



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

LIAISON BELVAL VERS L'AUTOROUTE A30 : VERS LA DESTRUCTION IRRÉMÉDIABLE DU CORRIDOR ÉCOLOGIQUE TRANSFRONTALIER

Dans le cadre des travaux de la liaison routière « Belval vers l'autoroute A30 », le préfet de la région Lorraine vient d'autoriser, par arrêté préfectoral interdépartemental, la destruction et la perturbation des espèces animales protégées présentes sur l'emprise du projet, ainsi que la destruction ou l'altération de leurs habitats. Cette dérogation porte sur quelque 80 espèces protégées de flore, amphibiens, reptiles, chiroptères, mammifères, insectes et oiseaux, répertoriées sur Micheville et la plaine humide du ruisseau Beler constituant une mosaïque d'habitats naturels à haute valeur patrimoniale.

Il est utile de rappeler que lorsqu'ils envisagent des travaux dans les milieux naturels, les maîtres d'ouvrage doivent réaliser une étude complète afin de déterminer les impacts du projet sur les habitats et les espèces protégés, pour ainsi élaborer des mesures de suppression, de réduction et de compensation de ces impacts. Au cours des deux dernières années, les associations environnementales, fortes de leurs connaissances de terrain, ont participé à des réunions de concertation relatives à l'élaboration du dossier de dérogation du projet routier, organisées par les conseils généraux de Moselle et de Meurthe-et-Moselle, maîtres d'ouvrage de la liaison routière. Cependant, les maîtres d'ouvrage ont minimisé de façon déplorable les effets de la fragmentation des milieux naturels sans tenir compte des remarques essentielles des associations dans l'élaboration des mesures environnementales. La fédération Mirabel Lorraine Nature Environnement et l'association Empreinte Positive s'appuyant sur deux avis successifs des experts du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel de Lorraine (CSRPN)¹ dénoncent des mesures peu ambitieuses qui ne compenseraient pas la destruction du corridor écologique reliant Micheville et les zones Natura 2000 luxembourgeoises d'Esch-sur-Alzette et de Differdange. Pire, aucune évaluation des incidences de ce projet sur ces sites luxembourgeois protégés au niveau communautaire (situés entre 600 et 900 mètres du projet routier) n'a été réalisée, malgré l'évidence des impacts qu'aurait cette route sur les objectifs de conservation de ces sites². Ignorant de manière radicale les recommandations argumentées des experts du CSRPN visant le maintien du corridor écologique et réclamant la réalisation d'une étude d'incidence Natura 2000, le préfet de région a décidé d'autoriser les travaux.

Alors que les acteurs locaux entendent structurer les futurs aménagements de l'opération d'intérêt national Alzette-Belval autour de ce nouvel axe routier, on peut légitimement dénoncer une démarche irrespectueuse vis-à-vis des enjeux écologiques sur le secteur. En effet, de par le fractionnement qu'elle créerait, l'infrastructure rendrait impossible l'intégration d'un espace naturel cohérent et fonctionnel à l'ensemble du programme d'urbanisation. Nous estimons pourtant que la création d'un espace protégé (une réserve naturelle transfrontalière par exemple) serait justifiée au regard de la richesse naturelle en présence et qu'il valoriserait de manière certaine et pérenne les zones urbaines alentour, apportant une meilleure qualité de vie à leurs habitants actuels et futurs. Cette infrastructure routière, considérée a priori comme élément structurant de l'opération d'aménagement en

cours, rend très improbable la gestion intégrée de la biodiversité et son maintien sur cette zone. L'opération d'intérêt national Alzette-Belval fait craindre des pressions foncières fortes qui pourraient contribuer à une artificialisation irrémédiable du territoire, à une destruction supplémentaire des continuités écologiques et à l'érosion de la biodiversité en diminuant les possibilités de dispersion des espèces animales et végétales. La non prise en compte des impacts cumulés du projet routier et des opérations d'aménagement est scientifiquement injustifiable. Il aurait été 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, cohérente à long terme et ambitieuse en matière d'impacts sur la biodiversité.

