



Sanem le 22 février 2024

Commission européenne
Direction générale de l'environnement
Avenue d'Auderghem 19
B-1040 Bruxelles

nature@ec.europa.eu

andrea.vettori@ec.europa.eu

bruno.combal@ec.europa.eu

Conc. : nouveau projet de Contournement de Bascharage par le gouvernement du G.D. de Luxembourg

Mesdames, Messieurs,

Nous nous permettons de prendre position quant à l'information vous transmise en décembre 2023, conformément à l'article 6, paragraphe 4 de la directive « Habitats » 92/43/CEE, par le Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable du Grand-Duché de Luxembourg concernant le projet « Contournement de Bascharage ». Ce document nous a été mis à disposition sur base de la législation nationale concernant le transfert d'informations en matière écologique.

Les organisations soussignées, qui s'engagent dans la protection de la nature, tiennent à vous signaler que le projet sous rubrique est gravement attentatoire à l'environnement humain et naturel de toute une région, préjudiciable pour le climat, et qu'il ne devrait pas être autorisé par le Ministre comme étant contraire à la directive précitée comme à d'autres dispositions du droit européen.

Nous voudrions revenir ici sur les différents points de la prédite information gouvernementale.

A) Evaluation des effets négatifs du projet

Le plan de l'annexe 1 de l'information du gouvernement montre les parties principales du projet qui s'étend sur plusieurs kilomètres et traverse deux forêts anciennes (« Bobësch » à gauche et « Zämerbësch » à droite du CR110), déjà présentes sur les cartes Ferraris de 1788. Les annexes 4 et 5 visualisent les nombreux biotopes et espèces, répertoriés aussi dans les annexes I et II de la directive « Habitats », que le projet touche sur toute son étendue.

Le « Zämerbësch » est Zone Spéciale de Conservation (ZSC) et le « Bobësch » est destiné à le devenir

L'information du gouvernement, intervenue sur base de la directive « Habitats », limite l'évaluation des effets négatifs à la zone Sanem-Groussebësch/Schouweiler-Bitschenheck LU0001027 existante (dont fait partie le « Zämerbësch »), résultant d'un règlement grand-ducal du 6.11.2009. La description des effets dans cette partie est réaliste et montre les effets directs et indirects importants du défrichage dû au projet routier, comme l'effet lisière ou l'effet azote.

Mais il n'est pas du tout tenu compte dans cette description des mêmes effets du projet sur le « Bobësch », et cela malgré la volonté clairement exprimée à plusieurs reprises des gouvernements d'étendre la ZSC LU0001027 à la forêt avoisinante du « Bobësch », touchée au même titre, qui a donc la potentialité d'une ZSC.

1) L'Etude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain (EIE), basée sur la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires, avait retenu en 2016 que ce *« massif se prête à une éventuelle extension de la zone Habitat dans le cadre de la cohérence globale du réseau Natura 2000. » (EIE, p. 76, notre pièce no. 1).*

2) La décision non publiée du Conseil de Gouvernement du 29 juillet 2016, relative au choix de la variante du contournement et à l'envergure des mesures compensatoires, prévoyait en conséquence une *« extension de la zone Habitat en incluant le Bobësch /Forêts du type Stellario-Carpinetum (9160)/ Inclure un minimum de 8 ha de forêt du type Stellario_Carpinetum (extrait du PV, notre pièce no. 2, p.4.)».*

3) Cette mesure de « compensation » se retrouve à nouveau à l'APD de 2023, annexe 4.3., « Sur les mesures de compensation et bilans éco-points »:

« Afin d'assurer la cohérence du réseau Natura 2000, il faudra inclure des surfaces de forêts du type Stellario-Carpinetum (9160) équivalentes en superficie et en fonction (qualité écologique) à celles détruites respectivement détériorées dans la zone Habitat en question. Cette mesure est la seule possibilité pour assurer une compensation fonctionnelle de ce type de forêt avant la destruction du biotope existant à l'intérieur du réseau Natura 2000.

Surface impactée: quelque 8,78 ha

Surface de compensation proposée : 18,33 ha dont 13,31 ha de forêt du type Stellario-Carpinetum. (Sur les mesures de compensation et bilans éco-points, notre pièce no. 3, p.4)»

4) Dans un document annexé à l'annexe 4.3., il est admis que la zone PO_3114 de cette forêt, composée de chênaies-charmaies, est d'une « importance élevée comme zone forestière ancienne et pour la biodiversité » (« Hohe Bedeutung als altes Waldgebiet sowie für den Artenschutz »). En tant que telle, elle est la seule zone de chênaies-charmaies affectée par le projet qui est dotée à l'Ecobilan d'une pondération spéciale de 1,25 points au niveau du plan initial et est donc considérée comme supérieure en qualité écologique à la forêt Zämerbësch déjà classée (voir **notre pièce no. 4, sous « Liste des zones pour le plan initial »**: zone PO_3114).

5) En date du 31 janvier 2024 le Conseil de gouvernement a enfin adopté un projet de règlement grand-ducal, non encore publié, procédant à l'extension du « Bobësch » en zone ZSC. Ce projet de règlement grand-ducal doit encore être avisé par le Conseil d'Etat et la Chambre des Députés et il sera également soumis parallèlement à une procédure de consultation publique.

Les organisations soussignées constatent que cette particularité du « Bobësch » n'est donc pas prise en compte dans l'information gouvernementale au titre de l' « évaluation des effets négatifs » du projet de contournement. Une évaluation des dégâts par points, selon la loi nationale, n'est ici pas suffisante tout comme sera insuffisante une déclaration comme zone classifiée future à titre de « mesure compensatoire ».

