question ne concerne qu'une partie d'un projet global saucissonné, qui n'intègre pas la problématique de la biodiversité en amont et que les impacts cumulés ne sont, de fait, pas du tout envisagés.

À ce titre, nous ne pouvons qu'être désolés d'avoir pu constater à plusieurs reprises les dégradations déjà provoquées sur le terrain par ces impacts plus ou moins directs :

- Les sondages de reconnaissance géotechnique sur le plateau herbacé en période de nidification (présence notamment de l'Alouette lulu (*Lullula arborea*) et de la Pie-grièche écorcheur (*Lanius collurio*)) : ces travaux mandatés par le conseil général de Moselle au printemps 2010 sont directement liés au projet routier. Ils ont finalement été stoppés à la suite de l'intervention de la DREAL Lorraine après saisine par les associations locales (voir annexe 2 : article 3).
- Les fouilles archéologiques ont déjà été réalisées. Ces fouilles n'ont pas été « supervisées par les associations locales » comme annoncé dans le dossier. Au contraire les associations ont dénoncé l'impact de ces fouilles sur la nature.
- Les travaux de déplacement de réseaux GRT-Gaz sont en cours, malgré les alertes d'Empreinte Positive et contrairement au planning annoncé dans le dossier de dérogation.
- Les comblements partiels des mares du crassier de Russange en avril 2011 mandatés par la municipalité dans le cadre d'une convention de dépôt de matériaux inertes passée avec une entreprise luxembourgeoise : ce remblaiement illégal au droit du tracé du projet routier a eu un impact grave sur les populations d'espèces d'amphibiens et fait à ce titre actuellement l'objet

¹ cf. Grande région, « Infrastructures des transports, Mondorf-les-Bains », 12 novembre 2001

d'une enquête par le procureur, à la demande d'associations locale, régionale et nationale (voir annexe 2 : article 7).

- L'instruction (déclaration ICPE) en juin 2010 suivie de l'installation courant 2011 d'une centrale à béton sur le site de Micheville à proximité du tracé du projet routier : aucun inventaire Faune-Flore n'a été mené avant les opérations de défrichage conséquentes, et aucune demande de dérogation n'a été déposée pour cette installation. Sa localisation au sein de la ZNIEFF laisse présumer des impacts non négligeables (lors des travaux et pendant l'exploitation).
- Autres travaux : la démolition de bâtiments (voir annexe 1, article 9), le déplacement des conduites GRT-Gaz, le défrichage de haies au printemps etc.

Les projets d'urbanisation (Opération d'intérêt national, Écocité) font craindre des pressions foncières fortes qui pourraient contribuer à une artificialisation irrémédiable du territoire. Ainsi, la non prise en compte des impacts cumulés de l'infrastructure et de l'urbanisation est scientifiquement injustifiable.

Il est donc nécessaire d'anticiper et de fonder le projet d'infrastructure et les grands projets d'aménagements fonciers en un seul programme pour avoir une vision globale et cohérente à long terme, et ambitieuse en termes d'impacts sur la biodiversité. La demande de dérogation ne devrait-elle pas être déposée pour l'ensemble du programme des projets d'infrastructure et d'aménagement ?

III. Raisons impératives d'intérêt public majeur ?

A. Un projet routier qui ne désengorge pas le cœur de l'agglomération

Le projet routier ne désengorgera pas le cœur de l'agglomération à Audun-le-Tiche et Russange. Les plus gros flux routiers en provenance de la RD16 traverseront encore le centre-ville d'Audun-le-Tiche alors que le désenclavement de cette voie, qui représente 77 % du trafic de transit, est l'un des principaux objectifs affichés dans la DUP. Alors que cet objectif est de diminuer de 40 à 50 % le trafic routier d'Audun-le-Tiche, une étude réalisée en 2008² pour le ministère des Transports luxembourgeois et la région Lorraine conclut qu'en 2020 ce futur axe augmenterait le trafic dans le centre-ville.

Le projet routier va également générer des problèmes de trafic dans les villages de Rédange et Tiercelet. Il est à noter que le Luxembourg s'étant opposé dès 2003, par peur de saturer son propre trafic, à ce que la partie meurthe-et-mosellane relie directement l'A30, le village de Tiercelet capterait à lui seul, via la route départementale, le flux en provenance de l'A30.

On peut craindre un appel d'air du trafic régional vers Audun-le-Tiche en provenance de Bettembourg et Rodange (augmentation des flux dans le centre de l'agglomération).

Les poids lourds aujourd'hui bloqués par des raisons techniques de hauteur au niveau du pont-rail d'Audun-le-Tiche pourront demain circuler et se diffuser dans le tissu urbain environnant, provoquant insécurité et pollution.

B. Intérêt social et économique ? Raison impérative ?

Le pétitionnaire insiste uniquement sur des justifications du projet d'ordre économique alors qu'il ne présente aucune justification de l'objectif premier visé : la mobilité.

Les incidences sur les habitats, les espèces et les sites concernées par les directives européennes du réseau Natura 2000 n'ayant pas été évaluées, il n'est pas possible en l'état d'invoquer de raison impérative pour le projet car elles ne reposeraient que sur des considérations sociales et économiques. Il en est de même pour l'intérêt public.

La partie mosellane consiste à relier l'infrastructure en attente côté Luxembourg et à respecter les engagements initiaux. Il ne faudrait pas que les impacts conséquents (présence du Pélodyte ponctué en limite d'aire de répartition mondiale sur le crassier de Russange, trame écologique...) s'effacent derrière les enjeux de cette partie.

La partie meurthe-et-mosellane draine un faible flux, ne relie pas l'A30 et engorge par conséquent le cœur de Tiercelet. La fonction de désenclavement qu'elle prétend remplir ne saurait constituer une raison impérative. La réalisation de cette partie rendrait impossible l'intégration d'un espace naturel cohérent et fonctionnel au programme d'aménagement en cours de planification. L'équilibre entre l'intérêt social, économique et environnemental de cette partie n'est pas respecté. Elle ne présente raisonnablement aucun intérêt public majeur.