Rappelons que la pertinence du projet routier est également contestée par des structures associatives sur le plan de la mobilité. Frontaliers et riverains réclament à juste titre, depuis un grand nombre d'années, des solutions efficaces en termes de gestion des déplacements urbains et des transports dans ce bassin de vie enclavé. Cependant, miser sur la liaison routière « Belval vers l'autoroute A30 », abusivement qualifiée par les élus locaux de « contournement d'Audun-le-Tiche », avec le tracé tel qu'il est défini actuellement, risque de provoquer un véritable scandale, quand dans quelques années, les habitants de la communauté des communes du Pays Haut Val d'Alzette constateront que la route ne résout pas les problèmes de saturation du trafic. Des solutions alternatives existantes, moins pénalisantes pour l'environnement, et privilégiant les modes doux de déplacement, pourraient répondre parfaitement aux besoins de mobilité de la population et du secteur économique. Dans la perspective de l'aménagement d'une agglomération transfrontalière véritablement durable, la réouverture au trafic voyageur de la voie ferrée Fontoy/Audun-le-Tiche (dont le tronçon terminal serait détruit par la liaison routière, condamnant à terme la réhabilitation de la ligne entière) pourrait par exemple offrir de belles opportunités de mobilité.

1- Voir en annexe 1, les deux avis du CSRPN

2- À ce titre, un courrier interassociatif, intersyndical (12 structures signataires luxembourgeoises et françaises) a été adressé aux maîtres d'ouvrage du projet le 12 décembre 2011. Voir document en annexe 2.

Contact presse :

Fédération MIRABEL LNE – 09 81 98 30 12

Association Empreinte Positive – 06 08 71 56 76

Avis du CSRPN de Lorraine sur la demande de dérogation relative aux espèces faunistiques protégées dans le cadre de la création d'une liaison routière « Belval –Alzette » sur les départements de la Meurthe-et-Moselle et de la Moselle

Au vu de la richesse faunistique et floristique du site des anciennes mines et friches de Micheville, le CSRPN de Lorraine a validé en janvier 2011 une nouvelle ZNIEFF de 577 ha, élargissant la précédente ZNIEFF de 1992. Cet intérêt écologique s'explique par la taille du site qui ne subit pas d'activités humaines intensives depuis plus de 25 ans ce qui en fait un des derniers espaces locaux de développement et de quiétude d'un grand nombre d'espèces animales (36 espèces protégées). On notera en particulier un remarquable cortège d'amphibiens pionniers (Crapaud calamite, Pélodyte ponctué, Crapaud accoucheur...). L'impact humain est faible sur la surface du site et le chemin existant n'est en aucun cas une barrière puisque non emprunté, mais un corridor écologique en soi.

Soulignons également que le même ensemble d'habitats avec moins d'espèces a été intégré dans le réseau Natura 2000 sur la partie luxembourgeoise limitrophe (ZPS : LU0002008 et LU0002009 et ZSC : LU0001028 et LU0001030).

Analyse du dossier de demande de dérogation

Sur les préalables à la demande:

- Ce secteur est également concerné par d'autres programmes d'aménagement: Opération d'intérêt national et Ecocité. Or ces programmes de planification ne sont pas pris en compte par le projet de création de route. La conservation des trames vertes et bleues, la valorisation et la préservation des espaces naturels pourraient être des choix plus judicieux que cette route dont le but de désengorgement n'est que peu évident, notamment sur sa partie ouest.
- Les aménagements prévus dans le cadre de ces 2 projets ainsi que ceux connexes à la route nouvelle ne sont pas abordés en termes d'impacts environnementaux. La demande présentée ici ne prend pas en compte les impacts cumulés de ces futurs aménagements. De même, le 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'a pas été évalué. Cette rue est un lieu de migration d'une importante population de crapauds communs qui migrent entre l'étang de Rédange et les étangs de la Sapinière.
- L'analyse des variantes est parfois peu claire car établie à partir de données anciennes moins précises sur l'environnement que celles prises en compte dans le rapport présenté.

