



**mouvement
écologique**

Eingeschriebener Brief

Luxemburg, den 26. März 2022

**An den Schöffenrat der Gemeinde Hesperingen
An das Ministerium für Mobilität und öffentliche Bauten**

Betrifft : Einspruch im Rahmen der öffentlichen Prozedur zum „Contournement Alzingen“

Sehr geehrter Herr Minister,
Sehr geehrte Mitglieder des Schöffenrates,

Der Mouvement Ecologique reicht hiermit Einspruch im Rahmen der öffentlichen Prozedur gegen den geplanten Bau der Umgehungsstraße von Alzingen ein.

Wir sind dabei der Überzeugung, dass dieses Projekt aus verkehrspolitischer Sicht höchst problematisch ist und zu einem erheblichen Impakt auf die Biodiversität sowie das Landschaftsbild führen wird.

Darüber hinaus wird er wohl für die Anlieger der Hauptstraße zu einem Gewinn an Lebensqualität führen (wenn reell parallel ausreichende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt werden), andere Einwohner:innen aber werden u.a. einen Verlust an Lebensqualität durch eine zunehmende Verlärmung verbuchen müssen. Alle Einwohner:innen werden einen Verlust an Naherholungsgebieten zu beklagen haben.

Zudem scheint es für den Mouvement Ecologique äußerst fragwürdig, ob der Eingriff aufgrund von EU-Recht überhaupt zulässig ist.

Das Umweltministerium hat in der EIE-Studie die problematische Situation äußerst prägnant dargelegt. Der Mouvement Ecologique teilt die Aussagen dieser Analyse in ihrer Essenz!

Es sei sich im Folgenden auf einige weitere Kernaussagen aus Sicht des Mouvement Ecologique begrenzt.

1. Eingriff aufgrund von EU-Recht höchst fragwürdig

Fakt ist, dass der Eingriff in das Natura2000-Areal lediglich dann zulässig wäre, wenn eine „raison impérative d'intérêt public majeur“ vorläge.

Zitiert sei aus dem „Avis“ zur EIE seitens des Umweltministeriums (S.20):

« En ce qui concerne l'intégrité de la zone protégée communautaire, l'article 33 de la loi PN est applicable et le projet ne peut être autorisé que pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, en particulier la santé et la sécurité publique, à constater par le Gouvernement en conseil, et ce en l'absence de solutions alternatives. »

und ebenfalls aus der EIE von EFOR-ERSA (S. 61/ 62)

« Toutes les variantes ont des incidences significatives sur des espèces protégées particulièrement ou sur leurs sites de reproduction ou leurs aires de repos.

Le Ministre compétent peut accorder des dérogations à ces interdictions, pour les espèces protégées particulièrement notamment pour des raisons impératives d'intérêt public majeur. Ceci est seulement possible si des mesures préventives (mesures d'atténuation et mesures CEF) destinées à éviter des infractions ne sont pas possibles, que des solutions alternatives au projet n'existent pas et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle (voir Art. 28 de la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles et schéma ci-dessous).

En ce qui concerne les espèces d'oiseaux une dérogation peut uniquement être accordée pour un des motifs suivants :

1° dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ; [...]

En ce qui concerne les autres espèces protégées particulièrement, hormis les espèces d'oiseaux, une dérogation peut uniquement être accordée pour un des motifs suivants : [...]

3° dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques, ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ; [...] »

So verständlich es ist, dass die Einwohner:innen der Hauptstraßen unter dem Verkehr leiden und eine Veränderung der Situation wollen, so ist es jedoch äußerst fragwürdig, ob sich daraus eine „raison impérative d'intérêt public majeur“ ableiten lässt.

Fakt ist: eine „raison impérative d'intérêt public majeur“ liegt aus Gesundheitssicht nicht vor. Es würden, wenn überhaupt, denn nur minimale Verbesserungen erreicht. Zitiert sei erneut aus dem „Avis“ des Umweltministeriums (S.20).

« Considérant les résultats du rapport EIE, notamment en ce qui concerne le respect des valeurs limites applicables en matière de qualité de l'air et le bruit, l'aspect santé ne semble pas constituer un motif suffisant. Il est donc vivement recommandé d'étoffer les motifs à la base de la décision à prendre par le Conseil de Gouvernement (p.ex. en élaborant davantage la nature et l'importance économique du développement au Ban de Gasperich dans une perspective régionale voire nationale), et ce également en vue de la communication obligatoire de la décision sur la variante retenue et les mesures compensatoires à la Commission européenne en matière de Natura 2000. »

Stellt sich die Frage, ob das berechtigte Interesse von Einwohner:innen nach einer Verbesserung des Lebensumfeldes – weniger Verkehr – die Zerstörung der Biodiversität, die problematischen verkehrstechnischen Auswirkungen sowie die Verlagerung von Belastungen auf andere Einwohner:innen rechtfertigt und ob vor allem daraus die genannte „raison impérative“ angeführt werden kann.

