



Biergerinitiativ Gemeng Suessem asbl

RCS F1763 siège social: 5, rue de Limpach L-4986 SANEM

association agréée dans la protection de la nature



CONTOURNEMENT DE BASCHARAGE : VOILA POURQUOI NOUS Y RESTONS OPPOSES

Après plus de 40 ans de tergiversations l'approbation du projet final par les autorités est passée par trois étapes :

- approbation par le Conseil de gouvernement du 31 juillet 2016,
- approbation par le Conseil de gouvernement du 7 juillet 2023,
- autorisation par le ministre de l'Environnement le 12 mars 2024.

Et bien que le projet ait changé depuis 2016, le gouvernement n'a pas voulu lancer une nouvelle procédure, comme il en avait l'obligation (voir annexe B). Il n'a pas non plus voulu accéder à notre demande de suspendre le projet (moratoire) et d'en rediscuter l'utilité.

Il ne nous restait que la voie judiciaire, que nous avons empruntée malgré un coût important, car nous sommes convaincus que notre requête en annulation des décisions est fondée juridiquement et a des chances sérieuses d'aboutir.

Le présent exposé vise à informer de manière complète, mais dans un langage compréhensible, sur le caractère fondé de notre argumentation contre le projet de contournement de Bascharage. Pour l'argumentation juridique, voir le document : « Les motifs d'annulation devant le tribunal administratif ».

Jusqu'à présent, nous avons payé les frais de justice par les cotisations des membres, le produit des activités et surtout par des dons. La charge financière est en effet importante et nous avons toujours besoins du soutien financier pour pouvoir tenir jusqu'au bout. Nous vous remercions d'avance pour tout don de solidarité qui servira exclusivement à alimenter notre fonds du procès en cours.

BIGS asbl CCRALULL : IBAN LU63 0090 0000 7355 2416



Don de solidarité



Carte de membre donateur 2026

Contacts : bigs@pt.lu / patrizia.arendt@pt.lu Infos: www.bigs.lu

Sommaire:

Partie 1 : Pourquoi nous rejetons de projet de contournement, p.2

A) L'impact du projet sur l'homme et la nature p.2

a) Conclusions générales de l'EIE de 2016 p.3

b) Les atteintes aux réserves naturelles p.5

B) La « raison impérative d'intérêt public majeur », p.11

a) 2016 – une « raison de santé » factuellement inexistante, p.11

b) 2024 – changement de « raison impérative » non documentée, p.13

C) Des alternatives n'ont pas été sérieusement étudiées, p.14

D) Des compensations insuffisantes et inadaptées, p.15

Partie 2 : Approches pour résoudre le problème des transports dans le sud-ouest, p.18

Glossaire, p.20

Annexes sur la procédure, p.20

A) L'approbation du projet, p.20

B) L'EIE aurait dû être répétée, p.21

C) La procédure judiciaire, p.21

D) La charge de la preuve, p.22

Partie 1 :

Pourquoi nous rejetons le projet de contournement de Bascharage

* = voir glossaire

A) L'impact du projet sur l'homme et la nature

Les habitants de la Cité Tornaco à Sanem seront littéralement encerclés par l'autoroute et les deux ronds-points donnant accès au contournement. Les habitants d'autres rues de Sanem et de Bascharage seront également exposés à une augmentation du bruit et des poussières. L'impact massif de la variante 2, retenue en 2016 à travers deux massifs forestiers (Bobësch et Zaemberbësch), a été qualifié dans l'Etude d'Evaluation des Incidences (EIE*) comme présentant « *le bilan de loin le plus négatif* » (p. 85).

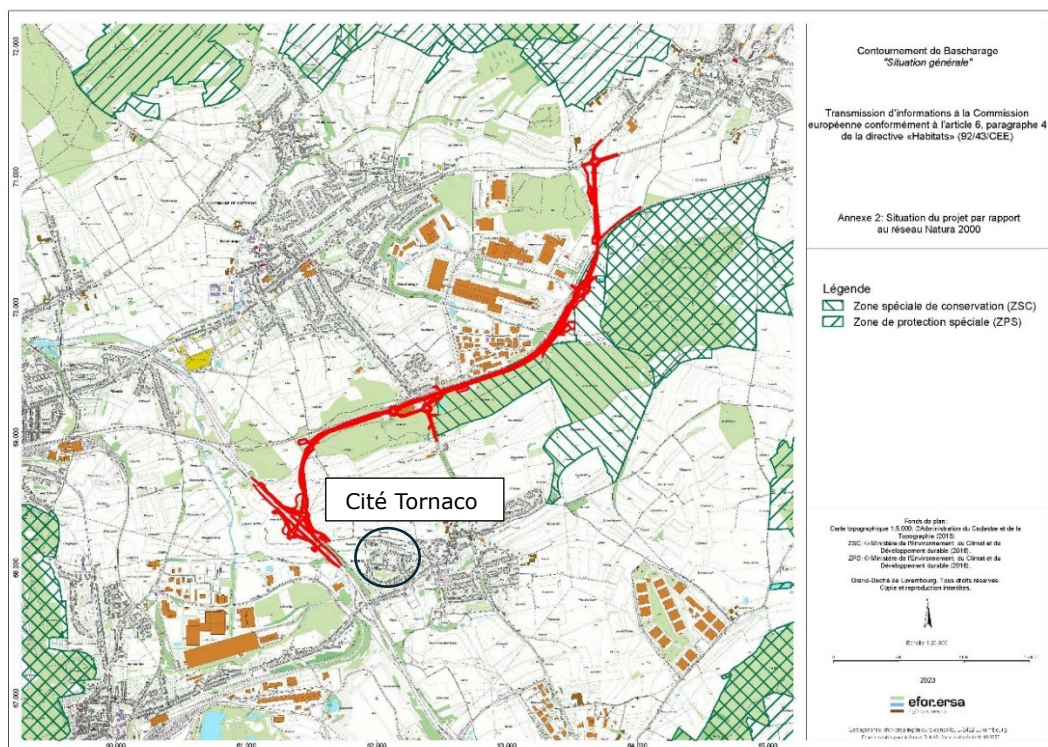


Fig 1 : Situation générale du projet (plan gouvernement/organisations)

a) Les conclusions générales découlant de l'EIE* 2016 :

L'« Evaluation des Incidences sur l'Environnement » (EIE*) du 26.4.2016 d'efor-ersa a constitué la première étape de la procédure d'autorisation du Contournement. Pour plus de détails sur la procédure, voir l'annexe A (L'approbation du projet).

Conséquences pour la zone de loisirs

- Les chemins ne seront plus praticables pour les piétons et les cyclistes, ne serait-ce qu'à cause du bruit. Une simulation de trafic à l'horizon 2035 prévoit 18.900 voitures sur le contournement à hauteur du Zaemberbësch¹. (La vitesse y sera autorisée jusqu'à 90 km/h.)
- Les beaux paysages le long des plus de 4 kilomètres du Contournement seront fortement altérés ou complètement détruits (depuis la Zone de Protection d'intérêt national ZPIN Dreckwiss à travers le « *paysage bucolique et paisible* »² entre Kuesselt- et Bobësch, le Bobësch (destiné à devenir zone Natura 2000), la ZSC Natura 2000 (e.a. dans le Zaemberbësch-Groussebësch), le Bommelbësch à Bascharage. **(fig. 3)**

¹ La restructuration du réseau routier dans le contexte du contournement de Käerjeng, p. 25 (annexe 4.1. APD* 2023).