Sur la méthodologie:

- Certaines espèces de la ZNIEFF ne se retrouvent pas dans l'étude (amphibiens et chiroptères). Des inventaires de mollusques auraient dû être réalisés dans les zones humides (zones de cariçaies favorables aux Vertigo par exemple).
- Certains volets manquent visiblement de recherches de terrain, par exemple les gîtes à chiroptères souterrains ou pseudo-souterrains dans ce secteur au passé minier et sidérurgique où il subsiste de nombreux vestiges (galeries de mines, soubassements de bâtiments ...).
- Il manque une bonne répartition des points d'inventaires et/ou d'échantillonnage, les points d'écoutes pour l'avifaune semblant manquer sur Micheville.
- Les estimations de populations des espèces ne sont pas étayées par leur méthodologie d'évaluation.
- Il n'y a pas d'études sur les corridors de déplacement et de chasse des amphibiens, des reptiles et des chiroptères. Les aires de dispersion des amphibiens sont évaluées au minimum
- La définition des "habitats d'espèce" n'est pas clairement explicitée, et le résultat semble parfois minimaliste (ex. le Crapaud calamite sur la fiche de Micheville)
- De manière générale, l'aire d'étude est trop centrée sur la DUP de 2005 et les connaissances sur les espèces à grand rayon d'action (chiroptères, certains amphibiens et oiseaux) sont trop partielles pour bien évaluer les enjeux et les impacts.

Sur les propositions:

- Certains impacts ne sont pas évalués au niveau des grands corridors, en particulier concernant la liaison avec la zone Natura 2000 du Luxembourg. Les impacts sur les pelouses, habitats du Damier de la succise et de l'Azuré du serpollet, qui se situent le long du chemin ne sont pas évalués. Si ces espèces ont été observées sur les pelouses au long de l'ancien chemin existant sur Micheville (de l'aérodrome jusqu'aux étangs de la sapinière), elles peuvent être présentes sur tous les milieux favorables. De plus, ces pelouses seront totalement détruites dans le cadre de l'aménagement routier. Les abords du chemin constituent une zone de déplacement et de nourrissage pour ces espèces, accentuée par le « couloir » dégagé et bien exposé que propose ce chemin vierge.
- Les rejets non traités du bassin numéro 2 sur Micheville qui se situe aux abords du vallon humide du Diedenstein (présence de l'Alyte accoucheur...) se feront « dans le fond de l'excavation minière », c'est-à-dire directement dans la zone humide du vallon du Diedenstein en contrebas.
- 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. En supprimant la principale source d'alimentation en eau de cette zone humide, son assèchement partiel voire total pourrait aboutir à la

destruction des habitats des espèces présentes dans ce vallon, telles que l'Alyte accoucheur, le Triton palmé, la Grenouille rousse. L'étude de cet impact est 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.

- Si l'aménagement en pente douce des bassins de décantation est prévu, il serait utile de préciser si des barrières seront mises à leur droit au niveau de la chaussée, pour éviter l'impact sur les amphibiens qui se disperseraient depuis ces bassins.
- Le maintien (voire l'aménagement) d'arbres à cavités n'est pas prévu pour la partie 54 (mais prévu en 57)
- Si les impacts sont globalement compensés (avec des manques dans les densités de mares proposées en 54 par exemple), il semble que toutes les mesures de réduction ou de suppression n'aient pas été mises en œuvre. Ainsi, aucun éco-pont n'est proposé alors qu'il semble évident qu'il y a rupture d'un corridor majeur pour la biodiversité et de plus transfrontalier. L'étude poussée de ces réseaux est d'ailleurs absente pour l'instant et doit être réalisée. Il serait souhaitable d'en disposer avant de proposer des solutions de perméabilité. En ce sens, et en particulier sur la zone de travaux du cg54, ces éléments manquent au dossier pour se prononcer globalement sur l'impact résiduel ou non.
- Certaines mesures sont contradictoires : 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 sont contradictoires car il y est prévu une interdiction d'accès et de dépôts d'engin et/ou de matériel.
- Les passages pour amphibiens en caillebotis ne semblent pas une bonne solution. Les grilles supérieures laissent passer les pollutions liées aux automobiles mais aussi aux produits de traitement des routes (en particulier les salages mortels en février mars, lors des migrations).
- Les impacts sur les déplacements des chiroptères sont peu pris en compte dans les mesures, en particulier par l'absence de passage (écoponts) adaptés sur le tronçon sous maîtrise d'ouvrage du CG54.