On peut conclure que cette infrastructure provoquerait une augmentation du trafic. Les centres urbains ne seraient pas forcément désengorgés et les problèmes seraient déplacés vers d'autres communes (Rédange, Tiercelet). Il n'est pas raisonnable de considérer qu'il existe ici de raison impérative d'intérêt public majeur de nature sanitaire et/ou sécuritaire.

Les maîtres d'ouvrage souhaitent laisser le choix au CNPN de pouvoir donner un avis séparé pour chaque partie (mosellane et meurthe-et-mosellane). Considérant le caractère interdépartemental de la Déclaration d'utilité publique, nous nous interrogeons fortement sur les tenants et aboutissants d'une telle démarche d'un point de vue législatif et administratif. Ces deux parties ne remplissant pas les mêmes fonctions (liaison et désenclavement), ne gérant pas le même trafic (quantitatif et qualitatif) et n'ayant pas les mêmes impacts, deux avis séparés impliquent aussi un avis sur l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur pour chaque partie.

2 « Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine – Grand-duché de Luxembourg », EFFIA MTI, décembre 2008

IV. Analyse des solutions alternatives satisfaisantes

A. Alternative 0

Les maîtres d'ouvrage n'ont pas étudié l'alternative 0 (= ne pas faire le projet). Cette étude est pourtant indispensable à l'évaluation du caractère satisfaisant des autres alternatives existantes. Cette alternative manque terriblement à l'appréciation de l'administration qui prendra la décision en aval.

Nous estimons que le projet en l'état est un frein à la création d'un espace naturel cohérent et fonctionnel sur l'ensemble de la zone. Un tel espace permettrait le maintien de la trame transfrontalière et la valorisation du réseau Natura 2000. Il pourrait s'intégrer dans le programme d'aménagement en cours dans le souci de valorisation du cadre de vie des habitants actuels et futurs.

B. Autre parti d'aménagement à reconsidérer et justification erronée des variantes basée sur les études 2004

Le choix des variantes ne tient pas compte des nouvelles données environnementales. En 2005, les traversées du crassier de Russange et de la friche de Micheville étaient considérées, faute d'inventaires, comme non impactantes du point de vue environnemental. Aujourd'hui, il est certain qu'au vu de la richesse révélée par les inventaires 2010, ce choix n'est plus justifié et est le plus pénalisant de toutes les variantes pour la nature (exemple : la zone humide du crassier de Russange n'est ni citée ni prise en compte dans la rubrique « Les milieux naturels » de la partie du dossier traitant des variantes).

Il est à noter qu'en plus de ne pas tenir compte des nouvelles données environnementales (2010) pour justifier du choix des variantes, aucune évaluation environnementale n'est possible pour les autres variantes mentionnées dans le dossier et non retenues, car le périmètre d'étude Faune/Flore n'a pas concerné en 2010 ces autres variantes. Le périmètre d'étude aurait dû tenir compte du périmètre des variantes.

C. Existence éventuelle d'autres solutions satisfaisantes

Malgré les autres possibilités disponibles, les maîtres d'ouvrage continuent à se limiter au seul choix de variantes de 2005 (page 25 : « Il est illusoire de vouloir justifier à nouveau le choix de la variante retenue dans le contexte actuel pour la simple raison que le tracé visé a été déclaré d'utilité publique »). Il en existe d'autres non évoquées dans le dossier de dérogation, comme une variante partant de Belval, passant à l'est d'Audun-le-Tiche et se reliant à la RD16 en direction d'Aumetz (cette variante contournerait l'agglomération et capterait le trafic de transit de la RD16 qui représente 70 % du flux d'après la DUP), et d'autres encore qu'il est impératif d'étudier afin de trouver la solution la moins pénalisante pour l'environnement et la plus efficace en termes de mobilité. À ce sujet, les travaux d'AGIRR-FNAUT (association pour l'aménagement et la gestion des infrastructures dans le respect des ressources) sur les alternatives au projet routier sont présentés en annexe 3 aux pages 15 à 22.

Le tracé choisi par les maîtres d'ouvrage condamnerait la possibilité de réhabiliter la voie ferrée Audun-Fontoy puisque la liaison routière détruirait une partie de l'emprise ferroviaire à Russange et Audun-le-Tiche. La fermeture de ce tronçon préfigure le démantèlement de la totalité de la ligne, puisque la possibilité de créer un nouveau tronçon de ligne vers Belval pour un « Transport en commun en site propre » (voir protocole foncier en annexe 4) n'est pas considérée par les pouvoirs publics comme un projet prioritaire, et ce projet ne nous paraît pas techniquement réalisable (difficultés de raccordement relatives à la configuration de la gare de Belval). Un collectif regroupant AGGIR-FNAUT, Empreinte Positive et la CGT secteur fédéral des cheminots de Metz a été créé pour défendre la réouverture de cette ligne au trafic voyageur. Cette voie ferrée pourrait constituer une véritable alternative à la route puisqu'elle permettrait de capter le flux des frontaliers venant de l'A30 et de connecter le val d'Alzette au réseau TER de Lorraine en direction de Thionville, Metz, Nancy via Aumetz et Fontoy (en évitant l'axe déjà surchargé Thionville-Luxembourg via Bettembourg).

Les alternatives sont nombreuses et n'ont pas toutes été analysées. Le maître d'ouvrage se justifie en invoquant que la DUP étant effective, il est difficile de déterminer dans le cadre institutionnel et administratif actuel quelle alternative devrait ou ne devrait pas être étudiée. Ainsi, il se cantonne aux alternatives étudiées dans le cadre de la DUP de 2005. Mais le vrai problème est que la prise en compte de la biodiversité n'a pas été intégrée en amont du projet. À ce titre, l'analyse de l'alternative 0 (ne pas faire le projet) et de ses impacts (possibilité de création d'un espace naturel fonctionnel et cohérent ?) a été écartée du dossier.

L'une des premières mesures de suppression d'impact à mettre en œuvre réside dans le choix du tracé. Refuser d'étudier et de justifier ce choix revient à refuser de mettre en place une mesure de suppression d'impact potentiellement possible. Le principe d'évitement n'est ni anticipé, ni respecté.

Nous désapprouvons la prorogation de la Déclaration d'utilité publique de 2005 que nous remettons en question au vu des nombreux éléments de contexte apparus depuis. Nous estimons qu'il est nécessaire d'ouvrir ce projet à d'autres perspectives et de le soumettre à une nouvelle enquête publique.