² EIE*, p. 57

L'impact global sur les forêts

- 5,18 ha de forêt seront abattus au total (contre 5,21 ha prévus en 2016). Le discours officiel selon lequel la nouvelle « variante 2 – C » de 2023 (passant par le site de l'usine Saint-Gobain) détruirait beaucoup moins de forêts, est donc faux.
- A la destruction directe de la forêt s'ajoute la destruction indirecte (**fig. 2**) par

* l'« effet lisière » : ouvrir une tranchée à travers la forêt menacera les arbres voisins par le canal du vent, le stress du drainage hydrique et la modification des conditions climatiques ;

* des nuisances dues aux immissions d'azote qui seront au-dessus des limites admises jusqu'à 300 mètres de part et d'autre de la route³.



Fig. 2 Les impacts indirects (plan organisations)

- Les destructions de forêts à grande échelle entraîneront des répercussions sur le microclimat et sur la capacité des forêts à être des puits de CO2 dans une région riche en émissions de CO2, car largement industrialisée et urbanisée.
- Cela est d'autant plus vrai qu'on vient d'apprendre qu'une autre forêt de 2ha sera rasée prochainement dans la zone industrielle Hahnebësch (« compensation » pour la perte de terrain industriel du fait du déménagement de l'usine de Saint-Gobain

³ « Unterer Abschneidekriterium de 0,3 kg N (ha*a) » pris en compte par Etude sur la pollution de l'air Müller-BBM, p. 37

pour faire place au tracé alternatif du contournement). On détruit une partie de forêt (2,11 ha) au Hahnebësch pour « préserver » (mais seulement de l'effet direct du déboisement) une partie plus petite de forêt au Bobësch (sur 0,8 ha)!

Surface agricole

- 7,88 ha de nature seront imperméabilisés (selon l'EIE*, non renouvelée, de 2016).

Flore et faune menacées

- De nombreuses plantes, oiseaux et autres espèces animales figurant sur la liste rouge des espèces menacées seront affectées par la construction du Contournement.

b) Les atteintes aux réserves naturelles

- Les atteintes à la zone LU0001027 " Sanem-Groussebësch/Schouweiler-Bitchenheck "

Chênaie-charmaie (habitat 9160, liste I ⁴ directive Habitats)

Cette zone de conservation spéciale (ZSC*) destinée à être encore élargie au Bobësch (voir plus loin), a « *une importance particulière pour protéger ce type d'habitat forestier dans le réseau Natura 2000* ». ⁵

- Avec 1,78 ha (initialement 0,89ha⁶), la destruction directe de cet habitat dans la zone Natura 2000 actuelle (Zaemberbësch) par le contournement sera doublée avec la nouvelle variante C (Saint Gobain), dû à une requalification en arbres de ce type dans une partie de la forêt Zaemberbësch touchée par le contournement.
- A cela s'ajouteront 7 ha de dégâts indirects sur cet habitat. ⁷
- Toute cette région touchée, déjà présente sur les anciennes cartes Ferraris du 18^e siècle, est le siège de l'habitat 9160 (**fig. 3**). Mais seulement la forêt Zaemberbësch est pour l'instant officiellement qualifiée zone Natura 2000 et pour le Bobësch l'intention est d'attendre que le contournement soit construit avant de l'intégrer définitivement dans la ZSC LU0001027 existante (voir ci-après).

⁴ L'annexe I de la directive définit les types d'habitats naturels d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de zones spéciales de conservation (voir aussi sous glossaire, ZSC).

⁵ Avis scientifique efor-ersa janvier 2024 sur le reclassement de la zone d'habitat LU0001027, p.18

⁶ APD de 2020, Mesures de compensation, p.4 (projet originel suite à la décision de 2016)

⁷ Chiffres tirés de l'APD de 2023, annexe 4.3, Mesures de compensation, p.4 (projet variante Saint-Gobain)

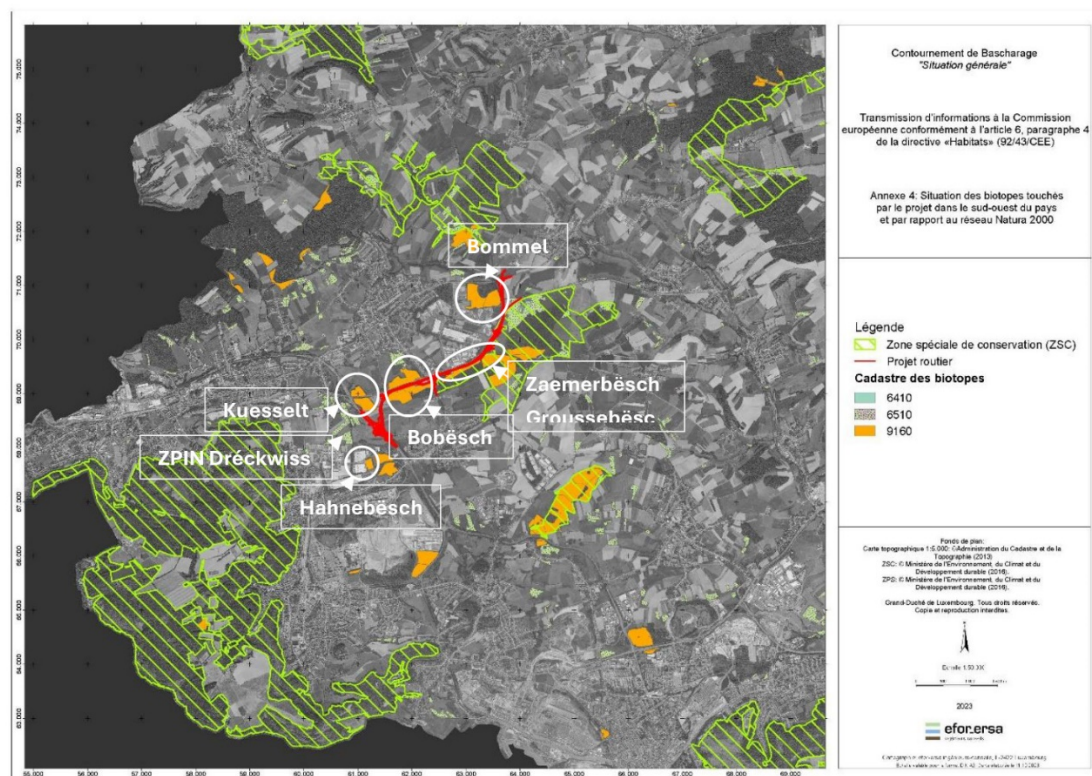


Fig. 3 La carte des habitats 9160 (orange) dans la région (plan gouvernement/organisations)