En résumé :

- Il est nécessaire (comme prévu p. 332) de créer un comité de suivi de l'application des mesures proposées et de bien inscrire dans l'arrêté préfectoral l'ensemble des mesures proposées avec des dates butoirs de mises en œuvre des mesures correctrices et compensatoires.
- La partie située dans le département de la Moselle nous semble plus complète, sous réserve que toutes les mesures soient bien appliquées et qu'elles se poursuivent dans le cadre des projets de l'Ecocité et l'OIN.

- La partie située dans le département de la Meurthe-et-Moselle est la plus touchée par le projet et n'a fait l'objet que d'un diagnostic partiel, notamment sur les aspects fonctionnels du corridor de Rédange. Le tracé est globalement très impactant et fragmente un grand espace naturel et de vastes corridors écologiques. Il n'y a aucun engagement ni aucune certitude d'écoponts nécessaires à la « défragmentation » du corridor.

Avis du CSRPN

Le dossier est incomplet et ne peut donc recevoir un avis favorable du CSRPN de Lorraine. Il est souhaitable qu'il soit complété et représenté au CSRPN lorsqu'il sera complètement abouti au niveau du diagnostic des impacts sur la faune et accompagné de mesures de réduction précises, en particulier sur la réduction des ruptures de corridors écologiques.

L'avis du CSRPN de Lorraine sur le projet global est donc très réservé, avec un avis plutôt favorable concernant le tronçon sous maîtrise d'ouvrage du cg57 et un avis plus nettement défavorable pour le tronçon sous maîtrise d'ouvrage du cg54.

Fait à Metz, le 27 novembre 2011



Serge MULLER

Président du CSRPN de Lorraine

Avis du CSRPN de Lorraine, en complément à l'avis du 27 novembre 2011 et à celui de la Commission faune du CNPN du 5 décembre 2011 sur la demande de dérogation relative aux espèces animales protégées pour la réalisation de la liaison Esch-Belval

En complément de l'avis qu'il a donné le 27 novembre 2011 et suite à l'avis émis par la commission Faune du CNPN en date du 5 décembre 2011 sur le dossier « liaison Belval vers A30 désenclavement du bassin de l'Alzette », le CSRPN de Lorraine souhaite apporter les compléments suivants.

Le CSRPN de Lorraine rappelle que :

- le tronçon sous maîtrise d'ouvrage CG57 répond à des enjeux de circulation locale majeurs en intégrant de façon globalement satisfaisante des enjeux environnementaux de niveau important mais relativement courants ;
- le tronçon sous maîtrise d'ouvrage CG54 répond à des enjeux de circulation locale moindres en intégrant de façon nettement insuffisante des enjeux environnementaux majeurs tant sur le plan local et régional qu'international. La méthode envisagée par ce maître d'ouvrage (construire la route, évaluer ses impacts et y répondre *a posteriori*) ne peut en aucun cas être validée comme une démarche respectueuse des enjeux biologiques identifiés. A minima la mise en place d'écoponts doit s'inscrire dans la conception globale du tronçon comme mesure de réduction tant vis-à-vis des fonctions de trames vertes et bleues que pour les incidences induites sur les sites Natura 2000 proches.

Le CSRPN de Lorraine rappelle également qu'aucune approche écologique d'ensemble à l'échelle du site et de son insertion transfrontalière n'a prélué au projet routier concerné ni à ceux dont les annonces se succèdent sur ce vaste espace (route, écocité, datacenters, OIN...). Il en résulte notamment des approches fragmentaires successives et mal connectées contribuant à une perception minorée de l'enjeu global du site.