Nach Ansicht des Mouvement Ecologique eindeutig nicht. Zitiert sei in diesem Zusammenhang erneut aus dem „Avis“ des Umweltministeriums (S. 21):

« Les auteurs de l'évaluation des incidences du projet sur la zone de protection spéciale (ZPS) LU0002007 « Vallée supérieure de l' Alzette » concluent à juste titre que toutes les variantes analysées en détail auront des incidences significatives sur plusieurs objectifs de conservation arrêtés par le règlement grand-ducal modifié du 30 novembre 2012 pour ladite zone. Il découle également de l'étude qu'à l'intérieur de la zone de protection spéciale la variante Sud aura davantage d'incidences notables que la variante Nord, un constat qui est partagé. La variante Sud est donc à écarter en conséquence. Comme aucune mesure d'atténuation a été identifiée pour réduire les incidences à un niveau tolérable, la variante Nord ne pourra être réalisée uniquement selon les modalités prévues par l'article 33 de la loi PN, à savoir des raisons impératives d'intérêt public majeur et après s'être assuré objectivement de l'absence d'une solution de substitution raisonnable. Il est renvoyé dans ce contexte au guide d'orientation de la Commission européenne de janvier 2007 relatif à l'article 6 paragraphe 4 de la directive « habitats » que « ... dans /es cas particuliers, /es autorités compétentes nationales doivent poser comme condition à l'autorisation des plans et projets en cause que la balance entre /es objectifs de conservation du site touché par ces initiatives et /es raisons impératives précitées⁴ penche en faveur de ces dernières ». L'intérêt public doit être majeur, ce qui implique aussi qu'il doit produire des effets bénéfiques à long terme pour la société. »

Der Biodiversitätsschutz hat auch in Luxemburg derart dramatische Ausmaße angenommen, dass ein „weiter wie bisher“ mit immer neuen Zerstörungen nicht mehr hinnehmbar ist. Die durch ein einzelnes Projekt verursachten Zerstörungen erscheinen den verantwortlichen Stellen z.T. zwar immer wieder als „erträglich“. Aber: es wäre ein Trugschluss zu glauben, sie wären vertretbar: denn die Kumulierung dieser Zerstörungen ist mit verheerenden Auswirkungen verbunden. Und der Bau der Umgehung „Alzingen“ wäre unweigerlich mit dramatischen Auswirkungen auf die Biodiversität verbunden.

Der Mouvement Ecologique behält sich diesbezügliche juristische Schritte vor.

2. Rechtfertigt eine Kaskade an politischen Fehlentscheidungen eine weitere?

Der Bedarf nach einer Umgehungsstraße Alzingen ist schlussendlich die Konsequenz einer ganzen Reihe von Fehlentscheidungen im Vorfeld.

Die sehr intensive Bebauung des „Ban de Gasperich“ mit einer fehlenden Verkehrs- und Regionalplanung für den gesamten Raum, führte zu einem erheblichen weiteren Druck auf das Verkehrsnetz, das nun erneut durch den Bau einer neuen Straße angegangen werden soll.

Aus einer Fehlentscheidung, auf Kosten der natürlichen Umwelt und der Lebensqualität, soll nun eine weitere Fehlentscheidung quasi unvermeidbar, alternativlos... notwendig sein.

Dabei wird der Bau dieser Umgehungsstraße unweigerlich erneut neuen Verkehr anziehen („*Wer Straßen sät wird Verkehr ernten*“), der dann in einigen Jahren wohl einen vermeintlichen weiteren Bau von Strukturen für den Individualverkehr nach sich ziehen wird.

Ein Teufelskreis, der de facto weder zu einer verbesserten Verkehrssituation noch zu mehr Lebensqualität führen wird, da sich auch die Belastungen der Verkehrssituation nur verlagern. Diese Situation hat sich in der Vergangenheit immer wieder bestätigt!

Fakt ist ebenfalls, dass die Umgehungsstraße wohl lediglich den Verkehr ggf. flüssiger in resp. aus Richtung „Ban de Gasperich“ gestalten wird, die Staus dort jedoch desto problematischer werden. Es findet lediglich eine Verlagerung statt.