Les effets du projet de contournement sur le Bobësch

Les effets du projet de contournement sur le Bobësch, qui est une forêt longiligne, sont importants.

Selon notre pièce 4 l'habitat no. 9160 (chênaies-charmaies ou primulo carpinetum) est directement concerné par ce projet sur

- la parcelle 3114 (14.640 m²)

- la parcelle 3001 (4.067 m²).

En tout, 18.707 m² (**1,87 ha**) de cet habitat seront donc détruits par effet direct dans le Bobësch.

Une annexe de l'APD (Avant projet détaillé, **notre pièce no. 5, Biotopes touchés « Bobësch »**) permet de visualiser la localisation des parcelles visées par la destruction directe.

Dans le « Zämerbësch » avoisinant, faisant déjà partie de la zone NATURA 2000, le projet routier détruira selon l'APD (cf. notre pièce 3, p. 4) 1,78 ha du même habitat par effet direct et l'effet lisière indirect y est estimé à 7 ha.

Par analogie, il faudra ajouter au moins aussi **7 ha** d'effet de destruction indirecte à la perte directe de 1,87 ha au Bobësch, ce qui portera l'effet destructeur total à environ 9 ha dans la partie Sud du Bobësch traversée par le contournement. Il faut y opposer les 13,31 ha en habitat 9160 qui resteraient au « Bobësch » et qui sont proposés comme « mesure de compensation » au titre d'une extension de la ZSC LU0001027 (notre pièce no. 3, p. 4.). Ce calcul ne tient d'ailleurs aucun compte du fait que l'effet lisière du projet touchera également la nouvelle zone ZSC puisque celle-ci jouxtera le tracé du projet, comme on peut facilement s'apercevoir à la page 5 de notre pièce no. 3 (sans parler des dépôts d'azote, des particules fines de poussière et du bruit des véhicules affectant cette nouvelle zone de conservation projetée).

Une étude sur la pollution avait indiqué dans le cadre de l'EIE de 2016 que les dépôts d'azote (Stickstoffeintrag) dans les forêts touchées par le contournement dépassaient la norme critique européenne pour la protection de la végétation de 0,3 kg N (ha*a) jusqu'à une distance de 300 mètres de la trace du contournement (**notre pièce no. 6, Etude Müller-BBM**, p. 37). D'un autre côté, on peut facilement se rendre compte de l'effet du bruit sur les zones forestières concernées et leurs environs en consultant les cartes de bruit sous 5.4. de l'étude acoustique annexée à l'APD de 2023 (notre **pièce no. 7, Etude acoustique Atech acoustic technologies**, p. 27 ss).

Les associations signataires s'opposent totalement au scénario suivant prévu par le gouvernement luxembourgeois :

détruire dans une première phase une bonne partie de l'habitat concerné pour déclarer dans une deuxième phase le maigre reste, également affecté par l'effet indirect du projet, après-coup comme zone Natura2000 ! Cette démarche serait en totale contradiction à la « cohérence globale de Natura2000 » selon l'art. 6 (4) de la directive.

En tout, le projet détruira $1,87 + 1,78 = 3,65$ ha d'arbres anciens du type 9160 par effet direct dans les deux forêts Bobësch (destinée à être ZSC) et Zämerbësch (actuellement ZSC).

La revendication d'inclusion du « Bobësch » dès maintenant se pose également à cause de la présence importante de chiroptères de l'annexe 2 de la Directive, directement touchés par le projet, aussi dans le Bobësch (voir annexe 5 de l'information du gouvernement vous transmise). Cette information se limite pourtant ici également aux impacts sur les espèces de l'annexe II de la directive dans le seul Zämerbësch appartenant à la ZSC actuellement constituée.

« Afin de réduire l'impact sur la faune, le déboisement de la zone de planification ne sera effectué qu'entre octobre et février. » (p.10 de l'information). L'information gouvernementale présentée ici comme une mesure d' « atténuation » spécifique est pourtant la stricte application de la loi !

Le projet détruira en tout 5,18 ha. de forêts publiques (tous types) dans la région selon un autre projet de règlement grand-ducal de défrichement adopté le 31.1.2024 par le conseil de gouvernement, non encore publié.

Il ne faut pas oublier non plus que toute la région touchée par le projet est une zone récréative de première importance pour ses habitants qui sera totalement inhabilitée dans sa fonction par le projet, non seulement pendant la durée des chantiers, mais également après, car qui se promènera ou fera du sport encore dans ces forêts longilignes le long d'une route de délestage apportant pollution et bruit en permanence?

Selon le plan de phasage du projet d'APD, les travaux de déboisement sont prévus en début de phase 2 (la phase 1 d'installation de chantier est prévue pour une durée de 2 mois) et pourraient donc avoir lieu entre octobre 2024 et février 2025 (cf notre **pièce no. 8, Mémoire explicatif général**, p.87) si l'autorisation est donnée rapidement. Il y a donc urgence à faire valoir les principes européens de protection des humains et de la nature !

Une zone Natura 2000 sur mesure ?