Aussi le CSRPN préconise-t-il sur cet espace la **désignation d'une ambitieuse zone Natura 2000** dépassant largement les ENS annoncés, renforçant leur consistance et garantissant, dans un cadre pertinent, la mise en cohérence de l'ensemble des enjeux. Cette création, associée aux dispositifs de réduction d'impacts (écoponts), apparaît à cet égard comme une mesure de compensation et d'accompagnement des projets actuels et futurs.

La fin de la réactualisation des ZNIEFF en 2012 crée un contexte favorable à une évaluation et à un ajustement du réseau N2000 lorrain intégrant notamment les zones frontalières comme l'espace de Micheville, en lien avec la mise en place de la trame verte et bleue et avec la perspective de garantir une continuité écologique à une échelle européenne.

La désignation de cette zone Natura 2000 est amplement justifiée par la valeur patrimoniale intrinsèque du site mais aussi par son importance en tant que corridor transfrontalier entre les zones Natura 2000 déjà existantes de part et d'autre au Grand Duché de Luxembourg.

A cet égard le CSRPN souhaite être associé à la définition du cahier des charges de l'étude corridor, ainsi qu'au comité scientifique de suivi de cette étude et à la définition des mesures.

Enfin, en tout état de cause, le CSRPN de Lorraine considère que le voisinage réglementaire transfrontalier (zones Natura 2000 luxembourgeoises adjacentes) **impose la réalisation d'une étude d'incidence du projet routier** concerné mais aussi de l'ensemble des aménagements envisagés.

Fait à Metz, le 12 janvier 2012



Serge MULLER
Président du CSRPN de Lorraine

Bar-le-Duc, le 12 décembre 2011

À : Monsieur le Président du conseil général de Moselle
Monsieur le Président du conseil général de Meurthe-et-Moselle

Objet : Absence de la prise en compte de l'incidence du projet de liaison routière Belval vers autoroute A30 sur les zones Natura 2000 luxembourgeoises d'Esch-sur-Alzette et Differdange (LU0002008, LU0002009, LU0001028 et LU0001030)

Copie à :

M. le Commissaire européen en charge de l'Environnement
M. le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg
M. le Directeur de l'Administration de la Nature et des Forêts du Grand-Duché de Luxembourg
Mme la Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement
M. le Préfet de la région Lorraine
M. le Préfet de la Moselle
M. le Préfet de la Meurthe-et-Moselle
Mme le Secrétaire général aux Affaires régionales de Lorraine
M. le Directeur de l'Agriculture, de l'Alimentation et de la Forêt de Lorraine
M. le Directeur de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine
M. le Président du conseil régional de Lorraine
M. le Vice-président du conseil régional de Lorraine, chargé de l'environnement
M. le Président de la communauté de communes du Pays Haut Val d'Alzette
M. le Directeur de l'Établissement public foncier de Lorraine
M. le Directeur de la Mission de préfiguration Alzette-Belval
M. le Président du Conseil scientifique régional du Patrimoine naturel – Lorraine
Réseaux de diffusion des structures signataires

Messieurs les Présidents,

Par la présente, les structures françaises et luxembourgeoises co-signataires souhaitent vous faire part de leur grande inquiétude quant à la gravité des impacts que le projet routier « Belval-A30 » (sous maîtrise d'ouvrage de vos conseils généraux) pourrait avoir sur la richesse naturelle abritée par les zones Natura 2000 luxembourgeoises alentour. En effet, à l'heure actuelle, ces impacts n'ont toujours pas été précisément caractérisés et c'est avec consternation que nous avons pu apprendre, lors de la réunion du comité technique Alzette-Belval du 24 novembre 2011, qu'aucune évaluation des incidences de ce projet sur les sites Natura 2000 ne serait réalisée. De plus, l'absence d'étude sérieuse concernant l'alternative écologique évidente à ce projet routier, que constituerait la réhabilitation de la ligne de chemin de fer Fontoy-Audun-le-Tiche, ainsi que le doute concernant les raisons impératives d'intérêt public majeur pour la totalité du projet nous laissent perplexes.