V. Qualité des inventaires, impacts et mesures compensatoires visant le maintien dans un état de conservation favorable des populations

A. Impacts de travaux non pris en considération ou sous-évalués

- **Les travaux d'étanchéification des étangs de la sapinière :**

Les travaux d'étanchéification des étangs de la sapinière, par la mise en œuvre de palplanches sur une quarantaine de mètres auraient un impact grave sur la zone humide du vallon du Diedenstein. On peut facilement s'apercevoir sur le terrain qu'un lien hydraulique évident existe entre ces étangs et ces milieux qui présentent un intérêt majeur en termes d'habitats et de corridors, notamment pour les amphibiens. L'étanchéification des étangs de la sapinière, en supprimant la principale source d'alimentation en eau de la zone humide du Diedenstein aurait pour conséquence l'assèchement partiel voire total de la zone humide, et la destruction des habitats des espèces présentes dans ce vallon telles que l'Alyte accoucheur (*Alytes obstetricans*), le Triton palmé (*Lissotriton helveticus*), la Grenouille rousse (*Rana temporaria*). L'étude de cet impact est totalement absente du dossier de demande de dérogation qui ne mentionne nulle part l'existence de ces travaux. Cette étanchéification n'a pas non plus fait l'objet d'une déclaration ou d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

- **La réduction du volume des bassins d'assainissement et la modification des ouvrages de franchissement de l'Alzette et la Beler :**

La réduction des volumes des bassins de traitement relève davantage d'une économie financière que d'une réelle volonté de réduction d'emprise sur les milieux naturels au vu des volumes totaux d'habitats qui seront détruits par l'infrastructure. Ces dispositions fondamentales pour un ouvrage auraient dû être prises en compte dès la conception. Il y a là un « bricolage » qui pourrait poser de nombreux problèmes à la mise en œuvre. La gestion des eaux pourrait s'en trouver perturbée. Sur la partie 54 par exemple, le dernier bassin situé sur Micheville bas est moins volumineux que les bassins en amont alors qu'il est censé recueillir le cumul des eaux de ces derniers. Il était d'ailleurs bien plus volumineux lors de l'instruction du dossier loi sur l'eau. Quant au bassin prévu initialement dans ce même dossier, il a tout bonnement disparu (cf. page 21). Ces modifications substantielles de l'assainissement et de la gestion des eaux pluviales ainsi que des ouvrages de franchissement de la Beler et de l'Alzette, n'ont pas fait l'objet, à notre connaissance, de mise à jour ou de demande complémentaire vis-à-vis des autorisations et déclarations initiales au titre de la loi sur l'eau. Elles ne peuvent donc être considérées que comme des projets encore invalidés.

Le carrefour giratoire à Tiercelet :

Le carrefour giratoire à Tiercelet n'est pas pris en compte dans le dossier de dérogation car il est seulement à l'étude (page 37).

- **Le plan d'aménagement du crassier des Terres rouges :**

Cet aménagement risque de déconnecter la zone, ce qui entraînerait la disparition de population d'amphibiens.

- **Les déblais-remblais des sols pollués le long du tracé routier :**

Ces travaux risquent d'avoir un impact fort sur les habitats et les espèces. Page 272 : « Tous les déblais non réutilisables en remblais seront stockés dans un merlon paysager réalisé dans l'emprise du chantier sur un secteur peu sensible. » : une mesure bien énigmatique tant sur sa localisation que sur son impact (coupure de route de vol chiroptère, pollution des sols...).

B. Pertinence des inventaires et de l'évaluation des impacts et des mesures

Sur les « échanges réguliers avec les associations environnementales locales », on peut regretter qu'elles aient été contactées tardivement et n'aient pas participé à l'élaboration des mesures de suppression, réduction et compensation d'impact.

→ Corridor écologique

- Évaluation des données sur le corridor écologique :

- **Pas d'affinage des fonctionnalités écologiques locales et transfrontalières :** le site de Micheville constitue le seul milieu relais entre les réservoirs de biodiversité des zones Natura 2000 luxembourgeoises. Le tracé routier reprend le couloir de dispersion exceptionnel et à grande échelle entre des milieux semblables, mais faisant l'objet de mesures dissemblables d'un pays à l'autre. Le crassier de Russange et la vallée de l'Alzette sont aussi des voies de passage d'un corridor de dispersion entre Audun-le-Tiche et Esch-sur-Alzette, via les Terres rouges, et constituent également un noyau de biodiversité notamment pour le Crapaud calamite (*Bufo calamita*), l'Alyte accoucheur (*Alytes obstetricans*) et le Pélodyte ponctué (*Pelodytes punctatus*). La vallée de la Beler, élément majeur de cette trame transfrontalière constitue un corridor entre la zone boisée de Micheville et les zones Natura 2000 d'Esch-sur-Alzette.

- Analyse des mesures relatives au corridor biologique :

- Aucune mesure efficace ne semble avoir été prise pour compenser le corridor écologique de la grande faune sur la partie 54 du tracé : l'absence d'écopont, liée à la seule mesure de limitation de la vitesse, rend ce tronçon accidentogène et non compatible en vue de restaurer le corridor impacté. Le dispositif de suivi du corridor n'est prévu qu'à partir de 2012, et ne semble pas concerner un secteur en cohérence avec l'envergure du corridor et les déplacements avérés.
- L'abandon du projet de comblement du fossé de la Beler à des fins agricoles sur la rive nord de la Beler va de soi et n'est pas une mesure en faveur du rétablissement d'un corridor écologique. À noter que cette rive nord de la Beler est déjà réservée jusqu'en 2019 par une convention foncière dans l'éventualité d'un futur raccordement de la ligne ferroviaire Fontoy-Audun à la gare de Belval (convention signée le 7 mai 2009, voir annexe 4).

- Évaluation de l'impact sur le corridor écologique :

- En fin de dossier, les mesures de suivi du corridor biologique annoncées démontrent les lacunes actuelles sur la connaissance de ce corridor et donc la méconnaissance des impacts que ce projet aurait à cet égard. L'évaluation des impacts des travaux ne se préoccupe pas de la dégradation du corridor écologique, qualifié pourtant de supranational, page 267. Pourtant, la fragmentation du milieu peut aussi être considérée comme une perturbation intentionnelle.