Bereits vor 20-30 Jahren wurde darüber gesprochen, Luxemburg befinde sich in einer „*logique de construction*“, in welcher eine Straße eine weitere nach sich ziehe. Dass sich diese Denkweise bis heute nicht geändert hat, trotz Biodiversitäts- und Klimakrise, ist geradezu beschämend.

Lediglich ein konsequenter Umstieg und eine massive Förderung des öffentlichen Transportes sind wirklich ausreichend zielführend.

Der Mouvement Ecologique spricht sich demnach auch aus verkehrspolitischer Sicht gegen den Bau der Umgehungsstraße aus.

Zitiert sei im Übrigen auch aus dem „Avis“ des Umweltministeriums, in welchem ebenfalls auf die Problematik hingewiesen wird (S.5).

« Au vu des incidences environnementales liées à la construction et la mise en service du projet de contournement, la prise en considération d'un scénario supplémentaire est justifiée alors qu'il s'agit d'optimiser les effets escomptes du projet initial par un ensemble de mesures de gestion du trafic. D'après l'étude de trafic, cet ensemble de mesures aura comme effet un délestage significatif du centre de Hesperange et des routes menant vers Howald et Bonnevoie. En contrepartie, le trafic sur le contournement augmenterait de 19.300 véhicules/jour à 23.000 véhicules/jour. L'analyse des données de trafic fait cependant apparaître une augmentation de trafic plus conséquente sur le CR2261, une route sinueuse menant par la vallée de l' Alzette du quartier résidentiel d'Iltzig au

quartier résidentiel de Bonnevoie. Cet effet peut également être observé sur le CR162 allant de Hassel vers Alzingen. Le scénario « filtres modaux » augmente d'après ces chiffres le trafic par rapport au contournement de base et par rapport à la variante « zéro ». En plus, il aurait été intéressant de non seulement mettre en évidence l'effet d'un éventuel échangeur Contern sur le contournement, mais également sur le trafic dans la partie Nord de l'aire d'étude (Contern-Itzig-Alzingen-Bonnevoie). Il est important de préciser au plus tard au moment de la saisine du Conseil de Gouvernement les mesures à prendre pour éviter une dégradation plus importante de la situation à moyen et long terme sur ces axes routiers. Dans ce contexte, il est également nécessaire de clarifier le rôle futur du chemin « Fuertwee » traversant la plaine alluviale de l'Alzette pour relier Fentange au CR157. Le Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable plaide pour limiter l'utilisation de ce chemin à la mobilité douce et aux exploitants des terrains agricoles, et ce en relation avec les mesures d'atténuation et compensatoires qui s'imposent (voir ci-après dans l'avis). »

3. Unzureichende Darstellung der 0-Variante sowie ggf. auch der Tunnelvariante

Die 0-Variante wird im ausliegenden Dossier recht summarisch dargelegt. Zitiert sei aus EFOR-ERSA (S. 12):

„3.4. Analyse de la variante «zéro»

La variante dite «zéro», à savoir l'absence de réalisation d'un contournement d'Alzingen n'est pas susceptible de fournir les réponses nécessaires aux objectifs fixés dans le cadre du projet de contournement. En effet l'option zéro ne permet pas un accès direct au Ban de Gasperich. En ce qui concerne l'objectif d'un délestage des localités d'Alzingen et de Hesperange, les chiffres de la Cellule Modèle de Transport (CMT) indiquent dans le cas de la variante «0» une augmentation du trafic de quelque 2.000 unités à l'horizon 2020. Ceci constitue p.ex. une augmentation de l'ordre de 12% pour la route de Thionville et de 22% pour la rue de Gasperich (Schroeder & Associés 2017). »

Belegt werden diese recht lapidaren Angaben nicht bzw. ist unklar, ob entsprechende Verbesserungen z.B. im öffentlichen Transport, Park and Ride-Anlagen an den Grenzen u.a.m. in diesem Szenario berücksichtigt wurden oder nicht. Was, wie, wo im Detail analysiert wurde, um diese Behauptungen zu belegen, wird somit nicht dargelegt. Es besteht entsprechend keine Nachvollziehbarkeit der Aussagen.

Und auch wenn der Mouvement Ecologique gegen eine neue Straßeninfrastruktur dieses Ausmaßes ist, da sie de facto einer weiteren Förderung des Autoverkehrs gleichkommt, hätte die Tunnel-Variante zumindest den Vorteil gehabt, nicht diesen dramatischen Impact auf die Biodiversität zu haben. Doch auch diese Variante wird nur kurz angerissen und ebenfalls mit recht plakativen und nicht wirklich belegten Aussagen verworfen. Zitiert sei aus EFOR-ERSA (S. 13) :

« Les variantes de substitution portant sur la mise en tunnel d'une partie du tracé de contournement ne permettent pas de donner entière satisfaction à un délestage conséquent des centres des localités de la commune de Hesperange. En effet, le raccordement direct de la localité de Fentange au contournement -condition sine qua non afin de contribuer au délestage significatif des centres des localités -n'est géométriquement guère réalisable avec la variante tunnel. En outre, un tel

raccordement serait nécessaire en cas d'accidents ou de travaux de maintenance de façon à ce que la variante tunnel ne permette pas une revalorisation conséquente des centres de localités ».