Le cas du Bobësch - Statut de protection provisoire non respecté

- Nos visites en forêt avec le biologiste Roger Schauls ont montré ces dernières années que le Bobësch en tant que *old growth forest*⁸ avec des arbres âgés de 150 ans et plus, présente une qualité particulière, même en comparaison avec le Zaemberbësch (actuelle zone Natura 2000). Dans l'APD* 2023, ces arbres ont été réévalués spécialement par rapport au Zaemberbësch, avec le constat: "Grande importance en tant que zone de forêt ancienne ainsi que pour la protection des espèces".⁹
- Dans le Bobësch, on détruira plus que dans le Zaemberbësch de cet habitat : 1,87 ha.. Pour rappel : au Zaemberbësch 1,78 ha de cet habitat seront détruits par effet direct et 7 ha par effet indirect.
- La route va tourner en arc de cercle dans le massif forestier où se trouvent la plupart des chênaies-charmaies et détruira d'autres surfaces de cet habitat le long du parcours et à hauteur de l'actuelle firme Saint-Gobain où deux carrefours seront nouvellement installés. (fig. 1)
- Les impacts indirects du projet (effet lisière, immissions d'azote, stress lié au drainage d'eau, bruit...) sur le Bobësch et ses espèces, restant après construction du contournement, n'ont pas été étudiés ni pris en compte par l'EIE*. Toute la partie sud

⁸ <https://www.youtube.com/watch?v=1GNy7DvKCNU&t=10s>

⁹ APD 2023, 4.3. Mesures de compensation et éco-points, annexe 17.2. parcelle PO_3114

du Bobësch sera affectée par l'effet indirect du contournement bien que destinée à être reclassée en zone Natura 2000 (liseré mauve). (**fig. 4**)

- Les replantations projetées vers le Sud en direction de Sanem, non encore commencées, ne seront effectives qu'au plus tôt dans 150 ans (et encore seulement à la condition qu'elles réussissent, ce qui n'est pas évident à raison de l'utilisation agricole antérieure de ce terrain).



Fig. 4 L'Habitat 9160 (vert) dans le Bobësch (plan gouvernement)

- En 1997 et 2001 déjà, des études envisageaient l'intégration du Bobësch dans le site Natura 2000 en raison de la présence de chênaies-charmaies anciens ;
- dans l'EIE* 2016, la qualité écologique du Bobësch a été confirmée pour l'inclure dans la zone Natura 2000 (en compensation des destructions dans celle-ci au Zaemberbësch) ;
- le 31 janvier 2024, le gouvernement a entamé la procédure officielle d'intégration du Bobësch dans la zone Natura 2000 existante et l'extension de son statut de protection (avant-projet de règlement grand-ducal).

Au plus tard à cette date, des mesures auraient dû être prises pour préserver l'intérêt écologique du Bobësch. Cette obligation de protection d'une zone Natura 2000 identifiée s'applique, selon la jurisprudence, avant même que la Commission ait reconnu un site d'intérêt communautaire (SIC*) au niveau européen.¹⁰ Mais le gouvernement traine des pieds pour finaliser cette procédure auprès de la Commission européenne pour pouvoir procéder au déboisement avant la déclaration comme SIC* respectivement ZSC*, tirant avantage de

¹⁰ Draggagin CJCE 13.1.2005, C-117/03 et suivants

cette inaction fautive en violation claire de la loi.¹¹ La Cour de Justice de l'Union Européenne sanctionne régulièrement ce comportement.

En plus, en 2016, lors de la première autorisation, les anciennes dispositions plus claires de la loi sur la protection de la nature de 2004 (modifiées en 2018) étaient encore en vigueur. L'article 12 de la loi du 19.01.2004 mettait sur un pied d'égalité avec le système de protection européenne l'évaluation des dommages portés par un projet à des zones de protection de la nature nationales (comme la Dreckwiss, voir ci-après) et aux zones vertes (alors le Bobësch) et en exigeait le respect de l'intégrité et l'évitement d'incidence notable, évaluation qui fait défaut.

L'autorisation définitive de déboisement a été donnée le 12 mars 2024, elle pourra être exécutée au gré de l'administration et sans attendre le classement comme zone Natura 2000. Elle touchera alors le Bobësch sur une surface de 1,87 ha par effet direct et 7 ha par effet indirect, détériorant ainsi définitivement également la partie à « protéger » ultérieurement, ce qui est un non-sens absolu au niveau de la protection des zones Natura 2000 !

Prairies maigres de fauche (Habitat 6510, directive Habitats)

« L'intérêt principal de la zone est la présence d'un ensemble important de surfaces du type prairie à Molinie 6410 et surtout prairie maigre de fauche 6510 qui compte parmi les plus beaux du pays » (p.8), et pour laquelle le site Natura 2000 a été principalement désigné au début. Il n'est pas sûr qu'une gestion adéquate du reste de la prairie soit possible à cause de la superficie trop petite (p.6)¹²

Espèces animales

Des espèces animales (et florales) particulièrement protégées au niveau européen¹³ seront également menacées dans la zone Natura 2000 par les destructions et dégradations dues au contournement. Cependant « les données disponibles sont pour la plupart non systématiques ». ¹⁴ Cela aurait pourtant été une condition préalable de l'EIE* pour pouvoir faire la pondération, requise par les règles européennes, des dommages causés par le projet par rapport aux avantages attendus.

- La biodiversité des espèces animales protégées qui vivent ici est fortement menacée, parmi elles : le triton crêté, 15 espèces de chauves-souris (71% des espèces vivant au Luxembourg sont présentes ici), des papillons cuivrés des marais qui y sont « *plus*

¹¹ Contrairement à l'article 31 (5) 1° de la loi du 18 juillet 2018 sur la protection de la nature le Ministère de l'Environnement n'envisage actuellement pas de transmettre à la Commission européenne le projet de règlement grand-ducal sur l'élargissement de la zone Natura 2000, approuvé par le Gouvernement en conseil, selon un courrier du 2.5.2025 à la BIGS.

¹² Information à la Commission européenne décembre 2023, p. 6, p. 8,

¹³ A côté des ZSC un 2^e pilier de la directive concerne la protection stricte des espèces d'animaux et de plantes énumérées à l'annexe IV également en dehors du réseau Natura 2000 et prévoit un régime dérogatoire analogue (voir ci-dessous p. 16).

¹⁴ Avis scientifique efor-ersa janvier 2024 sur le reclassement de la zone d'habitat LU0001027, p.14.

répandus que les observations faites jusqu'à présent ne le laissent croire ».¹⁵, les lézards des murailles, un grand nombre d'espèces d'oiseaux rares ¹⁶ est menacée

Habitat 91EO (directive habitats).

- L'EIE de 2016 n'a pas établi à l'exclusion de toute doute – du moins par une pré-évaluation - que l'habitat prioritaire (91EO, forêt alluviale) présent sur le site Natura 2000 à une certaine distance du projet ne pouvait être significativement touché de façon indirecte par celui-ci (ce qui limiterait la possibilité de réalisation du projet à la seule hypothèse de poursuite d'une raison de santé ou de sécurité, sinon nécessiterait l'accord de la Commission européenne).

- Les atteintes à la ZPS* des oiseaux LU0002017 du Lias Moyen

Cette zone de protection spéciale (ZPS*) jouxte la zone d'habitat ZCS* LU0001027 et la recoupe partiellement au lieu-dit « Héierchen ». 11 espèces de la directive « Oiseaux » sont régulièrement observées dans la zone d'habitat limitrophe directement concernée par le projet. A cela s'ajoutent 30 espèces d'oiseaux de la liste rouge. On ne pouvait donc pas ne pas prendre en considération l'effet cumulé du projet sur les deux zones Natura 2000 (Habitats et Oiseaux).