→ Avifaune

- Évaluation des données sur l'avifaune :

○ **Méthode de prospection :**

La méthode de prospection avifaune de l'étude complémentaire Faune/Flore est insuffisante, notamment sur Micheville car les points d'écoute n'étaient pas adaptés à la topographie accidentée ; cette méthode ne permet pas de contacter certaines espèces potentiellement présentes sur les nombreux plateaux en surplomb.

Il n'y a pas eu d'étude sur la migration et la période d'hivernation. Les observations d'Empreinte Positive ont permis de contacter en période de migration un Busard cendré (*Circus pygargus*), un Busard Saint-Martin (*Circus cyaneus*) et des rassemblements d'Alouettes lulu (*Lullula arborea*) jusqu'à 27 individus.

o **Inventaire avifaune incomplet ou confus :**

Les informations présentées dans le tableau en page 61 (et de manière générale pour le dossier, dans l'évaluation des impacts avant mesures pour toutes les espèces, exemple page 52/page 148, page 55/page 178...) sont parfois contradictoires avec les données qui suivent dans le dossier.

L'inventaire peut être complété par les données suivantes :

- Pie-grièche écorcheur (*Lanius collurio*) : présence d'un couple en zone ZNIEFF à environ 300 mètres du tracé ;
- Bouvreuil Pivoine (*Pyrrhula pyrrhula*) : présence d'une nichée à environ 300 mètres du tracé ;
- Pic noir (*Dryocopus martius*) : nicheur possible sur le Picberg ; nicheur au Galgenberg (site Natura 2000) à environ 1 km du tracé (présent sur Micheville afin de s'y nourrir) ;
- Hibou Grand-duc (*Bubo bubo*) : pas nicheur probable comme indiqué page 61 mais bien nicheur certain comme indiqué dans la suite du dossier de dérogation ;
- Alouette lulu (*Lullula arborea*) : pas nicheur probable mais nicheur certain ; données Empreinte Positive sur un secteur d'une trentaine d'hectares : 3 couples nicheurs certains sur le plateau de l'aérodrome ; 2 couples certains à la carrière de Micheville en 2010 ; 1 couple certain à la carrière de Micheville en 2011 ; 2 couples certains au crassier de Russange et 1 couple/mâle territorial probable. Les données d'Empreinte Positive sont non exhaustives. D'autres secteurs sont favorables à l'espèce sur la friche.
- Petit Gravelot (*Charadrius dubius*) : 4 couples observés sur le crassier de Russange en 2011 avec plusieurs jeunes (observateur : Mario Cordella pour Empreinte Positive).

- **Analyse des mesures relatives à l'avifaune :**

- o L'effet tremplin des résineux sur Micheville va être très limité car les arbres sont en mauvais état, la plupart étant penchés jusqu'au ras du sol à cause de leur mauvais enracinement, ce qui les rend plus sensibles aux conditions climatiques.
- o Sur la vallée de la Beler, la plantation des haies compensatoires pour un effet tremplin est-elle efficace sur une si longue distance ? Il faut noter également que les haies ne seront plantées que sur un côté de la route et de façon discontinue : l'effet tremplin n'en sera-t-il pas amoindri ?

- **Évaluation de l'impact sur l'avifaune :**

- o Vu les enjeux écologiques du secteur (sites Natura 2000), il aurait été plus complet de ne pas se limiter à une méthode de prospection avifaune concentrée uniquement sur les espèces nicheuses en période de reproduction (page 71). Il serait essentiel de pouvoir de tenir compte des oiseaux migrateurs et des habitats de chasse que représente Micheville pour les espèces provenant des sites Natura 2000.
- o On peut se demander pourquoi la demande de dérogation détaille les impacts uniquement sur 17 espèces d'oiseaux alors que 68 oiseaux (cf. : page 206) présents sur le tracé de la route sont protégés au niveau national.
- o En phase de travaux, il y a un risque de dérangement du Hibou Grand-duc (*Bubo bubo*) : même s'il tolère certaines nuisances lors de son implantation, cette espèce peut toutefois être dérangée par la survenue de nouvelles nuisances.
- o Au lieu du giratoire qui sera créé avec la rue du Moulin au droit de l'ancien passage à niveau sur la partie 57, à l'endroit où la maison du garde-barrière a déjà été détruite, 25 espèces d'oiseaux ont été répertoriées. Cet endroit représente dans le rapport des études complémentaires 2010, le point d'écoute n° 4 et figure en deuxième position en nombre d'espèces d'oiseaux (le premier étant le crassier de Russange) pour la partie 57. Pourtant aucune remarque, évaluations, mesures ne sont faites à ce sujet. On peut de plus craindre les impacts cumulés puisque cette zone est destinée à l'urbanisation.

- Il y a un risque de collision avec l'avifaune sur la totalité du tracé, mais celui-ci est très élevé entre Tiercelet et les étangs de la sapinière, secteur concerné notamment par le territoire de chasse du Hibou Grand-duc (*Bubo bubo*). Pourtant ce secteur n'est mentionné comme un secteur « à risque de collision » pour aucune des espèces, et aucune mesure n'est envisagée.

→ Amphibiens

- Évaluation des données amphibiens :

- **Inventaires incomplets :** L'inventaire peut être complété par les données suivantes :
 - Triton alpestre (*Ichthyosaura alpestris*) : a été répertorié dans la ZNIEFF et observé lors de la dernière capture nocturne « chiroptère » de la CPEPESC le 25 septembre 2011 ;
 - Alyte accoucheur (*Alytes obstetricans*) : présent sur tout le site (cette espèce se disperse beaucoup : présente à Russange, sur Micheville, dans la zone humide du Diedenstein, aux étangs de la sapinière, à proximité de l'étang de Rédange et à l'ouest de Rédange près du Kiermerchen (zone Natura 2000 luxembourgeoise) à moins de 300 mètres du tracé.) N.B. : Alyte accoucheur non présent au sud du Luxembourg ;
 - Crapaud calamite (*Bufo calamita*) : présent sur tout le site (Russange, Micheville bas, Micheville haut et même rue de la Côte à Rédange en 2011, rue raccordée au projet routier). Espèce également présente à 3 endroits au Luxembourg et non 2 comme indiqué page 138. La population du crassier d'Ehlerange au Luxembourg découverte en avril 2011 est probablement issue de celle du crassier de Russange : cf. à ce sujet en annexe 5, article de Mike Ulmerich et Gilles Biver paru dans le journal *Regulus* de l'association de protection de la nature luxembourgeoise LNVL ;
 - Pélodyte ponctué (*Pelodytes punctatus*) : présent à Russange et à la mare du front de taille sur Micheville haut ; n'est pas présent dans l'étang de Rédange comme l'indique la carte page 78. N.B. : n'est pas présent au Luxembourg ;
 - Triton palmé (*Lissotriton helveticus*) : également présent dans la mare B du crassier de Russange, dans la zone humide située sur Micheville Bas au nord du bâtiment dit « Betomax », ainsi qu'à la Sprett à Rédange, et à moins de 300 mètres du tracé sur les hauteurs des étangs de Rédange.