Auch diese lapidaren Aussagen werden nicht belegt. Die Tunnel-Variante taucht nicht einmal mehr in den Vergleichen der diversen Varianten auf!!

Dabei wird die Analyse der 0-Variante und eine korrekte Abwägung aller potentiellen Varianten aufgrund von EU-Recht vorgeschrieben.

Der Mouvement Ecologique ist der Überzeugung, dass diese Herangehensweise nicht konform zu EU-Recht ist, da kein zufriedenstellender Variantenvergleich stattgefunden hat.

4. Ergreifen von CEF-Maßnahmen ein Must im Falle der Entscheidung für den Bau

Unweigerlich müssen im Falle einer Entscheidung für den Bau der Umgehungsstraße CEF-Maßnahmen ergriffen werden. Sprich: mit jedweden konkreten Arbeiten auf dem Terrain darf erst dann begonnen werden, wenn die CEF-Maßnahmen sich als zielführend herausgestellt haben.

Zitat aus EFOR-ERSA (S. 61/62):

« Toutes les variantes ont des incidences significatives sur des espèces protégées particulièrement ou sur leurs sites de reproduction ou leurs aires de repos.

Le Ministre compétent peut accorder des dérogations à ces interdictions, pour les espèces protégées particulièrement notamment pour des raisons impératives d'intérêt public majeur. Ceci est seulement possible si des mesures préventives (mesures d'atténuation et mesures CEF) destinées à éviter des infractions ne sont pas possibles, que des solutions alternatives au projet n'existent pas et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle (voir Art. 28 de la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles et schéma ci-dessous).

Les mesures doivent anticiper les menaces et les risques de l'incidence significative afin de maintenir en permanence la continuité de la fonctionnalité écologique du site, de l'aire ou d'une partie du site ou de l'aire pour l'espèce concernée, en tenant compte de l'état de conservation des espèces concernées. »

Zitiert sei aus dem „Avis“ des Umweltministeriums (S. 19):

« Considérant les exigences spécifiques à respecter dans le cas de mesures compensatoires en relation avec des espèces-cible de la ZPS (Natura 2000), il importe que ce type de mesures soit clairement identifié dans le prédit. De même, il est important de mettre en évidence les mesures compensatoires qui sont à réaliser de manière anticipée (mesures CEF) tout en précisant les modalités à respecter. »

5. Welche Variante auch immer: Alle Varianten wären mit gravierenden Konsequenzen verbunden

Die negativen Konsequenzen des Baus liegen auf der Hand und werden auch weitgehend in der EIE eingeräumt:

- **Sehr hoher Impact auf die Biodiversität (unabhängig von der Variante)**
 - **EFOR-ERSA (S.101)**

« Comme le montre les analyses du dossier Natura 2000, toutes les variantes analysées auraient comme conséquence des infractions par rapport aux dispositions des directives européennes en ce qui concerne les impacts sur les espèces à protection stricte. Une partie de ces impacts pourraient être compensés par des mesures CEF. »

- **EFOR-ERSA (Seiten 120 und 121):**

*« Volet Natura2000: espèces à protection stricte (annexe IV):
Toutes les variantes analysées auraient comme conséquence des infractions par rapport aux dispositions des directives européennes en ce qui concerne les impacts sur les espèces à protection stricte. »*

- **« Avis » Umweltministerium (S. 16)**

« Les auteurs de l'évaluation des incidences du projet sur la zone de protection spéciale (ZPS) LU0002007 « Vallée supérieure de l' Alzette » concluent à juste titre que toutes les variantes analysées en détail auront des incidences significatives sur plusieurs objectifs de conservation arrêtés par le règlement grand-ducal modifié du 30 novembre 2012 pour ladite zone. Il découle également de l'étude qu'à l'intérieur de la zone de protection spéciale la variante Sud aura davantage d'incidences notables que la variante Nord, un constat qui est partagé. La variante Sud est donc à écarter en conséquence. Comme aucune mesure d'atténuation a été identifiée pour réduire les incidences à un niveau tolérable, la variante Nord ne pourra être réalisée uniquement selon les modalités prévues par l'article 33 de la loi PN, à savoir des raisons impératives d'intérêt public majeur et après s'être assuré objectivement de l'absence d'une solution de substitution raisonnable. »

- **EFOR-ERSA (S. 47-48 und 55)**

« Le projet du contournement d'Alzingen passe par la zone tampon de la zone protégée Roeserbann au nord du triangle ferroviaire sur une longueur de ± 1.050 m pour la variante «Nord» respectivement par la zone proprement dite (± 200 m) et la zone tampon (± 980 m) pour la variante «Sud».