La nouvelle route passe juste à côté de la zone de protection oiseaux. L'EIE* 2016, réalisée pour le compte des Ponts&Chaussées, conclut pourtant que les impacts indirects ne seraient pas « significatifs » en raison de la taille de la ZPS* (5700 ha). La taille indiquée correspond cependant à la surface totale de la ZPS* (déployée en mosaïques et couvrant une grande partie du sud du pays jusqu'à la périphérie de la capitale). La surface concernée ici, clairement délimitée, n'est pas plus grande que la ZSC* à côté.

L'EIE* 2016 aurait dû tenir compte, selon le principe de précaution, notamment du bruit, de l'effet de la lumière, de la diffusion de NO2 au-delà de la route, pour exclure tout impact significatif sur cette zone de la ZPS*, du moins par une pré-évaluation, en ce qui concerne les objectifs de protection et tous les facteurs abiotiques et biotiques des espèces protégées s'y trouvant à l'un des stades de vie. Cela n'a pas été fait, bien que l'impact possible du projet sur les sites de chasse et de reproduction de trois espèces-cibles d'oiseaux de la ZPS* ait bien été retenu, ce qui expose la décision à l'annulation.

Il est ensuite un fait que la dernière décision du gouvernement en conseil du 07.07.2023 ne pouvait de toute façon pas être prise dans ces conditions, puisque par décision de justice du 16.11.2017 le règlement grand-ducal qui avait déclaré la zone en ZPS* avait été annulé pour défaut d'enquête publique. Ceci n'a été corrigé que par un nouveau règlement grand-ducal du 06.10.2023. Selon la jurisprudence, ce manque de protection devait nécessairement avoir pour effet que la zone, qui continuait de présenter toutes les caractéristiques d'une zone de protection des oiseaux, ne pouvait de toute façon pas profiter du régime dérogatoire de la directive habitats¹⁷ jusqu'à nouvelle déclaration comme ZPS*. Elle était de fait intouchable du

¹⁵ Avis scientifique efor-ersa janvier 2024 sur le reclassement de la zone d'habitat LU0001027, p.14

¹⁶ Avis scientifique efor-ersa janvier 2024 sur le reclassement de la zone d'habitat LU0001027, p.15

¹⁷ Le régime dérogatoire à la protection absolue de la directive Oiseaux est celui prévu dans la directive Habitats (voir annexe sous A).

16/11/2017 au 06/10/2023 et aucun projet l'impactant de façon significative ne pouvait être approuvé pendant ce temps.

- Les atteintes à la réserve naturelle ZPIN* ZH 85 Dreckwiss.

Cette importante zone humide, vestige du paysage historique des deux côtés de la Chiers entre Sanem et Niederkorn, qui a été mutilée par l'autoroute, l'industrialisation (Hahnebësch) et l'urbanisation, est protégée par le gouvernement au niveau national (Zone de protection d'intérêt national, ZPIN*), mais pas au niveau européen.

- Pourtant, cette zone a une fonction de connexion importante pour de nombreuses espèces animales et surtout pour les oiseaux entre les zones d'habitat à Differdange, Belvaux et les zone d'habitat et de protection des oiseaux concernées par le contournement. Dans cette zone humide il y a 10 espèces de la Directive Oiseaux, se trouvant également sur la liste rouge, dont la bécassine des marais, considérée comme éteinte, mais qui y a encore été vue en 2022. « *Eine zusätzliche Einbeziehung des Naturschutzgebietes 'Dreckwiss' in das Natura 2000-Netzwerk hat zwar nicht stattgefunden* (souligné par nous), *aufgrund seiner Lage zwischen den umgebenden Schutzgebieten liegt ihm jedoch eine wichtige Verbundfunktion für zahlreiche Tier- und insbesondere Vogelarten zugrunde. Ein Erhalt dieser Funktion ist aufgrund der umgebenden, wachsenden Urbanisierung in jedem Fall zu gewährleisten.*“ ¹⁸

Les règles européennes de protection ne s'appliquent pas en principe puisque la ZPIN* n'est pas déclarée comme ZPS*. Le site peut donc être mutilé en droit interne par simple règlement grand-ducal, ce qui se fait actuellement par la procédure de changement du règlement grand-ducal du 22.03.2002 pour y implanter des montées et descentes d'autoroute, mais aussi une nouvelle route d'accès vers la zone industrielle Hahnebësch (**fig. 5**).

Cependant nous soutenons en justice qu'il y aurait eu une obligation de classement en ZSP* vu les éléments scientifiques clairs en présence. Si l'État ne se charge pas lui-même de ce classement, la jurisprudence européenne considère qu'il y a protection absolue de cette zone potentielle de protection des oiseaux. Et le projet n'aurait donc pas dû être autorisé.

De plus, la loi du 19.1.2004 sur la protection de la nature, encore en vigueur en 2016, imposait de procéder à une évaluation sérieuse de l'impact du projet routier sur la Dreckwiss, ce qui n'a pas été fait dans l'EIE de 2016, mais seulement en 2024 (efor-ersa).

¹⁸ Rapport de classement Réserve naturelle ZPIN ZH 85 Dreckwiss, efor-ersa, 09.01.2024, p.9, voir aussi e.a. p.28