- Analyse des mesures relatives aux amphibiens :

- La création de nouvelles mares aurait inévitablement un impact hydrique négatif sur celles déjà existantes, ce qui s'avérerait piégeux pour les pontes des espèces si ces marres n'étaient pas pérennes dans leur alimentation en eau.
- La mise en place des traverses de chemin de fer « toxiques » à cause des traitements qu'elles ont subis, aux abords des nouvelles mares ne semble pas une bonne solution (page 322).
- En se référant au « calendrier de travaux et sécurisation du chantier en faveur des amphibiens » assez équivoque page 275, on peut douter que la création des mares pourrait avoir lieu avant le début des travaux.
- La mare de l'aérodrome ne peut pas être considérée comme une mesure compensatoire car il s'agit d'une mare privée de loisir, non prévue pour les Crapauds calamites (*Bufo calamita*). Sa pérennité n'est pas assurée. Sa conception et sa gestion privées ne sont pas adaptées. Cette mare sableuse accueille déjà des poissons.
- Les mesures de type « observation/suivi des amphibiens pendant la phase de chantier » afin de définir les endroits de pose des dalots sont également contestables dans la mesure où ce type d'observations devrait se faire en amont du projet et non pendant, surtout si, lors de la période de réalisation de ces mesures, les conditions climatiques sont très défavorables et rendent l'observation biaisée.

- Évaluation de l'impact sur les amphibiens :

- o De manière générale, l'évaluation de l'état de conservation des amphibiens est approximative (pages 137 et suivantes).
- o En 2011, 35 individus de Triton crêté (*Triturus cristatus*) ont été observés dans la mare du front de taille sur Micheville. Il y a un risque de dérangement et d'écrasement pour cette espèce même en phase de chantier.
- o À la page 147, on peut noter que l'étude conclut au bon état de conservation du Triton crêté (*Triturus cristatus*). Puisque un seul site de reproduction a été répertorié dans l'aire d'étude pour cette espèce, cette conclusion doit être justifiée au vu de l'isolement de cette population. La population la plus proche connue se trouve au Kiermerchen (zone Natura 2000 luxembourgeoise) à environ 2 km. L'approche la plus directe, donc le couloir migratoire, est celui du tracé prévu de la liaison routière.
- o Les impacts indirects ou induits du nouveau trafic routier généré rue de la Côte à Rédange (qui sera reliée à la future route) aujourd'hui fermée à la circulation (rue en impasse) n'ont pas été évalués. Cette rue est un lieu de migration d'une importante population de crapauds communs (*Bufo bufo*) et probablement d'Alytes accoucheurs (*Alytes obstetricans*) qui migrent entre l'étang de Rédange et les étangs de la sapinière.
- o Particulièrement pour le Crapaud calamite (*Bufo calamita*) mais aussi pour l'Alyte accoucheur (*Alytes obstetricans*) qui sont présents sur tout le site de Micheville, le risque d'écrasement doit être à considérer sur la totalité du tracé. L'impact sur l'habitat terrestre est par conséquent sous-estimé.

→ Reptiles

- Évaluation des données reptiles :

- o **Inventaire incomplet :** L'inventaire peut être complété par les données suivantes :
 - Lézard vivipare (*Zootoca vivipara*) et Lézard des souches (*Lacerta agilis*) : ces deux espèces nécessiteraient des études approfondies pour affiner leurs différentes localisations ;
 - Couleuvre à collier (*Natrix natrix*) : jeunes individus observés à la Sprett à Rédange, à l'étang de Rédange et dans la mare B à Russange (observation ONEMA en 2010). De manière plus générale, espèce présente sur tout le site de Micheville et probablement sous-évaluée ;
 - Lézard des murailles (*Podarcis muralis*) : observation d'individus sur l'ancienne voie ferrée qui doit être signalée comme habitat ; également présent aux abords du chemin entre Rédange et les étangs de la sapinière.
- o **Espèce potentielle :**
 - Coronelle lisse (*Coronella austriaca*) : potentiellement présente sur Micheville mais difficile à observer (la présence d'une bonne population de Lézard des murailles qui constituent une des sources principales de nourriture laisse supposer une population de Coronelle lisse sur tout le site de Micheville avec plusieurs sites de repos et de reproduction).

- Évaluation de l'impact sur les reptiles :

- o La surface des habitats détruits des reptiles, notamment des lézards nous paraît sous-estimée.
- o Il est primordial de préciser que les zones d'habitat de la Coronelle lisse (*Coronella austriaca*) à Russange sont des espaces convoités par les aménagements de l'Opération d'intérêt national.

→ Chiroptères

- Évaluation des données chiroptères :

- o **Méthode d'analyse des données :** Aucun état de conservation initial par espèce n'est indiqué.

o **Inventaire incomplet :**

- 13 espèces de chauves-souris sont présentes sur le site et non 11 comme l'indique le dossier de dérogation ; deux espèces de chiroptères répertoriées le 25 septembre 2011 par la CPEPESC à la sortie de la mine du front de taille n'ont pas été intégrées dans le dossier de demande de dérogation. Il s'agit du Vespertilion de Brandt (*Myotis brandtii*) et de la Pipistrelle de Nathusius (*Pipistrellus nathusii*). 12 de ces espèces ont été capturées par la CPEPESC lorraine à l'entrée de la mine de la carrière de Micheville sauf Vespertilion de Bechstein (*Myotis bechsteinii*) ;
- Les galeries de mines (entrée de mines découverte en août 2010 par Empreinte Positive) sont peut-être beaucoup plus qu'un gîte d'hibernation. L'inventaire est insuffisant pour cet habitat ;
- On peut noter qu'il n'y a qu'une définition approximative des routes de vols et des aires de chasses des chiroptères dans le dossier de dérogation ;
- L'aire d'étude des chiroptères semble insuffisante.