(...) La réalisation du contournement d'Alzingen n'est donc pas compatible avec les dispositions du règlement grand-ducal indépendamment de la variante retenue.

La variante «Nord» du projet n'a pas d'impact significatif direct sur les zones humides présentant un intérêt écologique élevé, situées au sud de la ligne ferroviaire, et qui constituent la zone centrale de la zone protégée (voir carte 6-11). La variante «Sud» par contre risque de détériorer ces zones d'une

part lors de la phase chantier (risque de destruction directe, détérioration par immissions de polluants et de terre, ...), d'autre part lors de la phase exploitation (dérangements, pollution chronique et accidentelle).

Les deux variantes contribuent à la détérioration de la zone en tant qu'habitat pour espèces protégées notamment les oiseaux (destruction de surfaces, dérangements, bruit, ...) et ceci aussi bien en période de couvainon qu'en période de migration. L'effet de la variante «Sud» est plus prononcé parce qu'elle concerne directement les surfaces situées au sud du triangle ferroviaire (zone noyau) qui sont caractérisées par une situation plus éloignée de l'urbanisation et généralement encore assez calmes. »

S. 55 :

« Sur le tracé des différentes variantes du contournement d'Alzingen se situent de nombreux biotopes protégés au titre de l'article 17 de la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles:

- les forêts Fennerholz, Grousseweier/Panesweier, et Boulersank,*
- haies, broussailles, groupes et rangées d'arbres,*
- cours d'eau,*
- prairies maigres au lieux-dits Groussendréisch, Wénkelet Bëlz (nouveau CR.159). »*

- **EFOR-ERSA (S.58) Negativer Impact auf (geschützte) Arten**

« Différentes espèces d'oiseaux à protection stricte de par la législation européenne et/ou reprises sur la liste rouge nationale fréquentent la zone d'études. (p.58)

Pour ce qui est des mammifères, onze espèces de chauves-souris ont été détectées dans la zone d'études lors d'inventaires spécifiques réalisés en 2014 (RENNER2014–Annexe 10.3.)...

En ce qui concerne le muscardin (Muscardinus avellanarius), il a été trouvé dans des structures boisées presque tout le long de l'itinéraire routier prévu..... (p.58)

Alors que la zone d'étude ne constitue pas un biotope fréquenté régulièrement par le chat sauvage (Felis silvestris), le projet se situe à l'intérieur d'un corridor d'intérêt supra-national est-ouest pour cette espèce (Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département de l'environnement 2014a).

Les différentes variantes de contournement auront des effets négatifs sur les mammifères par la destruction directe d'habitats de reproduction et de chasse, la fragmentation d'habitats, la perturbation d'espèces et l'augmentation de collisions (mort d'individus). » (p.67)

- **Verschlechterung der mikroklimatischen Bedingungen in Hesperingen**

Gerade in Zeiten des Klimawandels, in denen Städte vor allem im Sommer erheblich unter der Hitze und schlechten mikroklimatischen Bedingungen leiden, würde der Bau der Umgehungsstraße zu einer weiteren Verschlechterung führen (EFOR-ERSA, S. 26):

« 6.1. Climat

*Le projet n'a pas d'effets temporaires ou permanents notables sur le **climat**. Les **conditions microclimatiques en** revanche seront modifiées par les effets du terrassement, du défrichement local et de la coupe d'arbres. L'effet tampon lié à la présence des éléments de structure et de la forêt sera réduit ou supprimé. La construction du contournement routier engendre ainsi une augmentation locale des amplitudes thermiques. L'envergure des effets dépendra de la variante retenue. »*

- **Gefährdungen der Hydrologie**

EFOR-ERSA S. 40 :

« 6.3. Hydrologie

Variantes « Nord » et « Sud »

En phase d'exploitation, le projet de contournement routier présente un risque de pollution chronique et de pollution accidentelle lié à la circulation routière. Le risque de pollution chronique concerne surtout les hydrocarbures, certains métaux lourds et les sels utilisés pour le déneigement. Ces produits se retrouveront notamment dans les eaux de ruissellement. »