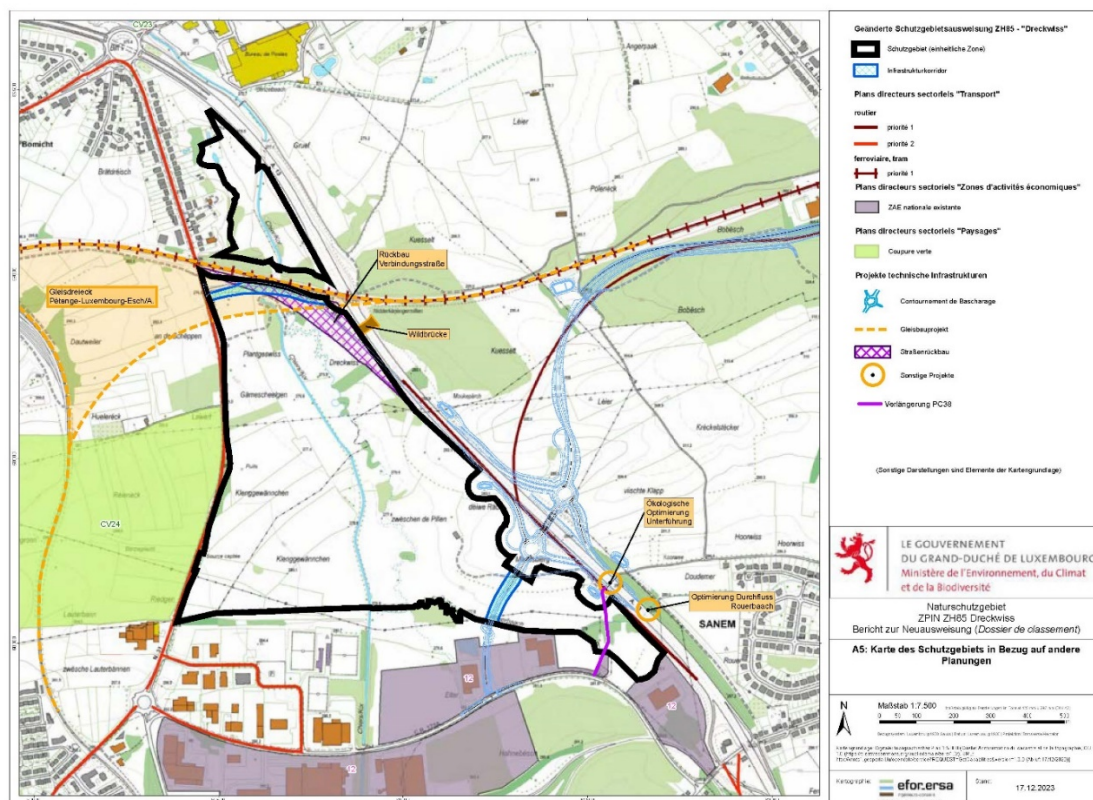


Fig. 5 La ZPIN Dreckwiss (plan gouvernement – tracé dans Bobësch entretemps changé)

B) La « raison impérative d'intérêt public majeur », justification exceptionnelle¹⁹ d'un projet

a) 2016 - une « raison de santé » faussée dès le départ

Une pollution de l'air de 57 μm^3 en NO_2^* (oxydes d'azote) à Bascharage ! Des valeurs même de 80 μm^3 proclamées à la Chambre des Députés en 2018, lors de l'adoption de la loi de financement ! Violation de la limite OMS*, reprise par la directive européenne sur la qualité de l'air de 40 μm^3 ! Urgence d'agir pour des raisons de santé des habitants de l'avenue ! C'est sur ces thèmes catastrophistes et mensongers qu'a été menée toute une campagne de légitimation du contournement de 2016 à 2018.

Le dossier publié en 2016 (Müller BBM) sur la pollution de l'air, qui était à la base de l'EIE*, avait conclu, sur base de simulations, que sans la construction du Contournement la pollution de l'air dans l'avenue de Luxembourg à Bascharage ne pourrait être ramenée à l'horizon 2020 en dessous d'une valeur maximale de 45 μm^3 , donc la valeur limite de 40 μm^3 ne pourrait en aucun cas être atteinte sans la réalisation du projet.

Ce dossier ne précisait pourtant pas quand et comment ces mesures avaient été effectuées !

¹⁹ Quant au régime dérogatoire à l'interdiction de construire le contournement, voir sous annexe A.

Ce n'est que lentement que les choses se sont clarifiées : ainsi, un rapport officiel de l'administration de l'environnement de mars 2018²⁰ avait révélé que les mesures effectuées en 2010/11 par « tubes passifs », sur lesquelles se basait l'EIE* de 2016 (57 µg / m³), étaient déjà fausses au moment de la décision, tout comme les prévisions d'évolution se basant sur elles, car de nouvelles mesures faites de 01/2015 à 01/2016, avant donc la première décision du gouvernement, donnaient une valeur déjà nettement inférieure de 48 µg / m³ – pourtant elles n'étaient pas mentionnées dans l'EIE qui partait de 57µg/m³.

Le 07.08.2019, les ministres Bausch et Dieschbourg ont annoncé, en réponse à une question parlementaire, que toutes ces mesures (2010/2011 et 2015) ne pouvaient de toute façon pas être invoquées comme dépassements des seuils indiqués dans la directive européenne de qualité de l'air pour « *incertitude de mesure et couverture des données au cours d'une année* ». ²¹

La décision gouvernementale du 29 juillet 2016 était donc basée sur des mesures ne répondant pas aux exigences de qualité requises. L'existence matérielle des faits à la date de la décision (dépassement inévitable de la norme européenne de pollution sans contournement) n'était pas établie. Or, cet argument était la seule « raison impérative d'intérêt public » retenue en 2016, malgré les tentatives du gouvernement de s'inventer d'autres raisons prétendument déjà retenues à l'époque (mais non documentées) et cela dès qu'il se sentit être mis en défaut par la réalité des chiffres apparaissant au grand jour.

Ce n'est qu'en décembre 2016 seulement qu'un accord avait été trouvé avec la commune de Käerjeng pour pouvoir installer une station de mesurage dans les règles de l'art. Celle-ci avait déjà fourni un premier résultat de mesure pour 2017 de 38 µg / m³, donc inférieur à la valeur limite. (Le tableau des valeurs mesurées n'est consultable par le public que depuis fin 2018²²).

Tous les chiffres annuels, mesurés depuis 2018 jusqu'à maintenant, se situaient dès lors (à l'exception d'un seul léger dépassement de 2 points en 2018) en dessous de la valeur limite dont le dépassement avait pourtant justifié le Contournement en 2016 :

Concentrations NO₂* mesurées par le réseau téléométrique (Méthode de référence EN14211:2012 ; méthode par chimiluminescence) à Bascharage, 146, rt de Luxembourg

année	moyenne NO ₂
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	20 µg/m ³
2024	17 µg/m ³
2025	22 µg/m ³

²⁰ Qualité de l'air à Bascharage, Umweltverwaltung mars 2018, p. 3

²¹ Réponse Dieschbourg/Bausch octobre 2019 à la question parlementaire n° 969 du 25.07.2019, p.1

²² <https://environnement.public.lu/fr/loft/air/mesures/publications-periodiques.html>

Valeur limite annuelle : 40 µg/m³ Directive 2018/50/CE

La prévision de l'évolution des valeurs en NO₂ était donc également faussée dès le départ puisque fondée sur des données incomplètes et inexactes !

Les prévisions de pollution avaient aussi comme base de départ une étude de trafic Schroeder&Associés qui avait indiqué 17.970 voitures au centre de Bascharage pour 2012, en se basant sur des mesures de trafic des années 2007-2010. Sur cette base et sur la base de projections de la Cellule Mobile de Transport (CMT), cette étude avait prévu 21.280 véhicules par jour en 2020 sans contournement.

Tout comme pour les prévisions de pollution, les prévisions de trafic ne se sont pas vérifiées. Un nouveau comptage sporadique de la circulation avait déjà révélé en juin 2018 moins de 14.000 voitures dans le centre de Bascharage ²³, donc moins qu'admis au moment de la décision de 2016 ou calculé par « prévision » pour 2020 !

b) 2024 – changement de " raison impérative d'intérêt public majeur " non documenté

Une nouvelle étude de trafic "Schroeder&Associés" du 26.06.2023²⁴, qui a précédé la nouvelle décision gouvernementale du 07.07.2023, ne mentionne aucun nouveau comptage de trafic (pas même celui de 2018), mais fait une nouvelle prévision non étayée pour 2035 de 13.100 voitures dans le centre de Bascharage sans contournement (tout de même beaucoup moins que la prévision de 21.280 véhicules pour 2020 sur laquelle se basait la décision de 2016).

Surtout, la « raison impérative d'intérêt public majeur » a maintenant changé : meilleures liaisons entre les localités ainsi qu'avec les zones d'activités, modération du trafic dans les centres des localités. Il ne s'agirait maintenant plus d'un contournement classique de l'avenue de Luxembourg à Bascharage, mais d'un « contournement de proximité » dans l'intérêt des localités avoisinantes.