En accord avec de nombreux naturalistes lorrains et luxembourgeois, nous estimons que cette infrastructure serait susceptible d'affecter de façon notable les espèces présentes sur ces sites Natura 2000 précédemment cités aussi bien en phase de chantier qu'en phase d'exploitation. Les quelques éléments développés ci-après le démontrent :

- **Concernant le corridor supranational en présence** : Le projet routier Belval vers A30 se situe à une distance comprise entre 600 mètres et 3 kilomètres des sites Natura 2000 luxembourgeois, à savoir deux ZSC (LU0001028 et LU0001030) et deux ZPS (LU0002008 et LU0002009) (voir carte en **ANNEXE 1**). Les zones traversées par le projet routier présentent à la fois des habitats similaires aux anciennes mines de fer luxembourgeoises limitrophes classées Natura 2000 d'Esch-sur-Alzette et Differdange, et surtout une quantité d'espèces végétales et animales plus importante et plus diversifiée. Les individus des espèces présentes sur ces sites ont de très grandes probabilités d'utiliser les zones impactées par le projet routier dans le déroulement de leur cycle biologique, et d'être par conséquent elles-mêmes impactés par les activités induites, d'autant que l'espace naturel concerné est l'élément principal d'un corridor supranational en liaison avec la zone

Natura 2000 du Luxembourg, notamment vers les sites de Differdange-Prenzebiërg (et dans une moindre mesure vers ceux d'Esch-sur-Alzette) (voir carte en **ANNEXE 2**). Dans ce cadre, et de par la proximité et la relation directe entre ces sites, il paraît évident que des échanges d'individus ont lieu, et que ceci permet d'améliorer l'état de conservation de ces espèces par colonisation de nouveaux territoires ou échange de matériel génétique. **L'espace naturel de Micheville, qui serait traversé de long en large par cette route, présente les mêmes types de milieux et les mêmes cortèges faunistiques et floristiques que ceux rencontrés dans les sites Natura 2000 situés à proximité immédiate. La rupture du corridor fonctionnel existant par la réalisation d'une infrastructure routière constituerait un impact néfaste majeur concernant les opportunités de déplacement et de colonisation des espèces présentes.**

- **Concernant le cumul des incidences** : Le secteur impacté par le projet routier est concerné par un vaste et très récent programme d'aménagement porté par l'Opération d'intérêt national Alzette-Belval décrétée le 19 avril 2011. Bien que le remarquable corridor écologique transfrontalier n'ait pas encore été étudié, les planificateurs et les maîtres d'ouvrage, ont arbitrairement choisi de passer outre et de se servir de cette infrastructure, dans l'intégralité de son tracé, comme axe structurant des futurs aménagements (voir carte en **ANNEXE 3**). C'est pourquoi, en l'état actuel des réflexions, cette route n'aurait pas seulement des incidences directes mais aussi indirectes et provoquées par des impacts cumulés. **Les zones géographiques soumises au cumul des incidences devraient donc faire l'objet d'un examen particulier pour l'analyse de leurs effets cumulatifs puisque le projet routier, conjugué au programme d'aménagement, pourrait avoir des effets directs ou indirects, temporaires ou permanents sur l'état de conservation des habitats et des espèces pour lesquels les sites Natura 2000 à proximité ont été désignés.**

- **Concernant les objectifs de conservation des habitats et des espèces pour lesquels les sites Natura 2000 ont été désignés** : Prenons à titre d'exemple trois espèces soumises à des objectifs stricts dans les sites Natura 2000 luxembourgeois, espèces qui sont également présentes sur les sites français impactés par le projet routier. Des éléments du dossier de demande de dérogation relatif aux destructions d'espèces protégées de 2011, confrontés à ces objectifs de conservation, laissent craindre des impacts majeurs :