- **Analyse des mesures relatives aux chiroptères :**

- o *Idem* que pour l'avifaune, l'effet tremplin des résineux sur Micheville va être très limité car les arbres ne sont pas en bon état.
- o *Idem* que pour l'avifaune, sur la vallée de la Beler, la plantation des haies compensatoires pour un effet tremplin est-elle efficace sur une si longue distance ? Il faut noter également que les haies ne seront plantées que sur un côté de la route et de façon discontinue : l'effet tremplin n'en sera-t-il pas amoindri ?

- **Évaluation de l'impact sur les chiroptères :**

- o Les impacts sur les routes de vols et les aires de chasse des chiroptères n'ont pas été étudiés et sont donc sous-estimés. Le Grand murin (*Myotis myotis*), espèce qui capture ses proies au sol, sera particulièrement sensible au trafic de l'infrastructure routière.
- o De façon générale, l'impact sur les populations de chiroptères (exemple page 183 du Grand rhinolophe (*Rhinolophus ferrumequinum*) : 1 seul individu menacé ?) nous paraît sous-estimé.
- o La destruction des souterrains risque d'avoir un impact très important pour les chiroptères sur la partie basse de Micheville.
- o Page 292, il est prévu de faire pousser des pelouses fleuries au bord de la route dans les remblais-déblais (mesures pour les papillons) mais pour préserver les chiroptères, il n'est pas recommandé de mettre des plantes mellifères attirant toutes sortes d'insectes près de la route car il y aura un risque de collisions pour les chiroptères. Cette mesure est contradictoire avec la préservation des chiroptères (ainsi qu'avec celle des papillons et des oiseaux qui peuvent également entrer en collision avec les véhicules).

➔ **Mammifères**

- **Évaluation des données mammifères (hors chiroptères) :**

o **Inventaire incomplet :**

- Écureuil roux (*Sciurus vulgaris*) : plusieurs individus et nids également observés depuis 2008 à Rédange à proximité du tracé ;
- Chat sauvage (*Felis silvestris*) : aucune étude ;
- Grands mammifères : les grands mammifères n'ont pas fait l'objet d'étude alors que les passages de chevreuils, sangliers, renards et blaireaux sont connus par Empreinte Positive.

- **Analyse des mesures relatives aux mammifères (hors chiroptères) :**

- o Pas de garantie du respect des vitesses sur la route.

- **Évaluation de l'impact sur les mammifères (hors chiroptères) :**

- o Risque d'accidents graves avec les grands mammifères.

→ Lépidoptères et insectes

- Évaluation des données lépidoptères et insectes :

o **Méthode d'inventaire :**

- Damier de la Succise (*Euphydryas aurinia*) : La population présente sur le tracé du projet routier est la plus stable et la plus importante du secteur. Dans les zones Natura 2000 du Luxembourg, les populations ne sont pas aussi importantes. L'état de conservation régional et celui de la seule zone d'étude sont peu pertinents, il faudrait plutôt étudier la zone écologique utilisée par l'espèce par exemple un rayon de 10 km autour de Micheville. En 2011, de nouvelles populations et nids ont été révélés par Josy Cungs, entomologiste luxembourgeois, et Mike Ulmerich pour Empreinte Positive ;
- Page 59 : Seuls les individus volants ont été pris en compte ;
- Nous pouvons regretter que les espèces à valeur patrimoniales rares telles que les orthoptères, la Mante religieuse (*Mantis religiosa*), etc., ne soient pas listées même si elles ne rentrent pas dans le cadre d'une demande de dérogation (à noter que la Mante religieuse est protégée au Luxembourg et présente dans les zones Natura 2000). Cette liste aurait été une source précieuse d'information afin de mieux appréhender les caractéristiques des différents habitats et des zones de chasse de chaque espèce.

o **Inventaire incomplet :**

- Pas d'inventaire pour les papillons de nuit.
- Écaille Chinée (*Euplagia quadripunctaria*) : espèce (protégée par l'annexe II de la directive européenne Habitats-Faune-Flore) présente sur Micheville ;
- Azuré du serpolet (*Maculinea arion*) : le dossier de dérogation fait référence aux données de Josy Cungs (page 72). Il faut indiquer que l'aire de prospection de Josy Cungs s'est limitée à quelques hectares sur la friche de Micheville et ne peut pas constituer un inventaire exhaustif.

- Mesures relatives aux lépidoptères :

- o Certaines mesures en faveur des amphibiens peuvent avoir un effet contradictoire avec la protection des lépidoptères : exemple, page 321, « création de 2 mares à proximité du site de reproduction » (présence du Crapaud calamite) « asséchées en 2011 », « le passage d'engin de chantier permettra également de bouleverser le milieu et limiter la végétation herbacée ». Pourtant à cet endroit, il est prévu, page 292, des mesures en faveur des lépidoptères protégés qui se révèlent contradictoires car il y est prévu une interdiction d'accès et de dépôts d'engin et/ou de matériel.

- Évaluation de l'impact sur les lépidoptères :

- o Concernant le Damier de la Succise (*Euphydryas aurinia*), les impacts de la destruction des pelouses qui se situent le long du chemin ne sont pas évalués. En effet, l'espèce a essentiellement été observée (individus en vol, nombreux nids/larves) sur les pelouses qui bordent le chemin existant sur Micheville (de l'aérodrome jusqu'aux étangs de la sapinière). Les abords du chemin étant probablement une zone de quiétude pour cette espèce, accentuée par le « couloir » dégagé et bien exposé que propose ce chemin vierge, la destruction de ces pelouses va avoir un impact certain.
- o L'impact sur l'habitat du Cuivré des marais (*Lycaena dispar*) au lieu de la zone humide du Diedenstein n'est pas évalué.