- **Erhöhung der Hochwasser-Gefahr: Ausgleichsmaßnahmen mit negativen Folgen**

EFOR-ERSA S. 119 :

*« **La construction du contournement passant sur un remblai dans la zone inondable réduit le volume disponible pour les eaux de crues.** Cette réduction de volume de rétention, estimée à quelque 15.000 m³, devra être compensée. La figure ci-dessous indique trois surfaces potentielles sur lesquelles on pourrait -à chaque fois -compenser ce volume. La surface située au sud-est est la plus propice du point de vue protection de la nature puisqu'elle ne nécessiterait qu'un défrichement très limité de structure ligneuses. Cette surface est par contre plus problématique en ce qui concerne le volet de l'agriculture à cause de son importance pour l'exploitation agricole concernée. »*

- **Weitere Verluste an landwirtschaftlichen Böden**

EFOR-ERSA S. 45-46:

« Le projet aura comme conséquence l'imperméabilisation de plus ou moins huit hectares de terre (sols agricoles ou forestiers, autres surfaces naturelles). »

- **Erfolgte Kompensationsmaßnahmen für Biotopzerstörungen werden erneut zerstört ...**

EFOR-ERSA S. 53 :

« Par ailleurs, le projet est aussi situé à proximité de deux étangs situés dans le massif Fennerholz. La variante « Ouest » du projet routier passe à une trentaine de mètres à l'ouest d'un étang situé dans la partie nord-ouest du Fennerholz, la variante « Est » à quelque 140 m au nord-est. En ce qui concerne un nouvel étang créé fin février 2016 en tant que mesure de compensation pour la destruction de

l'étang Brucherweier dans le cadre du projet de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg – Bettembourg (voir fig. 6-10), les variantes «Ouest» et «Est» de la route passent à ± 160 m à l'ouest respectivement à ± 110 m au nord-est. »

- Bereits geschwächter Wald wird weiter zerstört

EFOR-ERSA S. 76 :

„6.8. Sylviculture

La mise en œuvre du projet provoque, selon la variante retenue, une perte directe de surfaces forestières : 2,53 ha pour la variante Sud-Est, 2,6 ha pour la variante Nord-Est, 5,64 ha pour la variante Sud-Ouest et 5,7 ha pour la variante Nord-Ouest. S'y ajoute quelque 0,3 ha pour le nouveau CR.159. A cette surface il faut ajouter les surfaces détériorées à cause de l'effet lisière. (...)

A cause de leur écorce moins épaisse, ce sont surtout les hêtres qui sont sensibles à ces effets qui peuvent se répercuter sur les arbres jusqu'à une distance de ±30 m des deux côtés d'une tranchée. Dans une première phase, les variantes passant par un massif forestier peuvent donc se répercuter négativement sur une partie beaucoup plus importante des forêts concernées que sur la seule surface défrichée pour la construction de la route.»

Seitens des Mouvement Ecologique sei zudem folgendes angeführt:

« Peu importe la variante retenue il faut savoir que les dégâts infléchis à une forêt de cet âge ne peuvent pas être annulés par de soi-disantes mesures compensatoires. Tout au plus au bout de quelques 180-200 années on pourra parler d'un écosystème forestier de même valeur écologique. Le fait de contourner cet état des choses par la replantation d'arbres sur des surfaces même bien plus grandes n'y changera rien. Il faut signaler de plus que les parties forestières détruites font partie de la ceinture verte de la ville de Luxembourg, un ensemble de forêts auquel le législateur avait accordé un éminent statut de protection, vu son rôle pour le climat interurbain.

De plus le relevé phytosociologique de ces forêts n'est pas précisé, il n'est donc pas possible d'en connaître le statut de protection au niveau national et international. Cette même remarque vaut pour les autres biotopes du type rangée d'arbres, haies, ...

Etant donné que la variante Nord avec 5,7 ha de forêt détruite est favorisée, il faut rappeler que le Ministère responsable des infrastructures traîne une longue liste de soi-disantes compensations toutes non encore réalisées ou de nouveau détruites depuis la construction de l'autoroute du Nord, la construction de la gare du tram, l'élargissement de l'A 3 sur 6 voies.... »

- Erheblicher Verlust an Naherholungsräumen

Die Aussagen sind eindeutig: die Lebensqualität der Einwohner:innen würde auch substantiell negativ impaktiert aufgrund des Verlustes an Naherholungsräumen!