L'historique du classement de la zone Natura 2000 est d'ailleurs intéressant en ce qu'il montre que les projets routiers à cet endroit ont toujours influé sur la fixation de la zone à protéger :

https://www.bigs.lu/files/ugd/ce8745_432389417f184dc1bf04a43260156549.pdf
p.12 : « 2. Une zone NATURA taillée sur mesure en prévision du contournement. »

- Ainsi, une étude EFOR d'août 2001 (« **Mise en oeuvre de la directive Habitat – Prospection et évaluation de zones potentielles de l'habitat 9160-Primulo-Carpinetum** », notre **pièce no. 9**, p.12) proposait encore d'inclure le « Bobësch » dans la zone de conservation. Le gouvernement avait cependant omis de faire cette déclaration par la suite alors que le projet routier était déjà envisagé.

- Lors de la classification nationale en l'année 2008, le gouvernement avait « omis » de classer l'emprise alors prévue du contournement dans le « Zämerbësch » – ce qui n'a d'ailleurs toujours pas été redressé malgré injonction de la Commission et promesse du Ministre concerné à l'époque, même si le Ministère se base dans le document vous adressé sur l'étendue de la zone comme SIC! Le règlement grand-ducal du 6.11.2009 portant création du site LU0001027 « Sanem-Grousebësch/Schouweiler-Bitschenheck », toujours en vigueur, avait pourtant réduit la zone de protection de 274,48 ha à 258,44 ha.

Une ZSC répondant aux critères écologiques de la directive ne peut évidemment pas être taillée sur mesure en prévision d'un projet routier ou autre. Le « Bobësch » aurait dû être classé avant toute étude d'un projet et ce projet aurait dû prendre en compte toutes les exigences de l'article 6 de la directive (raison

impérative d'intérêt public majeur, absence d'alternatives et cohérence globale du réseau 2020) sur une ZSC touchée beaucoup plus importante, comprenant notamment le « Bobësch ». Ceci est d'autant plus vrai que le « Bobësch » est reconnu comme zone d'une importance élevée en tant que vieille forêt même par rapport au « Zämerbësch », comme nous venons de le voir.

L'Etat doit protéger le « Bobësch » dès maintenant !

L'intention exprimée à plusieurs reprises du gouvernement de classer le site « Bobësch » restant, atteste la valeur écologique de cette forêt. Or, comme plus de la moitié de l'habitat 9160 à requalifier comme ZSC (7 ha des 13 ha) sera encore indirectement affectée par le projet (sans parler de l'effet direct de destruction de 1,87 ha dans le « Bobësch »), il s'agit d'un impact plus que significatif ! Donc l'Etat luxembourgeois est tenu de « sauvegarder l'effet utile de la directive » et de « de prendre des mesures de protection aptes à sauvegarder ledit intérêt écologique (CJCE, 13.1.2005, aff. Società Dragaggin, C-117/03 2005 ; CJUE 10.6.2010) dès maintenant. Cela doit être le cas même en l'absence de transmission déjà intervenue de la ZSC à la Commission. La façon de procéder en deux étapes du gouvernement (d'abord décider les dégâts, puis reclasser) est contraire à la finalité de la directive européenne, car, si elle faisait école, elle permettrait de ne pas protéger une zone en attente d'un projet qui l'affecte.

Autres effets du projet sur des habitats et espèces de la directive Habitats

1) Le gouvernement affirme que la forêt alluviale (91EO de l'annexe I de la Directive) n'est pas impactée par le projet, mais ne le prouve pas (p.ex. au niveau de l'effet du drainage d'eau par le projet). Pourtant il s'agit d'un habitat prioritaire selon l'art. 6 (4) 2^e alinéa de la directive Habitats, qui ne peut être affecté que pour des raisons de santé.

2) Pourquoi la partie Nord du Bobësch, comprenant également l'habitat 9160 et l'espèce protégée *Lycaena dispar* (cuivré des marais) (voir annexes 4 et 5 de l'information du gouvernement), n'est pas destinée à être incluse dans la ZSC dans un souci de cohérence du réseau Natura2000, alors qu'elle n'est pas directement affectée par le projet et qu'elle était également proposée en 2001 pour faire partie de la zone Natura 2000? Il en est de même de la petite forêt privée Kuesselt à l'ouest du Bobësch (notre pièce no. 9, p.19), et ceci d'autant plus que la ZSC doit être étendue à la création d'une prairie maigre de fauche entre les deux forêts (voir annexe 10 de l'information vous adressée).

La même question se pose aussi pour la zone de protection nationale Dreckwiss au Sud et la forêt Bommel au Nord où les habitats 6510 (prairie maigre de fauche), 9160 (chênaies-charmaies) et les espèces de l'annexe II de la directive (chiroptères, cuivré des marais) sont présents également et qui se prêtent donc à l'extension de la ZSC actuelle.

-Ainsi, la Dreckwiss, d'une étendue actuelle de 60 ha., sera directement impactée par le projet de contournement, comme il résulte de notre pièce 3, p. 26 et du

dossier de classement (**notre pièce no. 10 Dossier de classement Naturschutzgebiet ZPIN ZH 85 Dreckwiss**). C'est surtout la prairie maigre de fauche qui sera détruite en grande partie. La zone sera étendue vers le nord, comprenant une forêt alluviale (91EO) constituant un habitat prioritaire. Il résulte également de l'annexe 4 de l'information vous soumise que l'habitat 9160 jouxte la zone nationale « Dreckwiss » au sud. Cette zone sera d'ailleurs non seulement touchée par le raccordement du contournement à l'A13 (collectrice du sud) comme tend à l'accréditer le plan vous soumis en annexe 1 de l'information, mais elle sera également touchée par une nouvelle route de liaison vers la ZAE Hanebësch. Le PNM 2035 prévoit également une nouvelle voie ferrée de liaison entre les lignes ferroviaires Pétange-Luxembourg et Pétange-Esch. Pourtant ces projets ne sont pas relevés dans l'information vous soumise.