L'objectif du nouveau « Contournement de proximité » serait dorénavant de dissuader les automobilistes d'utiliser la N5 par Bascharage pour se rendre à Luxembourg et de les inciter à prendre l'A13 et l'A4 (même si le Contournement de Dippach n'a pas encore été abandonné, ce qui est en contradiction avec la justification officielle ; la nouvelle étude de circulation de 2023 estime le trafic vers Dippach sur la N5 après réalisation du contournement à 22.300 véhicules ce qui serait en forte augmentation par rapport au chiffre mesuré en 2025 de 12 829 véhicules [30f619_eb9524b0bf947f2962b27687da53853.pdf](#).

Cependant, même si le Contournement ne devrait plus servir qu'au trafic local entre Bascharage, Sanem et Niederkorn, ainsi qu'entre les entreprises qui y sont implantées, il faudrait d'abord procéder à des relevés de trafic ciblés sur ce trafic local (en excluant le trafic de transit régional). Or, ces chiffres n'existent pas et cette nouvelle « raison impérative d'intérêt public majeur » n'est donc nullement documentée. Il n'existe même pas de compteur

²³ Réponse Dieschbourg/Bausch octobre 2019 à la question parlementaire n° 969 du 25.07.2019, p. 2

²⁴ " Restructuration du réseau routier dans le contexte du contournement de Bascharage ", Schroeder et Associés, 2023, p. 25

de trafic permanent dans l'avenue de Luxembourg à Bascharage (contrairement à Dippach), ce qui aurait été le minimum requis !

Dans l'hypothèse d'un contournement de proximité il faudrait ensuite prioritairement fluidifier le transit autoroutier via la Collectrice du Sud (direction des frontières et amélioration de la jonction A13/A4 près d'Esch), et réguler le trafic au centre de Bascharage, comme nous le demandons dès le début, le véritable contournement des localités de Pétange, Bascharage et Sanem étant la collectrice du sud. Mais tout est fait depuis des années pour laisser pourrir la situation dans le but de justifier le contournement. En outre, il y a de nombreuses possibilités de rendre les transports en commun plus attractifs, par exemple grâce au nouveau P&R qui vient d'ouvrir à Rodange. Il ne faut pas oublier que la mise à double voie du chemin de fer permet actuellement de joindre en tout repos Luxembourg-Ville en 20 minutes depuis la gare de Bascharage-Sanem. Pourtant le nouveau P&R à la gare de Bascharage-Sanem n'est prévu qu'en 2035, donc après le contournement. Il ne faut surtout pas rendre obsolète ce dernier !

Mais surtout, la question se pose de savoir si cette solution invoquée d'un contournement, organisant la déviation du trafic local de Bascharage et Sanem à travers les forêts, justifie les destructions et détériorations qui s'y produisent, incluant également le fait que les voies piétonnes et cyclables pour les habitants de ces communes seront gravement impactées par le bruit et la pollution atmosphérique due au trafic. La réponse ne peut être que négative.

La décision du gouvernement du 07.07.2023 et en conséquence l'autorisation ministérielle du 12.03.2024 ne reposent sur aucune mesure précise et actuelle du trafic, mais sur des mesures déjà réfutées par les ministres eux-mêmes en 2019, et sur des projections non documentées. La nouvelle « raison impérative d'intérêt public majeur » n'est pas plus prouvée que celle invoquée en 2016.

C) Des alternatives ²⁵ n'ont pas été sérieusement étudiées.

La variante 0+ n'a jamais été étudiée comme une véritable option

A aucun moment l'option « 0+ » (pas de contournement, mais des mesures supplémentaires d'apaisement du trafic) n'a été sérieusement étudiée. Elle a été balayée dans la décision de 2016 avec la remarque avérée fausse qu'elle ne permettrait en aucun cas d'abaisser la qualité de l'air sous la valeur limite de la directive européenne (40 µg/m³). En 2023, elle a été balayée avec l'argument qu'il n'y avait pas de solution alternative raisonnable.

- D'autres variantes, p.ex. III, et sous-variantes, p.ex. G, avec tunnels et liaison directe aux zones industrielles de Bascharage et moins impactantes pour la zone Natura 2000 ont également été formellement présentées par le gouvernement en 2016 et 2023, car il existe une obligation d'étudier toutes les alternatives possibles - sans toutefois les examiner sérieusement.

²⁵ Pour le régime dérogatoire à l'interdiction de construire le contournement, voir sous annexe A.

- Le facteur coût a été déterminant : « le coût global, hormis le coût de l'acquisition des terrains (...) est le moins élevé pour la variante 2 supérieure » et « la variante 2 présente le taux le plus élevé de terrains en possession de l'Etat » (Conseil de gouvernement du 29.7.2016, p. 2). Et cela bien qu'elle soit la variante qui « comporte le bilan de loin le plus négatif » d'après l'EIE, p.85. Cela va à l'encontre de la jurisprudence européenne²⁶.

D) Les compensations ²⁷ sont insuffisantes et inadaptées.

Les mesures de compensation prévues ne peuvent pas garantir l'intégrité du réseau Natura 2000.

Extension de la zone Natura 2000

Cette mesure de « compensation » ne peut assurer en l'état la protection du réseau Natura 2000, puisqu'elle doit encore être approuvée par Bruxelles. Or une compensation doit être opérationnelle avant le commencement des travaux. Mais le dommage irréversible (déboisement), quant à lui, a déjà été approuvé par le ministre : le défrichement peut commencer selon l'autorisation du 12.3.2024 dès que les premières nouvelles replantations auront été acceptées par l'administration (voir ci-dessous).

Ce déboisement aura, comme on l'a vu, des effets gravissimes sur la nouvelle zone destinée à protéger la forêt et les espèces y habitant par effet lisière, effet azote sur 300 mètres et effet de drainage d'eau pour ce type de forêt humide légèrement en pente.

Comme le Bobësch doit être inclus dans la ZSC*, comme « seule possibilité (souligné par nous) *d'obtenir une compensation fonctionnelle de ce type de forêt avant la destruction du biotope existant à l'intérieur du réseau Natura 2000* »²⁸ (donc au Zaemberbësch), il est donc évident que cette mesure ne saurait garantir une compensation adéquate car elle-même sera significativement affectée par le projet.

Reboisement

Sur 5,67 ha au sud du Bobësch, qui sont actuellement utilisés à des fins agricoles et dont 54% étaient des propriétés privées au moment de la décision²⁹, il est prévu de procéder à de nouvelles plantations d'arbres afin de compenser la perte en habitat 9160 au Zaemberbësch.

- Cependant, en raison des « *conditions abiotiques des surfaces utilisées et des conséquences actuelles et prévisibles du changement climatique, la création de forêts du type *Stellario Carpinetum* (=chênaie à charmes) ne sera pas possible partout* »³⁰.

²⁶ Grüne Liga Sachsen CJUE 14.01.2016, C-399/14, point 77

²⁷ Pour le régime dérogatoire à l'interdiction de construire le contournement, voir sous annexe A.