EFOR-ERSA (S. 84/ 86)

« La zone d'étude, située au sud de la Ville de Luxembourg et à proximité de la commune de Hesperange, est relativement fréquentée pour différentes activités de loisirs : marche à pied, jogging, promenades avec chiens, cyclisme, etc. »

« Selon la variante choisie, différents espaces de détente seront détériorés à cause de la fragmentation du paysage, de la réduction de surface et des impacts visuels de la route et de ses ouvrages et talus. S'y ajoute l'effet du bruit engendré par le trafic routier sur le contournement retenu. Alors que les effets d'un contournement seront positifs quant aux immissions de bruit au niveau des habitations, le bruit va augmenter dans les zones destinées à la récréation et la détente. (...)

De manière générale, le contournement a pour effet d'amoindrir de manière importante la valeur des zones concernées comme espace de détente et de loisir, valeur déjà détériorée surtout dans la partie ouest du projet à cause de la présence de l'autoroute A3 et dans la partie nord à cause de l'A3, de l'A1 et des (futurs) infrastructures ferroviaires. »

- Erheblicher Eingriff in das Landschaftsbild

EFOR-ERSA S.86 – « zone verte interurbaine »:

« Dans ce cadre, le programme directeur prévoit notamment une zone verte interurbaine située entre l'agglomération de la ville de Luxembourg et les zones urbanisées du sud-ouest du pays. Cette zone verte interurbaine a été reprise par le plan directeur sectoriel « paysages ». Le projet du contournement d'Alzingen passe par cette zone (voir cartes à la page suivante). Le Conseil de gouvernement a approuvé le 5 juillet 2019 les projets de règlement grand-ducal rendant obligatoires e.a. le plan directeur sectoriel "paysages" (PSP). »

EFOR-ERSA S.86 – « coupure verte »

« Le plan directeur sectoriel « paysages » prévoit deux coupures vertes concernées potentiellement par le projet : la coupure verte 33 Bivange – Fentange à l'ouest et la coupure verte 34 Roeser – Alzingen à l'est. Alors que toutes les variantes du contournement d'Alzingen passent en partie par la coupure verte 33, ce sont surtout les combinaisons Sud-Ouest, Sud-Est et Nord-Ouest ainsi que le nouveau CR.159 qui ont un impact négatif sur cette coupure verte entre Bivange et Fentange. La coupure verte 34 est concernée en sa limite nord-est par l'infrastructure routière reliant le contournement d'Alzingen à la N.3 existante (voir cartes à la page suivante).»

- Keine der Varianten ist de facto vertretbar

Die Aussagen des Umweltministeriums im „Avis“ sind unmissverständlich (S. 17):

« Les auteurs de l'EIE ont évalué les incidences probables des différentes variantes sur les espèces à protection stricte au niveau européen selon les trois cas de figure d'interdictions prévues par la loi PN, à savoir : a) la destruction ou la détérioration de sites de reproduction ou d'aires de repos, b) la mise à mort d'individus, c) la perturbation de populations locales. Les résultats présentés dans le dossier « Natura 2000 » sont résumés dans le rapport EIE au chapitre 7.2. Globalement, 29 espèces strictement protégées au niveau européen sont impactées par le projet de contournement, dont 4 espèces d'oiseaux uniquement présentes à l'intérieur de la ZPS. Le degré des incidences varie selon la

variante avec en somme des incidences moins importantes pour la variante Nord-Est que pour la variante Nord-Ouest, un constat partagé par le Département de l'environnement. »

Die Schlussfolgerungen im EFOR-ERSA-Dokument sind eindeutig (S.129):

« Les effets négatifs sur la zone Natura 2000 étant plus importants pour la variante «Sud» que pour la variante «Nord», la variante «Sud» ne peut en principe pas être considérée pour le projet.

Les variantes «Nord», «Sud», «Est» et «Ouest» ont comme conséquence des infractions en ce qui concerne des espèces à protection stricte. La réalisation du contournement nécessite donc la mise en œuvre de mesures de réduction, d'atténuation et de compensation anticipée. Alternativement, une dérogation doit être obtenue auprès du Ministre responsable. »

*En ce qui concerne l'impact sur les biotopes protégés, le **bilan des biotopes** permet de comparer les différentes variantes du contournement. Si l'on tient compte du bilan des biotopes protégés et du bilan des habitats d'espèces protégées, les impacts les plus négatifs sont à attendre lors de la réalisation de la variante Sud-Ouest alors que la variante Nord-Est présente le bilan les moins négatif.*

*D'autres **effets négatifs du projet** sont à attendre notamment sur le microclimat, la ressource «sol» et l'agriculture par l'imperméabilisation de quelque 8,5 ha, le volume de rétention à l'intérieur de la zone inondable, la zone protégée Roeserbann, la sylviculture, la récréation et le paysage. Les conséquences des différents impacts dépendent notamment des éléments de protection concernés. Des **effets positifs** sont à attendre à l'intérieur des localités d'Alzingen, de Hesperange et de Fentange par une réduction du trafic motorisé et des nuisances y associées. »*