-Par contre, l'information du gouvernement mentionne bien sous « effets cumulés » (p.9) le futur « développement à l'intérieur des zones d'activités nationale et communale (notamment impacts sur la forêt *Bommel*). »

En réalité, tout l'espace touché par ces différents projets routiers et économiques (annexes 4 et 5 de l'information) est une ceinture d'habitats et d'espèces répertoriées par les deux directives Habitats et Oiseaux et mériterait d'être classée tout entière dans le réseau Natura 2000. Elle ne saurait être dès à présent limitée dans son étendue par des projets de transport ou économiques, actuels et futurs.

Cette région naturelle constitue aussi ce qui reste après les fréquents morcellements dus à l'industrialisation et l'urbanisation de cette région pendant un siècle. Et elle fait partie du projet « MINETT UNESCO BIOSPHERE », qui occulte cependant ce projet routier destructeur.

3) Le gouvernement pratique aussi systématiquement la tactique du saucissonnage contraire à l'unicité du projet :

- Fin 2020, le Ministère avait autorisé la dissociation de l'abaissement du CR110 du projet global, pour y faire passer le pont routier du contournement, prévu dans le projet approuvé par le conseil de gouvernement en 2016. La BIGS a.s.b.l. a argué à ce sujet devant le tribunal administratif que cette autorisation était contraire au droit européen notamment pour dissocier indûment une partie d'un projet (voir note BIGS « **Un cheval de Troie contraire au droit applicable** », **notre pièce no. 11**). Suite au PNM 2035, qui prévoit maintenant un raccordement direct du contournement au CR110, une demande de modification de l'autorisation avait été sollicitée en 2022 vu que « l'abaissement du CR110 n'est plus aussi conséquent » (**Demande de modification de l'autorisation environnementale No 97176 du 19 novembre 2020,°notre pièce no. 12**).

Il résulte de l'information du gouvernement vous transmise (p.17) qu'un « réaménagement » du CR110 reste à l'ordre du jour, projet qui est mentionné au Mémoire explicatif général de l'APD (notre pièce no. 7, p. 31) comme « projet connexe », non prévu pour être autorisé au titre de l'autorisation du contournement, bien qu'il fasse visiblement partie du projet du contournement (voir annexes 3 et 6 de l'information vous adressée, chaque fois en bas à gauche).

Cette dissociation reste illégale, un projet touchant une zone Natura 2000 devant rester uni dans la procédure d'évaluation et d'autorisation le concernant.

Ceci est d'autant plus vrai que les travaux toucheront une colonie de lézards des murailles protégés strictement au titre de l'annexe IV Directive (2^e pilier), non mentionnés dans le document du Ministère, mais faisant partie des destructions par l'effet du même projet et devant faire partie d'une évaluation unique également au niveau des mesures de compensation.

Ce litige n'a jamais été jugé au fond, mais la partie BIGS a.s.b.l. a été déclarée irrecevable d'agir pour « défaut d'intérêt », sans débat contradictoire préalable et contrairement à la jurisprudence européenne et malgré le fait qu'elle dispose de tous les agréments ministériels nécessaires pour agir judiciairement en matière écologique. Elle n'a donc pu faire évaluer cette violation de la loi européenne par le juge national ou européen, ce qui rend nécessaire encore davantage une analyse au niveau européen.

Effets sur la zone Lias Moyen

Le Ministère ne prouve pas que le projet, qui la longe à quelques dizaines de mètres, n'aurait pas une incidence significative sur les différentes espèces protégées de la zone « Oiseaux » LU0002017 Région du Lias Moyen qui sont également présentes sur les lieux du projet, comme il ressort de l'EIE (voir p.ex. le résumé à la page 81 de notre pièce no. 1).

On ne peut pas exclure un effet significatif simplement « au vu de la taille de cette zone ».

D'ailleurs la réalisation du projet de contournement de Dippach, annoncé dans l'APD (pièce 8, p. 6), impliquerait la destruction de parties importantes de cette zone.

B) Solutions alternatives

La commune de Sanem, dans son premier recours de 2016 contre l'avant-projet sommaire (APS) du projet, déclaré prématuré par jugement du 15.1.2018, comme devant être dirigé contre l'autorisation finale seulement, avait clairement démontré qu'il existe une alternative réaliste en forme de « variante 0+ », consistant en des mesures d'apaisement de trafic, des P&R aux frontières et aux gares, et le recours renforcé aux transports publics : ainsi, il est possible de se rendre en train à Luxembourg-Ville en 20 minutes (la gare de Bascharage-Sanem se trouve sur le tracé du projet). L'Etat n'avait, à l'époque, pu invalider cette alternative concrète présentée, alors qu'il avait la charge de la preuve d'absence d'alternatives. La seule possibilité concrète qu'il avait lui-même avancée, la mise en place de feux intelligents pour réguler la circulation au centre de Bascharage, n'a jamais été mise en place depuis !

Cette alternative a encore toute sa valeur aujourd'hui.

Le Ministère, dans son information vous transmise, écarte pourtant toute solution faisable, en dehors d'une voie de contournement, d'un revers de main. Ainsi, « l'option zéro ne permet ni un délestage substantiel de la localité de Bascharage, ni un développement urbain de qualité au centre de Bascharage » selon ces affirmations gratuites, alors qu'en même temps il est admis au chapitre suivant qu'une des raisons impératives d'intérêt public majeur consisterait à « décourager les voyageurs d'emprunter la N5 et à favoriser le passage par les autoroutes A13 et A4 pour se rendre à Luxembourg-ville », ce qui est déjà actuellement faisable sans voie de contournement.