²⁸ APD 2023 Annexe 4.3. Mesures de compensation et bilans éco-points, p. 4

²⁹ APD 2023 Annexe 4.3. Mesures de compensation et bilans éco-points, p. 6

³⁰ APD 2023 Annexe 4.3. Mesures de compensation et bilans éco-points, p. 5

- Les plantations ne devraient être effectives que pour $\pm$ 46% des surfaces en automne/hiver 2024/2025 et être réceptionnées par l'administration (c.-à-d. sur les surfaces appartenant au domaine public), le reste devant être planté « *pendant les années à venir* ».

Les plantations ne seront donc de toute façon pas complètes avant les déboisements, ce qui est pourtant la condition d'une mesure de compensation, d'autant plus que le ministère de l'Environnement écrit lui-même : « une véritable compensation des surfaces forestières détruites prendra au moins 150 ans »³¹

Prairies maigres de fauche

La compensation de cet habitat, qui sera impacté par le projet de route, par une nouvelle prairie maigre de fauche, a été entretemps déplacée du nord vers l'ouest, sur une surface en propriété privée (un contrat de biodiversité avec le propriétaire est envisagé) entre la forêt privée de Kuesselt et le Bobësch, surface qui sera cependant également touchée par le contournement qui la longera.

- La surface de compensation a été réduite de 4,76 ha à 2,88 ha entre 2016 et 2023.
- Il est douteux que « l'installation » d'une prairie maigre de fauche sur cette surface jusqu'ici utilisée à des fins agricoles donne des résultats.

En tout état de cause, cette surface de compensation qui, avec le reste du Bobësch au sud et les nouvelles plantations, doit être intégrée dans la zone Natura 2000, ne contribuera pas vraiment à la protection de la cohérence de ce réseau et contrevient ainsi aux obligations légales.

Faune

Les zones concernées par le contournement abritent une flore et une faune riches couvertes par des dispositions légales de protection stricte également en dehors des zones protégées au niveau européen. Là encore, pour qu'une dérogation aux exigences de protection soit garantie, des critères stricts doivent être respectés, comme l'absence d'alternatives et l'existence d'une « raison impérieuse d'intérêt public majeur », qui, comme nous l'avons vu, n'existe pas.

- La dérogation ne doit pas nuire au maintien des populations d'espèces dans leur aire de répartition naturelle. Or, comme il a été constaté³², toutes les espèces (ainsi que les habitats) concernées ici sont dans un état défavorable. Lors de la déclaration de la ZSC* en 2009, il s'agissait encore de préserver le bon état de la zone, maintenant il s'agit de le rétablir.
- En matière de protection stricte des espèces, des « mesures d'atténuation » selon la décision ministérielle ne suffisent pas, car des habitats sont ici détruits. Il faut des dérogations à l'interdiction de détériorer ou de détruire des sites de reproduction ou des aires de repos ; elles doivent être strictement justifiées.

³¹ Information à la Commission européenne Décembre 2023, p. 21

³² Règlement grand-ducal du 01.08.2018 sur l'état de conservation non favorable des habitats et espèces

- Il n'y a aucune garantie que les habitats de remplacement pour le triton crêté, les grenouilles de Lessona, les lézards des rochers, les papillons du cuivré des marais soient terminés à temps et surtout puissent offrir des habitats appropriés pour ne pas nuire au maintien de leur état de conservation favorable (qui n'existe plus). Les nombreuses chauves-souris en particulier, dont 3 espèces qui feront bientôt partie des espèces cibles de la ZSC*, se verront surtout retirer beaucoup de vieux bois dont elles ont besoin dans les deux forêts affectées par le contournement et ne recevront rien à la place, si ce n'est des nichoirs artificiels. La disparition des arbres et des prairies prive également les différentes espèces d'oiseaux d'une partie importante de leur habitat, sans le remplacer.
- Deux ponts à faune (un au-dessus de l'autoroute A13* et un au-dessus du CR110*) doivent rétablir le corridor faunistique qui passe aujourd'hui sur le parcours du Contournement. Le pont sur l'autoroute a été fortement critiqué car il débouche sur un cul-de-sac et n'est pas vraiment en mesure de rétablir la connectivité. Et le pont au-dessus du CR110* (reliant Bobesch et Zaemberbesch) a été une fois de plus relégué dans un projet séparé et n'est toujours pas défini dans ce projet Contournement.³³.

E) Le caractère destructeur du contournement fait pencher la balance en faveur de la nécessaire sauvegarde de l'environnement naturel de l'Homme

Le présent projet de construction est disproportionné par ses conséquences pour l'homme et la nature, car les dommages causés et les atteintes à la nature seront si importants qu'il faut les replacer aussi dans le contexte de :

- la crise climatique qui s'aggrave,
- la nécessité d'atteindre les objectifs climatiques et de réduire les émissions de CO2 qui ne peuvent être absorbées que par les arbres et les sols en tant que réservoirs naturels de CO2,
- la perte dramatique de biodiversité due à la disparition des habitats naturels,
- les objectifs déclarés de protection, de conservation et d'extension des forêts et autres paysages naturels,
- la préservation d'espaces de détente de proximité, indispensables à l'équilibre physique et mental des personnes,
- les objectifs déclarés d'un concept de mobilité qui prétend promouvoir les transports publics et la "mobilité douce" et limiter le transport individuel,
- la mise en œuvre des recommandations du conseil citoyen et du conseil citoyen pour le climat,
- les pactes climat et nature avec les communes.

³³ En 2020, l'autorisation avait été donnée d'abaisser le CR110* dans l'attente du pont du Contournement (aujourd'hui abandonné car remplacé par deux ronds-points), avec l'argument fallacieux qu'il s'agirait d'un projet purement écologique "Wäldbréck" (pont à faune dont le plan n'a pourtant jamais été publié !).

Nous en avons assez que de belles déclarations dans des discours du dimanche soient sans cesse détournées par la politique dans des projets isolés comme celui-ci.

Il faut également replacer le projet dans le contexte d'une gestion responsable de l'argent du contribuable, au niveau des enjeux environnementaux. La loi de financement, initialement estimée à 139 millions (2018), risque d'être dépassée de plus de 5 % (ce qui nécessiterait une nouvelle loi). Rien que les dépenses supplémentaires dues à la délocalisation de Saint-Gobain dépasseraient 28 millions selon le gouvernement, si elles aboutissent).

Partie 2 :

Approches pour résoudre le problème des transports

dans le sud-ouest du pays

Nous avons demandé un report du projet (moratoire) et exigé que la situation du trafic soit réexaminée, avec la participation des communes et des organisations et personnes intéressées.

Nous avons également demandé à être associés, avant toute décision, à la discussion sur le développement futur de la situation du trafic dans le Kordall. Lors de l'entretien avec le conseil communal Sanem et le GT Contournement le 22.04.2024, le directeur des Ponts&Chaussées a toutefois estimé que l'acceptation du Contournement de Bascharage était la condition préalable à toute discussion, raison pour laquelle la décision en faveur du contournement aurait déjà été prise avant toute discussion ! Jusqu'à ce jour, les organisations soussignées n'ont pas été associée à de telles discussions organisées par les Ponts&Chaussées !

Nous souhaitons expliquer brièvement ici notre approche de la problématique des transports, car nous ne voulons pas rester sans réponse aux problèmes réels de transports se posant au sud-ouest du pays.

Notre « solution 0+ »

« 0 » signifie que l'on renonce à de nouvelles routes qui, à leur tour, attirent un nouveau trafic.