Und weiter S. 130

« Vu les effets significatifs sur une zone du réseau européen « Natura 2000 », la Commission européenne devra être informée. »

6. Mängel der EIE-Studie

Trotz all jener klarer Aussagen in der EIE-Studie sowie dem Gutachten des Umweltministeriums, gibt es doch ebenfalls zentrale Mängel. Vor allem ist es für den „normalen“ Bürger schwer sich einen Überblick über alle Dokumente zu verschaffen. Dies liegt auch daran, dass Dokumente – und es sind deren sehr viele – nicht unter verständlichen Namen gespeichert wurden, sondern mit abstrakten internen administrativen Bezeichnungen. Die Durchsicht wird dadurch sehr erschwert. Ebenfalls fehlt eine übersichtliche Zusammenfassung.

Auch das Umweltministerium macht auf entsprechende Mängel aufmerksam, es seien lediglich 2 - stellvertretend für andere – zitiert:

S. 10 :

Il est à noter que les études de terrain (oiseaux, chauves-souris, muscardin, amphibiens) datent de 2014 et se basent partiellement sur des variantes modifiées par la suite. La variante Est n'est pas

explicitement reprise dans ce contexte. Les auteurs de l'EIE ont cependant su interpréter les données ainsi récoltées et complétées par des données existantes compte tenu des adaptations apportées aux variantes. En cas de doute, il importe d'adopter une approche préventive et de préciser des mesures d'atténuation ou de compensation appropriées pour combler d'éventuelles lacunes d'information. Ceci vaut notamment pour les reptiles et le chat sauvage et en partie pour les chauves-souris, étant donné que l'étude du bureau d'études Renner se limite à trois soirées d'observation sur le tracé du contournement et une journée prospective d'arbres à cavités. »

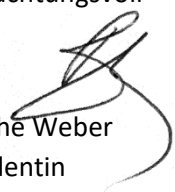
Und ebenfalls S. 10

En ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur la faune, et notamment les espèces protégées au niveau européen, plusieurs documents et chapitres sont à considérer (p.ex. 6.6.2.1, 6.6.2.2 et 7.2 dédié aux espèces à protection stricte dans le cadre de l'évaluation Natura 2000 ainsi que l'annexe « Dossier Natura 2000 »). De ce fait, il aurait été intéressant de mieux mettre en évidence cette interaction et d'en expliquer la raison pour le lecteur non averti, alors qu'aussi bien les conclusions présentées dans le chapitre 6 que dans le chapitre 7.2 trouvent leur origine dans la même étude « Dossier Natura 2000 » en annexe du rapport. Des renvois plus clairs vers cette annexe et les études de terrain auraient permis de vérifier plus facilement la cohérence du document. Malgré cela, les conclusions générales des auteurs du rapport EIE peuvent être partagées. Elles devront servir de base pour qualifier et quantifier le concept de mesures d'atténuation anticipées (CEF) et compensatoires au niveau de l'APD. Quant aux explications fournies en début du chapitre 6.6.2.2 (pages 61 et 62), il aurait été indiqué d'évoquer l'article 27 de la loi modifiée du 18 juillet 2018. Cet article vise les mesures d'atténuation anticipées (CEF) dont la logique et les modalités d'application auraient pu être développées davantage, alors que les exigences scientifiques et juridiques pour la réalisation de telles mesures demandent une rigueur stricte au niveau de la planification, du timing, de la mise en oeuvre et du contrôle de leur fonctionnalité. »

Aus allen genannten Gründen spricht sich der Mouvement Ecologique gegen den Bau der Umgehungsstraße aus, da er nur eine Scheinlösung darstellt, die mittel- bis langfristig neue zusätzliche Verkehrsprobleme nach sich ziehen wird. Zudem werden nicht nur europäisch und national geschützte Lebensräume und Arten zerstört, sondern die Lebensqualität zusätzlich negativ beeinträchtigt.

Folgende Anmerkung sei noch zum Schluss angeführt: Die Gemeinde Hesperingen ist nicht juristisch verpflichtet, die öffentliche Anhörung auf Ihrer Internet-Seite zu veröffentlichen, dies da die Prozedur aufgrund einer älteren Gesetzgebung stattfindet. Nach heutigem Recht hätte die Gemeinde alle Unterlagen online stellen müssen. Dies hätte den gesellschaftlichen Ansprüchen auf Transparenz von Entscheidungsprozessen entsprochen.

Hochachtungsvoll


Blanche Weber
Präsidentin