Ceci est d'autant plus vrai que le gouvernement investit massivement (1 milliard d'euros) pour améliorer la fluidité sur l'A4, notamment en améliorant les entrées et sorties, ainsi que celle sur l'A13 et la croix A13/A4, ce qui rend encore moins nécessaire une voie de contournement.

Il faut relever dans ce contexte que, dans le cadre d'un chantier au bd. Kennedy à Bascharage, les zones d'activités de Bascharage sont actuellement très bien desservies par une route, jusque là bloquée à la circulation, en direction de la localité de Sanem et des zones artisanales et industrielles de Soleuvre et Niederkorn et de l'A13, sans devoir nécessairement passer par le centre de Bascharage.. Un tel « petit contournement » par une route existante pourrait p.ex. devenir permanent dans le cadre d'une « variante 0+ » élargie qui laisserait intacts tous les espaces naturels cités.

Il est étonnant que cette option n'ait pas été mentionnée dans le document vous transmis.

De même il est incompréhensible pour quelle raison le Ministère ne revient plus à la variante « tunnel », présentée en mars 2023 aux deux communes concernées et qui aurait permis de ne pas détruire de grands espaces dans les deux forêts. Pas d'explication non plus pourquoi ni la variante 3 passant par Bascharage, ni la nouvelle sous-variante D de la variante 2 passant directement par la zone industrielle sans toucher au moins la zone Natura2000 existante (notre pièce 8, p. 16), tout comme d'autres variantes plus au Nord, qui auraient toutes épargné la zone NATURA2000 existante, seraient d'office exclues.

Les organisations soussignées vous prient donc de considérer ces faits par rapport à l'argumentation développée par le Ministère dans sa réponse quant à la question de montrer l'impossibilité de solutions alternatives non attentatoires à la zone NATURA2000.

C) Les mesures compensatoires

Vous aurez remarqué la faiblesse des mesures de compensation envisagées, vous transmises pour information. Aucune compensation équivalente à ce qu'on détruira irréversiblement comme espace naturel et humain dans la région ne pourra jamais être mise en œuvre.

1) La principale mesure de « compensation » consiste en l'extension prédécrite de la zone NATURA 2000 au Bobësch qui est « gratuitement » livrée par une nature extrêmement riche et centenaire, au prix seulement d'une amputation sur une bonne partie de sa surface par le projet, comme « seule possibilité d'assurer une compensation fonctionnelle de ce type de forêt avant la destruction du biotope existant à l'intérieur du réseau Natura 2000 ». Il est caché que cette partie Sud du Bobësch sera également affectée par le contournement. La cohérence du réseau ne sera donc pas sauvegardée par cette mesure, ni par la mise en place de « nichoirs » (!) pour les chiroptères .

2) « Il est prévu de planter les forêts de compensation d'une surface de quelque 5,67 ha au sud de la forêt *Bobësch* (voir carte à l'annexe 9). A noter qu'à cause des conditions abiotiques sur ces surfaces et des répercussions actuelles et attendues du changement climatique, la création de forêts de type *Stellario-Carpinetum* ne sera pas possible partout. Pour les plantations des parties de forêts concernées, il faudra utiliser d'autres essences adaptées. » (p. 18 de l'information gouvernementale). Cet aveu flagrant dans l'information vous adressée pose évidemment la question du bon sens d'une telle replantation d'arbres, faite d'ailleurs aux dépens de surfaces agricoles. Les organisations soussignées ont ainsi pu visiter une mesure de compensation prise lors de la construction de l'A13 à Ehlerange et ont pu se rendre compte du caractère désolant de cette replantation 30 ans après sa mise en place. Dans le cadre du contournement de Bascharage, les obligations du maître d'œuvre (les Ponts&Chaussées) s'arrêteront après 25 ans ! Quelles seraient d'ailleurs les « autres essences adaptées » et quel serait leur bénéfice par rapport aux espèces centenaires détruites, sachant de toute façon que les conditions biologiques actuelles de cette « ancient forest » ne sauraient être rétablies dans la meilleure des hypothèses qu'après 150 ans au moins ?

3) La mesure principale en coûts est précisée à la page 28 : il s'agit du passage à faune sur l'A13 d'un coût de 6,4 millions (sur 11,6 millions de mesures compensatoires en tout) aboutissant dans un cul de sac entre l'A13 et la ligne de chemin de fer au Nord du Contournement quoique destiné à réaliser un « couloir écologique » souterrain mixte « faune/agricole », également emprunté par les cyclistes et les piétons entre Sanem et Bascharage, avec la partie restante du Bobësch se situant au Sud du contournement et puis avec le passage à faune « hors projet » au-dessus du CR110, également au Sud du contournement. (cf notre pièce 6, Mémoire explicatif général, p. 35) Quelle serait la faune concernée par ces itinéraires compliqués ? Lors du recours contre l'autorisation du 19.11.2022 il était question de spécimens appartenant à la petite faune tels que divers invertébrés (!) devant emprunter le passage à faune au-dessus du CR110.

A remarquer qu'il n'existe toujours pas de plan et de concept pour ce dernier passage à faune (cf **lettre du Ministère de l'Environnement au Ministère de la Mobilité et des travaux publics de fin décembre 2023, notre pièce no. 13, point 13**). Il résulte d'ailleurs de cette lettre qu'il existe encore beaucoup d'autres questions quant aux mesures compensatoires proposées.