- le Cuivré des marais (*Lycaena dispar*) et le Damier de la Succise (*Euphydryas aurinia*) : Dans les zones Natura LU0001028 et LU0001030, l'objectif de conservation pour ces espèces est un maintien dans un état de conservation favorable et la restauration des populations. Elles sont présentes sur le tracé du projet routier et sont indiquées dans un état de conservation qualifié de moyen à mauvais sur le périmètre d'étude pour le Cuivré des marais et de bon pour le Damier de la Succise. Aux pages 248 à 252 du dossier de dérogation relatif aux destructions d'espèces faunistiques protégées de 2011, il est indiqué que ces espèces fonctionnent « en métapopulation avec une distance de dispersion de plusieurs kilomètres entre différents sites » qui « laisse présager un échange de population avec au moins trois des zones Natura 2000 » pour le Cuivré des marais et avec « au moins une zone Natura 2000 » pour le Damier de la Succise. Alors que les impacts identifiés du projet routier sont la destruction d'individus et larves, la fragmentation des différents noyaux de population et la destruction de milieux favorables, le projet routier pourrait engendrer une atteinte aux objectifs de conservation fixés pour ces espèces sur les zones Natura 2000 situées à proximité. Ce risque est amplifié pour le Damier de la Succise car cette espèce est dans un état de conservation défavorable mauvais au Luxembourg, et dans un état de conservation défavorable inadéquat en France (région biogéographique continentale) d'après European Topic Centre on Biological Diversity, 2009.

- le Triton crêté (*Triturus cristatus*) : L'impact avéré du projet routier (cf. : dossier de dérogation page 147) pour cette espèce sur le tracé est la destruction « des couloirs

migratoires au niveau local avec un isolement des populations à l'ouest du tracé. » Cet impact pourrait nuire aux objectifs de maintien dans un état de conservation favorable des populations pour cette espèce fixés dans les zones Natura LU0001028 et LU0001030.

D'autres espèces (protégées par l'annexe II de la directive 92/43/EEC et par l'annexe I de la directive 79/409/EEC) et habitats identifiés au niveau du tracé du projet sont également présents dans les zones Natura 2000 préalablement citées, et en l'absence d'évaluation d'incidence de ce projet, on peut légitimement se demander si leur destruction ou perturbation ne va pas nuire aux objectifs de maintien ou de restauration dans un état de conservation favorable. Il s'agit des habitats 6210 - Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'emboisement, 6510 - Prairie de fauche des plaines médio-européennes (liste non-exhaustive), et des espèces suivantes : *Myotis bechsteinii*, *Myotis emarginatus*, *Myotis myotis*, *Rhinolophus ferrumequinum*, *Callimorpha quadripunctaria* et éventuellement *Felis sylvestris* ; ainsi que *Milvus migrans*, *Falco peregrinus*, *Pernis apivorus*, *Bubo bubo*, *Dryocopus martius*, *Dendrocopos medius*, *Lullula arborea*, *Lanius collurio*, *Alcedo atthis* (liste non-exhaustive). Il est important de préciser que l'étude du Chat sauvage (*Felis sylvestris*) est absente de l'état initial environnemental et du dossier de dérogation, et que les couloirs de vol et les aires de chasse des chiroptères ont été insuffisamment approfondis. Notons également que l'Écaille Chinée (*Callimorpha quadripunctaria*) n'est pas mentionnée ni étudiée dans les études et le dossier de dérogation, alors que l'espèce est présente sur toute la zone d'étude du projet routier et que le site LU0001030 a fixé un objectif de restauration dans un état de conservation favorable des populations.

Les nombreux impacts du projet routier sur ces espèces et habitats (perturbation et destruction d'individus, destruction des pelouses calcaires et d'un corridor écologique, effet de coupure des couloirs de vols, fragmentation et isolation de populations, augmentation significative de la fréquentation du site, emprises fortes sur des milieux intéressants, risque de collision élevé pour la grande faune, destruction de milieux de reproduction d'amphibiens) sont susceptibles de porter atteinte au maintien dans un état de conservation favorable des populations dans les sites Natura 2000.