→ Habitats et milieux

- Évaluation des données habitats et milieux :

- o Il faut noter qu'après réactualisation de la ZNIEFF en 2011, le projet routier ne vient pas « longer la ZNIEFF sans l'entrecouper » comme indiqué page 122 puisqu'il la traverse sur un linéaire de plus de 2 km.

- Contrairement à ce que laisse penser le dossier, le tracé 54 ne réutilise que peu d'emprises existantes, mais en fait passer la largeur de 5 mètres à 11,60 mètres voire 22 mètres. (page 37).
- Les pelouses calcaires, les prairies mésophiles, habitats d'intérêt communautaire au titre de la directive européenne Habitats-Faune-Flore sont considérées dans un bon état de conservation mais le dossier de dérogation ne justifie pas cette affirmation.

- **Analyse des mesures relatives aux habitats et milieux :**

- La rectification ponctuelle du tracé du projet initial sous maîtrise d'ouvrage CG 54, annoncée au niveau du virage de l'aérodrome (page 270), semble plus résulter d'une volonté technique par rapport à la courbure de ce virage existant qu'à une volonté de préserver les Ophrys abeilles (*Ophrys apifera*) présents au bord du chemin puisque aucune mesure de réduction d'impact (interdiction de passage des engins, interdictions de dépôts etc.) n'est prise dans ce secteur pour épargner les Ophrys abeilles. Il est également important de noter que la « réduction de l'impact » sur ce milieu est très localisée par rapport aux futurs milieux qui vont être détruits par ce changement de courbure, car il existe à l'est de ce virage une magnifique pelouse sèche plus étendue que les abords du virage existant qui sera totalement détruite par « cette mesure d'évitement ».
- La route, de part son trafic, va augmenter l'accès au site et induire des risques proportionnels de dégradation des milieux (décharges sauvages, pratique du quad...), contrairement à ce qui est annoncé.
- Si on considère la ZNIEFF actualisée (577 ha), on compense une zone naturelle par une autre zone naturelle, ce n'est pas une véritable compensation.
- La création de nouvelles pelouses calcaires par défrichement des résineux n'est pas garantie de réussite à court et moyen termes ; les sols étant acidifiés, ils mettront probablement beaucoup de temps avant d'être exploitables en tant que pelouses sèches. De plus, la destruction de 1,7 ha de pelouses sèches ne pourra pas être compensée par le fait de semer des prairies fleuries sur les remblais-déblais des bas-côtés de la route. De plus, il y a un risque de colonisation par les plantes invasives.
- Par rapport à la protection des habitats et des milieux, les zones d'interdiction de dépôts et de circulation d'engin sont vraiment trop restreintes et semblent encore en phase de définition (page 272 : « Aussi, dans le cadre du marché, il est possible de sanctuariser les sites sensibles qui pourraient éventuellement présenter un intérêt pour les entreprises. Une autre piste de sécurisation des sites sensibles est de trouver avant la passation du marché les lieux de dépôt et de les imposer au marché. Des réflexions dans ce sens sont menées auprès de l'EPFL, propriétaire important sur les plateformes de Micheville. »).
- La création d'une nouvelle zone humide de 2 200 m² dans le lit majeur de la Beler, prévue au paragraphe 7.2.3.1 du dossier loi sur l'eau, ainsi que la reconstitution de 4 x 300 mètres de ripisylves ne sont pas des mesures reprises dans le dossier de dérogation.
- Une importante pelouse sèche, considérée extrêmement importante et unique dans le secteur de Micheville par le spécialiste luxembourgeois Josy Cungs et Mike Ulmerich (observation d'un individu de mante religieuse uniquement sur cette pelouse qui constitue un habitat de reproduction), qui se situe à l'ouest du bâtiment dit « Betomax », n'est pas incluse dans l'ENS car ce secteur est convoité par les plans de l'Opération d'intérêt national.
- La limitation de la consommation d'espace à enjeu environnemental n'est pas avérée, car les espaces agricoles représentent moins d'enjeux que les friches, les pelouses calcaires et les voiries qui sont un lieu de transit de la faune.

- **Évaluation de l'impact sur les habitats et milieux :**

- Les rejets non traités du bassin d'assainissement numéro 2 sur Micheville, qui se situe aux abords du vallon humide du Diedenstein (présence de l'Alyte accoucheur notamment), se feront « dans le fond de l'excavation minière », c'est-à-dire directement dans la zone humide du vallon du Diedenstein en contrebas. Ces rejets risquent de polluer la végétation et les eaux de la zone humide.
- Les réorganisations ponctuelles du découpage parcellaire vont entraîner retournements de prairies et défrichements de haies. Ces éléments sont sous-évalués.

- Page 127, la carte des milieux semble fantaisiste et erronée. Les emprises des pelouses à orchidées, de la végétation thermophile, de la friche herbacée, des milieux humides (ex : Diedenstein) sont totalement sous-estimées, notamment aux abords du chemin existant.
- Le dossier de dérogation ne mentionne pas que les bassins doivent être clôturés pendant la phase des travaux « afin d'y empêcher la pénétration des amphibiens compte tenu de la toxicité que peuvent présenter ces milieux » comme l'indique le dossier loi sur l'eau.

→ Autres remarques :

- Bien que demandé aux maîtres d'ouvrage, le dossier de dérogation relatif à la flore ne nous a pas été communiqué.
- Il n'y a pas eu d'étude pour les lichens, les champignons et les mollusques (exemple page 101 : « Mollusques : Aucune population de *Vertigo moulinsiana* et de *Vertigo angustior* n'étant connue dans le secteur, ces deux espèces n'ont pas fait l'objet d'inventaires dans le cadre de cette étude. ». Il en était de même pour beaucoup d'espèces sur Micheville et c'est cette attitude qui a conduit à avoir une telle différence entre l'étude d'impact de 2004 et les résultats des études complémentaires de 2010).