4) Lézards des murailles : voir remarques à la page 7 de notre lettre. Les mesures de compensation en rapport avec le projet routier doivent être traitées ensemble.

5) Vous remarquerez sur les annexes vous transmises l'insuffisance des quelques autres mesures de compensations prévues pour les destructions à large échelle à l'alentour : optimisation de lisières forestières qui relèvent de toute façon de l'obligation d'entretien des zones Natura 2000, création de prairies maigres de fauche sur des surfaces agricoles, de mares, étangs et bandes de faible envergure.

Ces mesures seront-elles d'ailleurs effectivement mises en place au vu du bilan déficitaire au Luxembourg en cette matière ? Ainsi, les compensations des arbres 9160 abattus lors des travaux ferroviaires effectués en 2016/2017 n'ont pas encore été mises en place intégralement depuis ou, pire, seront à nouveau affectées par les changements prévus dans la zone nationale de protection Dreckwis. D'ailleurs, il en a été de même des compensations annoncées pour d'autres projets plus anciens, comme la Nordstrooss (A7), qui n'ont jamais été réalisées ou changées en cours de routes, respectivement hypothéquées par d'autres constructions. La liste est longue...

D) Raisons impératives d'intérêt public majeur

Ce projet routier a connu une première concrétisation en 2016 avec une EIE, un avant-projet sommaire (APS) et une consultation publique

De fausses valeurs limites pour les oxydes d'azote (NOx) à la base du projet de 2016

L'unique raison impérative d'intérêt public retenue en 2016, lorsque le projet a été mis procéduralement sur les rails, a été la pollution au centre de Bascharage par les oxydes d'azote (NOx). (La qualité de vie et le développement urbain à Bascharage n'avaient été que rajoutés, dans une forme extrêmement générale, non spécifiée, dans la décision non publique du Gouvernement en conseil de juillet 2016, communiquée à la commune de Sanem lors de son recours contre cette autorisation (notre pièce no. 2).

En fait, la mesure des NOx qui avait été prise comme base de l'avant-projet sommaire en 2016, était déjà surannée et fautive au moment de la décision de lancer la procédure pour la variante 2 du projet comme il résulte d'une réponse commune du 7.10.2019 de la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable et du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics à une question parlementaire :

« Les mesurages réalisés en 2010/11 et 2015 indiquaient des valeurs supérieures à la valeur limite, à savoir 57 et 48 µg/m³ en moyenne annuelle. Elles ne peuvent toutefois pas être invoquées comme dépassements au titre de la directive 2008/50/CE. En effet, elles ont été réalisées à l'aide de mesures indicatives qui ne remplissaient pas les exigences de qualité de la directive (incertitude de mesure et couverture des données au cours d'une année). » (Réponse du 7.10.2019 à question parlementaire, pièce no. 14)

Les valeurs mesurées depuis 2016, cette fois-ci conformément aux normes européennes, sont en général inférieures à la limite de **40 µg/m³**:

Année	NOx Valeur moyenne
2017	38 µg/m ³
2018 :	42 µg/m ³
2019 :	38 µg/m ³
2020 :	29 µg/m ³
2021 :	27 µg/m ³
2022 :	25 µg/m ³
2023 :	25 µg/m ³

De même l'évaluation de la progression de la circulation automobile à prévoir au centre de Bascharage était largement surfaite au moment de la première décision en 2016, comme il résulte de la réponse à la même question parlementaire :

« Les calculs de prévisions de la qualité de l'air sont basés sur les prévisions du trafic routier. Or, force est de constater que le comptage du trafic réalisé en juin 2018 sur l'avenue de Luxembourg (trafic journalier moyen (TJM) < 14000) montre des chiffres moins élevés que le trafic sous-jacent dans le scénario de base 2012 (TJM d'environ 17000) et dans le scénario de prévision 2020 (TJM > 20000). Il s'ensuit que les valeurs mesurées de la qualité de l'air sont également plus faibles par rapport aux valeurs calculées. » (cf. notre pièce no. 11)

Le Ministère a été informé le 6.7.2022 (lettre nous transmise suivant le droit à l'information) par son conseil juridique, Me Patrick Kinsch que « l'évaluation par le gouvernement en conseil (...) ne peut plus servir de base à une décision ministérielle d'application », car : « L'exercice de « mise en balance » requis par l'article 6 de la directive 92/43/CE (cf CJUE 14 janvier 2016, Grüne Liga Sachsen eV e.a., C-399/14 précité) doit être conduit par référence à des données exactes. Or qui dit données exactes dit en même temps données actualisées : c'est ce qui résulte de l'arrêt de la Cour de Justice du 11 septembre 2012 (Nomarchiaki Aftodioikisi Aitoloarkarnanias, précité, point 115 : exigence de « données fiables et actualisées.) » (notre pièce no. 15, Avis de Me Patrick Kinsch)

Un nouveau projet, une nouvelle raison impérieuse d'intérêt public majeur avancée par le gouvernement

Dans sa motivation de l'actuelle variante du contournement de Bascharage le gouvernement a abandonné l'unique raison impérieuse d'intérêt public majeur (de

santé) de la décision de 2016 (valeurs NOx au-dessus de la norme européenne de pollution au centre de la localité de Bascharage qui ne peuvent être abaissées en-dessous de la norme sans le contournement).