Enfin, au-delà de la nécessité évidente de maintenir et de préserver la richesse naturelle en présence, nous souhaitons, vous rappeler ici très succinctement les grandes lignes de la législation à laquelle nous paraît être soumis ce projet routier vis-à-vis de ses incidences sur les zones Natura 2000 :

La nécessité d'une évaluation d'incidence découle tout d'abord de la directive européenne Habitats. Fondée sur le principe de précaution, celle-ci impose la réalisation d'une évaluation des incidences des projets sur les sites Natura 2000, dès lors qu'il existe une probabilité que ces projets puissent compromettre les objectifs de préservation des sites protégés. La jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne abonde dans ce sens, à savoir qu'elle considère que l'incertitude quant à l'absence d'impacts du projet sur un site impose la réalisation d'une évaluation d'incidence. En outre, la jurisprudence française tend à écarter l'application des textes de loi nationaux (notamment l'ordonnance n°2001-321 du 11 avril 2011 qui crée l'article L.414-4 du Code de l'environnement et en vigueur au moment de l'adoption de la DUP en 2005) étant donné leur approche trop restrictive des objectifs de protection visés par la directive. Aussi, nous estimons que l'autorisation de démarrage de ces travaux ne peut être délivrée, étant donné qu'en l'absence d'étude d'incidence Natura 2000, rien ne permet d'affirmer avec certitude l'absence d'atteinte sur ces sites. L'administration pourrait engager sa responsabilité en autorisant des travaux en méconnaissance des dispositions mentionnées. De plus, ce projet ayant fait l'objet en 2009 de deux procédures au titre de la loi sur l'eau (déclaration pour la partie meurthe-et-mosellane et autorisation pour la partie mosellane), il est de fait soumis à évaluation (la loi n°2008-757 du 1^{er} août 2008 a spécifiquement étendu la réalisation des évaluations d'incidence aux installations soumises à déclaration).

Ainsi, au vu de tous ces éléments, nous demandons que ce projet routier, fasse l'objet d'une évaluation d'incidence Natura 2000. Nous estimons que cette évaluation devrait être réalisée en cohérence et parallèlement à la caractérisation des fonctionnalités écologiques et transfrontalières prochainement initiée par différentes études sur le territoire dans le cadre de l'Opération d'intérêt national en cours de planification.

Espérant que vous saurez faire le nécessaire pour préserver à long terme ce corridor écologique transfrontalier, et attendant de votre part des précisions sur vos intentions, nous vous prions de bien vouloir agréer, messieurs les Présidents, l'expression de nos sincères salutations.

Les structures signataires :



Mirabel-LNE
9, allée des Vosges
55000 Bar-le-Duc
FRANCE



Mouvement Ecologique asbl
4, rue Vauban
L.2663 Luxembourg
LUXEMBOURG



GREENPEACE Luxembourg
34, avenue de la Gare
b.p. 229
L.4003 Esch-sur-Alzette
LUXEMBOURG



natur&emwelt
c/o Haus vun der Natur
5 route de Luxembourg
L-1899 Kockelscheuer
LUXEMBOURG



Comité régional
CGT de Lorraine
10, rue du Méric - BP 42026
57074 Metz Cedex 02
FRANCE



Fédération Solidaires Meedtl
93, bis rue de Montreuil
75011 Paris
France



SNE-FSU
104, rue Romain Rolland 93260
Les Lilas
FRANCE



CFDT-SEDRE
17, quai Wiltzer- BP 1035
57036 Metz
FRANCE



Flore 54
65, rue Léonard Bourcier
54000 Nancy
FRANCE



Conservatoire des sites lorrains
14, rue de l'Église
57930 Fenetrange
FRANCE



AGIRR-FNAUT Lorraine
Mairie de Vigy
57640 Vigy
FRANCE



Empreinte Positive
3, rue de la Tour
57390 Rédange
FRANCE

[Lien vers les annexes :](#)

ANNEXE 1 : Carte de situation (source MIRABEL – LNE, décembre 2011)

ANNEXE 2 : Milieux naturels remarquables répertoriés et continuité biologique (source l'Atelier des Territoires, juillet 2011)

ANNEXE 3 : Propositions esquissées par la mission de préfiguration Alzette-Belval (source Mission de Préfiguration OIN Alzette-Belval, 25 mai 2011)

ANNEXE 4 : Traduction en anglais du texte original