C. Pérennité des mesures et maintien dans un état de conservation favorable des populations

→ Sur la maîtrise foncière :

- On peut noter une insuffisance des ENS en termes de garantie de protection, de superficie et de calendrier d'attribution des terrains. Les mesures compensatoires ne seront pas mises en place avant le commencement des travaux, l'acquisition par le CG54 des espaces destinés à devenir des ENS ne serait totale qu'en 2015 (70 ha en 2012 et 45 ha en 2015) page 329. Et contrairement à ce qui est évoqué dans le dossier de dérogation, les aménagements risquent de ne pas tenir compte des mesures prises lors du dossier de dérogation. Pour preuve, la pelouse sèche située à l'ouest du bâtiment dit « Betomax » est exclue de l'ENS pour ne pas empiéter sur les zones réservées aux opérations d'aménagement de l'Opération d'intérêt national. Ce sentiment est renforcé à la lecture de la page 369 du dossier de dérogation concernant les « engagements » CG-EPFL : « Le contenu des emprises sera défini au regard des secteurs identifiés par l'OIN ».
- Il n'y a aucune garantie, sécurisation et pérennité sur la maîtrise foncière, la DUP seule garante de mesures d'expropriation ayant déjà été validée. De plus, quelles seront les conséquences engendrées par le transfert à l'Établissement public d'aménagement (EPA) des compétences relatives à la maîtrise foncière dans le cadre de l'Opération d'intérêt national et le respect des mesures établies ?
- « L'ajustement » du plan d'aménagement de l'Opération d'intérêt national respectera-t-il le programmes des mesures de compensation, car la mission de préfiguration et l'EPA sont plutôt des gages d'opacité et de travail sans consultation (ni concertation) avec les acteurs tels que les associations.
- La mise en compatibilité des POS et PLU avec la DUP est prévue mais un problème persiste puisque la DUP n'intègre pas les mesures compensatoires (exemple : ENS). Ces mesures seront-elles intégrées aux documents d'urbanisme ?
- Le dossier de dérogation ne mentionne pas de document officiel de l'urbanisation future de la zone : on ne connaît donc pas les effets sur les milieux et espèces, et on ne sait pas ce qu'il adviendra des mesures compensatoires.
- Les mesures compensatoires ne prennent pas en compte **les effets cumulatifs** de l'atteinte et les remboursements compensatoires seront prévus plus tard.

→ Sur le maintien dans un état de conservation favorable des populations :

- De façon générale, la quantification des individus dans le dossier de demande de dérogation est assez approximative, ce qui rend difficile l'évaluation quantitative des impacts sur les populations. La quantification des populations d'espèces impactées se résume souvent à « quelques individus ». Cette notion est trop ambiguë et ne permet pas d'évaluer l'état de conservation des populations, « quelques » pouvant indiquer de 2 à plusieurs centaines d'individus ce qui n'a pas la même influence sur la population initiale.

- On peut objectivement dénoncer que les mesures de suppression ne soient pas pertinentes au regard des enjeux en termes de biodiversité. Les adaptations ne sont pas si importantes et les mesures ponctuelles ne sont pas significatives. L'inversement de procédure ayant conduit à réaliser une DUP avant le dossier de dérogation ne laisse que peu de place aux mesures de suppression. Il s'agit là d'une erreur de procédure très préjudiciable, interdisant de mettre en place des mesures de suppression efficaces et à la hauteur des enjeux environnementaux en présence.
- Aucun bilan individuel de maintien ou de restauration d'un état de conservation favorable pour chaque espèce n'est présenté ni même justifié, ce qui est pourtant l'objectif du dossier de dérogation. Seule une conclusion globale vient affirmer un maintien dans un état de conservation favorable, et les mesures ne visent pas la restauration pour les états initialement dégradés.
- Le maintien de l'état de conservation des populations ne pourrait s'effectuer dans des conditions favorables que dans le cas où les continuités écologiques seraient conservées. Or, le seul corridor praticable et fonctionnel correspond au tracé de la route (partie 54). Ce corridor serait irrémédiablement détruit, donc les états de conservation seraient forcément dégradés. On est loin de tendre vers l'objectif de bon état de conservation de ces populations, et donc des espèces concernées. De plus, le fractionnement du corridor transfrontalier risquerait d'impacter l'état de conservation des populations des sites Natura 2000 avoisinants. Cette éventualité très problématique n'est pas du tout abordée dans le dossier.

Les maîtres d'ouvrage ont été contraints, faute d'une prise en compte suffisante des aspects biodiversité en amont, de modifier substantiellement des éléments fondamentaux de l'infrastructure (gestion des eaux pluviales, ouvrages de franchissement des cours d'eau...). Ces modifications ont été effectuées dans la précipitation et ne semblent pas avoir intégré l'ensemble des réalités de terrain. Elles ne sauraient être actées comme réalisables en l'état sans avoir fait l'objet d'un examen vis-à-vis d'autres procédures obligatoires telles que la loi sur l'eau. Dans le cas contraire, ces modifications devraient être considérées à l'état de projet, ce qui pourrait poser problème quant à la pertinence de l'évaluation des impacts. Le dossier ne donne aucun élément de réponse à ce sujet.

Ce dossier minimise, de façon déplorable, les impacts sur la fragmentation des milieux.

Les inventaires, qui, à peu de choses, ne concernent que l'emprise de l'infrastructure, présentent encore des lacunes et des imprécisions. Il faut souligner que le travail bénévole de l'association Empreinte Positive a contribué à l'enrichissement des connaissances naturalistes du site de Micheville et l'association n'a pas hésité à diffuser cette connaissance dans le souci de faire valoir sa richesse.

Dans l'optique d'un maintien des populations dans un état de conservation favorable, on attendrait légitimement que :

- toutes les solutions de moindres impacts aient été étudiées à la lumière des données environnementales récentes,
- l'évaluation des impacts cumulés sur le périmètre d'aménagement foncier à proximité de la nouvelle infrastructure soit conduite dans un programme global et cohérent de prise en compte de la biodiversité,
- tous les impacts des travaux du projet routier soient évalués et compatibles avec le dossier loi sur l'eau,
- les fonctionnalités écologiques transfrontalières soient maintenues voire renforcées,
- la maîtrise foncière soit garantie et pérenne.

Au regard des éléments du présent rapport, nous pouvons craindre que les mesures proposées par les maîtres d'ouvrage ne soient pas à la hauteur des enjeux en termes de biodiversité sur le secteur Alzette-Belval et remettent en cause le maintien et/ou la restauration dans un état de conservation favorable des populations.