Il ne s'agirait maintenant plus, de l'avis de ses auteurs, d'un « contournement classique » de la localité de Bascharage pour des raisons de santé, dû à un excès de pollution au centre de cette localité, mais d'un « contournement de proximité » comportant de nouveaux embranchements au réseau routier et aux zones économiques de Bascharage et Niederkorn, motivé par des raisons régionales de mobilité et économiques, tout cela suite au nouveau « Plan National de Mobilité » (PNM2035) adopté le 30.3.2022 par le gouvernement en conseil.

Une des « raisons impératives d'intérêt public majeur » du contournement de proximité consisterait donc maintenant « à décourager les voyageurs d'emprunter la N5 et à favoriser le passage par les autoroutes A13 et A4 pour se rendre à Luxembourg-ville » selon l'information vous fournie, p.15. C'est ce qui est déjà possible maintenant et c'est ce que nous avons toujours dit : il existe déjà un grand axe de contournement (la « collectrice du Sud » A 13) des localités de Bascharage et Sanem, un deuxième contournement comme celui proposé pour se rendre à Luxembourg via Dippach n'étant pas nécessaire.

Donc, maintenant, de l'aveu des autorités, le trafic de transit (venant de et allant vers Pétange, la France et la Belgique), qu'on présupposait, dans toutes les simulations, en permanente croissance, est supposé prendre l'A13 à la « Biff' » à l'Ouest de Bascharage. Il n'est dès lors plus à considérer sur la route de Luxembourg à Bascharage (N5). Pourtant c'est la situation de circulation, et en conséquence de pollution, dans ce centre à caractère urbain due à ce trafic qui était le problème ne pouvant prétendument être résolu que par un contournement à travers les forêts.

Il faudra alors aussi se limiter aux comptages et prévisions du trafic « de proximité » entre les localités de Bascharage, Sanem et Niederkorn et vers les zones d'activité s'y trouvant pour justifier la construction du contournement « de proximité ». Suffiront-ils à justifier le nouveau contournement et les destructions massives de forêts et d'espèces qu'il implique ? On peut en douter. Le gouvernement n'a en tout cas jamais pu fournir ces données basées sur des comptages.

Il faut dire aussi qu'une bonne partie du trafic dans l'avenue de Luxembourg à Bascharage résulte de la concentration de commerces et d'infrastructures publiques permanente et persistante, ~~ultradense~~ voulue et impulsée par la commune à cet endroit et ne pourra de toute façon être résorbée entièrement par un contournement.

Un détournement du trafic de transit – ou même du trafic de proximité via des « filtres modaux » - à travers des forêts, étant également des zones de repos et de détente pour les habitants de Bascharage et Sanem et de toute la région et destinées demain à être polluées par des dépôts d'azote et le bruit de la circulation automobile, ne signifie d'ailleurs aucunement une réduction de trafic pour la région. Les émissions nocives ne seront que déplacées et amplifiées (dues aux vitesses plus élevées). Le nouveau concept n'est pas un concept de réduction du trafic individuel motorisé. Il s'inscrit aussi dans le modèle prédominant de centre économique de la Grande Région, concentrant tout dans la « métropole » et délaissant les régions frontalières.

Il faudra d'ailleurs expliquer comment ce contournement va décourager les conducteurs, alors qu'un contournement c'est une invitation à prendre la route. La N5 à la sortie de Bascharage ne va pas voir le trafic diminuer avec le contournement, mais très certainement connaître une augmentation nette bien que le contraire (détournement du trafic par autoroutes A13/A4 dans PNM2035) soit envisagé comme raison impérative d'intérêt public majeur. D'ailleurs le futur contournement de Dippach est toujours vu comme une possibilité de continuation du contournement de Bascharage vers Luxembourg-ville (p. 9 de l'information), contrairement à la logique présentée. Il figure toujours dans le concept routier du gouvernement (voir annexe de cette lettre).

L'urgence climatique exige en plus que les quelques rares mais précieuses forêts anciennes dans la région restent en place intégralement. C'est à notre avis la seule « raison impérative d'intérêt public majeur » valable dans ce dossier qui exigerait en fait non pas que le projet de contournement soit réalisé, mais qu'il ne soit pas réalisé et qu'il soit remplacé par la réalisation de mesures alternatives, comme proposé en 2016 dans la variante 0+.

Par ailleurs, nous demandons la mise en place préalable d'un bilan carbone lié à ce projet, qui comportera une destruction directe de 5,18 ha de forêt (sans les effets indirects) selon projet de règlement grand-ducal de défrichement adopté par le Conseil de gouvernement en date du 31.01.2024.

Il faut rappeler dans ce contexte que la notion de « raison impérative d'intérêt public majeur » ne se recouvre pas avec celle d'intérêt public en droit national, mais exige qu'un projet soit d'une importance telle qu'il puisse être mis en balance avec l'objectif de conservation des habitats et des espèces protégées par le réseau Natura 2000.

Pour l'historique du projet de « contournement classique » pour raison de santé, vous trouverez un exposé de l'argumentation de la BIGS au moment de la première autorisation de 2016 et du premier APD de 2020, sur cette base, à notre **pièce no . 16 « Un projet inutile et destructeur »**.

La procédure doit recommencer à zéro

La loi luxembourgeoise du 29.5.2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires, sur laquelle reste fondé le présent projet (parce qu'il a été déposé avant la mise en vigueur de la nouvelle loi du 15.05.2018, cf l'art. 35 (3) de cette loi) prévoit à son article 7 une consultation du public qui peut présenter ses « observations et déclarations contre le projet » après qu' « une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître de l'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix » leur ait été présentée.

Ceci est conforme à la directive 2001/42/CE du 27.6.2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement qui prévoit à son article 6 (2) « une possibilité réelle, à un stade précoce, au public, visé au

paragraphe 4 d'exprimer (...) leur avis sur le projet de plan ou de programme et le rapport sur les incidences environnementales avant que le plan ou le programme ne soit adopté (...) ». Cette directive reste valable pour des projets des transports et s'il y a une incidence sur les sites de la directive Habitat 92/43/CEE (art. 3 (2) a) et b).

La motivation (raison du choix) fait donc partie intégrante du projet.

Or, toute la motivation à la base du projet a changé, consistant maintenant en un mélange de motifs de mobilité régionale automobile et de liaison de zones artisanales et industrielles à l'autoroute A13. L'envergure du projet et ses ramifications avec la vie des gens au niveau local ont changé également. Il s'agit d'une « raison impérative d'intérêt public majeur » radicalement différente par rapport à la situation en 2016.

La seule conséquence à en tirer, si le projet n'est pas abandonné, est que la procédure de 2016 (APS, EIE, consultation publique) doit recommencer sur d'autres bases, avec une nouvelle EIE tenant notamment compte du reclassement préalable du « Bobësch ».

Conclusions générales :

En considérant les commentaires et les explications de la présente, les organisations soussignées sont d'avis que le dossier d'information au sujet du projet de contournement de Bascharage (Luxembourg) envoyé par le Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable en décembre 2023 à la commission européenne, est hautement incomplet et imprécis et nous prions les responsables de la DG-Environnement de la Commission européenne :

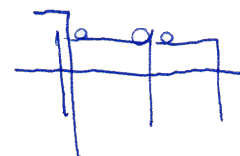
- de donner un retour négatif à cette information sur les mesures compensatoires envisagées
- de prier le gouvernement luxembourgeois de respecter le texte et l'esprit de la législation européenne en matière de protection de la nature et d'évaluation des incidences sur l'environnement, notamment en demandant à la Commission le **classement du Bobësch** (ainsi que des autres zones mentionnées ici) **en ZSC avant toute autorisation**
- d'inviter les autorités luxembourgeoises à relancer l'EIE en tenant compte des zones reclassées par SIC, de l'aspect climatique (bilan carbone) et de la nouvelle raison impérative d'intérêt public majeur ainsi que des alternatives au projet.



BIGS a.s.b.l.
Patrizia Arendt, présidente ff



Natur&Ëmwelt Gemeng
Suessem
Jean-Marie Haas, président



Mouvement Ecologique
régionale Sud
Francis Hengen, président

Annexe à la lettre

Le contexte du contournement de Bascharage

Le projet de contournement de Bascharage s'insère depuis les années 1970 dans le projet d'une route internationale (E44) entre Luxembourg-ville et la région transfrontalière, devenu de fait obsolète depuis la construction de l'autoroute Esch-Luxembourg (A4) et de la collectrice du Sud (A13) (qui a déjà détruit une partie de la « Dreckwiss » notamment).

Cette planification routière du gouvernement n'est pas abandonnée, voir sous http://route2020.lu/renforcement/projets_autoroutiers/transfrontalier/, sous projet 3.6. « Le contournement de Bascharage/Dippach (E44-N5) »:

« Complétée plus tard par le contournement de Dippach, cette artère d'ordre supérieur réservée à la circulation des véhicules automoteurs constitue une liaison de haut niveau entre la Ville de Luxembourg et le Pôle Européen de Développement (PED) aménagé sur d'anciennes friches industrielles au coin des trois pays que sont la France, la Belgique et le Luxembourg. Cette route sert par ailleurs d'itinéraire à la route européenne E44 entre Luxembourg et Longwy ».

Ce projet est incompatible aussi avec les directives européennes Natura 2000 depuis leur adoption puisque cette route nécessiterait d'empiéter largement non seulement sur la zone Habitats citée, mais aussi massivement, notamment aux alentours de Dippach, sur la zone oiseaux du Lias Moyen, rendant d'ailleurs impossible le maintien d'une « ceinture verte » entre le centre et le sud du pays qu'on entend pourtant préserver dans d'autres documents officiels.

Les gouvernements successifs ont depuis essayé de presser néanmoins leurs projets changeants en 2016 et 2023 dans le moule des directives européennes, sans y parvenir, procédant par saucissonages et désinformation, s'empêtrant dans leurs propres contradictions...

Pièces jointes :

- 1) Etude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain, 2016
- 2) Extrait du procès-verbal du Gouvernement du 29.7.2016
- 3) Sur les mesures de compensation et bilans éco-points 2023
- 4) Liste des zones pour le plan initial 2023
- 5) Biotopes touchés « Bobësch »
- 6) Etude pollution Müller-BBM 2016
- 7) Etude acoustique Atech acoustic technologies
- 8) Mémoire explicatif général de l'APD

- 9) Mise en oeuvre de la directive Habitat – Prospection et évaluation de zones potentielles de l'habitat 9160-Primulo-Carpinetum », efor août 2001
- 10) Dossier de classement Naturschutzgebiet ZPIN ZH 85 Dreckwiss
- 11) Note passage à faune sur CR110, BIGS 2022
- 12) Demande de modification de l'autorisation environnementale No 97176 du 19 novembre 2020
- 13) Lettre du Ministère de l'Environnement au Ministère de la Mobilité et des travaux publics de fin décembre 2023
- 14) Réponse du 7.10.2019 à question parlementaire
- 15) Avis de Me Patrick Kinsch
- 16) Un projet inutile et destructeur, BIGS 2022