Le signe « + » indique que des mesures devront être prises pour résoudre le problème de la circulation.

Cette solution faisait partie du consensus politique au sein du conseil communal de Sanem et de son GT Contournement. Le 4 juillet 2016, un avis unanime avait été élaboré et adopté par le conseil communal dans le cadre de la procédure d'enquête publique sur le contournement³⁴ et cette solution a également fait l'objet d'une campagne publique de la commune.

Quelques mesures possibles (à discuter et compléter le cas échéant) :

- En plus de la liaison ferroviaire très utilisée à partir de la gare de Bascharage-Sanem vers la capitale (avec réalisation immédiate et non en 2035 du P&R Bascharage-Sanem), des lignes principales de bus pourraient être priorisées à Bascharage (PNM2035, point 304) ; on pourrait penser à un Corridor à haut niveau de service (CHNS) vers Luxembourg ; le manque de places de parking au centre de Bascharage qui en résulterait pourrait être compensé par un parking couvert.
- La mise en place généralisée de « feux de signalisation intelligents », qui pourraient fluidifier la circulation sur l'avenue de Luxembourg à Bascharage, ainsi que des modifications des routes d'accès ;
- Déviation du trafic de transit vers l'autoroute, interdiction de circuler pour les camions pendant les heures de pointe, zones à 30 km/h.

³⁴ [https://www.suessem.lu/wp-content/uploads/2019/08/Informatiounsblat-128.pdf\(S.20\)](https://www.suessem.lu/wp-content/uploads/2019/08/Informatiounsblat-128.pdf(S.20))

- Mise en place de mesures d'apaisement du trafic pour les rues principales de passage à Sanem (rue d'Esch et rue de Niederkorn) et à Niederkorn (rue Gansen) ;
- Les bus et les trains doivent être mieux reliés entre eux afin de réduire le trafic. Le TICE doit enfin desservir à l'heure les différentes liaisons ferroviaires à la gare de Bascharage-Sanem. Le nouveau triangle ferroviaire de Differdange vers Luxembourg pourrait inciter davantage de personnes de la région à renoncer à leur voiture. Il serait à réaliser maintenant et non pas en 2035. C'est le seul petit inconvénient pour la Dreckwiss que nous pourrions accepter si une compensation appropriée était accordée sur place.
- Les zones industrielles et commerciales de Bascharage, Niederkorn et Zolwer (Scheierhaff) disposent toutes d'un raccordement ferroviaire, mais ne l'utilisent pas. Il convient de remédier à cette situation et d'acheminer enfin davantage de marchandises par le rail. Ces zones disposent également toutes de raccordements par des routes normales à l'A13 (Collectrice du Sud).
- L'ouverture récente des zones d'activités de Bascharage au transport par bus montre qu'il existe une demande de desserte par les transports en commun. D'autres zones d'activités à Niederkorn et dans la commune de Sanem auraient également besoin de telles correspondances confortables pour leurs employés.
- Nous n'avons pas non plus besoin d'une nouvelle route de liaison entre l'A13 et la zone industrielle de Niederkorn (pour laquelle aucun plan n'a encore été établi) et, dans ce contexte, la nouvelle route de liaison Fousbann, parallèle à l'autoroute et à la route de contournement de Kronospan, doit également être rediscutée.
- En revanche, nous avons besoin d'un élargissement de l'avenue de l'Europe en direction des frontières (PNM2035*, point 308), mais aussi et surtout d'une circulation plus fluide sur l'A13* grâce à une meilleure connexion à l'A4 (Plan sectoriel transports).
- Nous n'avons pas besoin d'une nouvelle piste cyclable le long du Contournement bruyant et polluant, mais d'une amélioration du réseau cyclable à travers les forêts et également dans les agglomérations.
- Nous voulons être activement impliqués dans les planifications du ministère des Transports en ce qui concerne les communes adhérentes au SIKOR (Pétange, Differdange, Käerjeng, Sanem).

***GLOSSAIRE :**

APD	Avant projet détaillé
APS	Avant projet sommaire
A13	Collectrice du sud
A4	Autoroute en direction de Luxembourg-Ville
CR110	Route entre Bascharage et Sanem
EIE	Evaluation des Incidences sur l'Environnement
N5	Route nationale passant par Bascharage et menant à Dippach
NO2	Oxyde d'azote (aussi NOx)
OMS	Organisation mondiale de la santé
PNM2035	Plan National de Mobilité
SIC	Site d'intérêt communautaire qui est décidé par la Commission européenne sur proposition d'un Etat et qui induit un statut de protection définitif (directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels de certaines espèces)
ZPIN	Zone protégée d'intérêt national
ZPS	Zone de protection spéciale retenue par un Etat (directive 2009/147/CEE concernant la conservation des oiseaux sauvages)
ZSC	Zone spéciale de conservation retenue par un Etat après déclaration comme SIC (directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels de certaines espèces) (ZPS et ZSC font partie du réseau européen Natura 2000)

ANNEXE - Définitions pour une meilleure compréhension de la procédure

A) L'approbation du projet

Dans une EIE (Evaluation des Incidences sur l'Environnement naturel et humain) le maître d'ouvrage, en l'occurrence les Ponts&Chaussées, représenté par le ministère des travaux publics, doit fournir des informations appropriées sur l'avant-projet sommaire (APS), la désignation et la prévention des impacts négatifs sur l'homme et la nature, les solutions de substitution, les raisons de son choix, et l'EIE doit être soumise à enquête publique dont le but est d'assurer une participation effective du public au processus de décision. La directive européenne modifiée 2011/92/E concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et la convention d'Aarhus du 25.06.1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, sont toutes deux applicables en matière de travaux routiers.

Dans notre cas, où des zones Natura 2000 sont touchées ou risquent d'être touchées, le maître d'ouvrage doit pareillement procéder à une évaluation appropriée de l'impact du projet sur ces zones selon la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages. L'autorité nationale (conseil de gouvernement, ministère de l'Environnement) ne peut délivrer une autorisation que si le projet ne porte pas significativement atteinte à l'intégrité de la zone (sinon il y a interdiction de construire le projet, ici le contournement). En cas de doute, une pré-évaluation est nécessaire.

Si des effets significatifs d'un projet sur la zone Natura 2000 ont été constatés, comme ici, un projet ne peut être autorisé, en l'absence de solutions alternatives, que si a) il existe une « raison impérative

d'intérêt public majeur », et b) des compensations ne remettant pas en cause la cohérence globale des zones Natura 2000 peuvent être démontrées.

Une telle raison impérative d'intérêt public majeur, qui rend la construction urgente et incontournable, n'est pas définie précisément dans la loi et peut changer au cas par cas. Dans tous les cas, comme le veut la jurisprudence européenne, l'utilité d'un projet doit être mise en balance, sous le contrôle des tribunaux, avec les conséquences d'une intervention dans une zone Natura 2000 (proportionnalité).

Les requérants se sont basés surtout sur ces principes pour formuler leur demande en nullité des décisions prises.

B) L'EIE devait être répétée dans le cas présent

Le 7 juillet 2023, le Conseil de Gouvernement a réévalué l'ensemble de la situation du projet afin d'actualiser les « *prémisses qui étaient à la base de la décision du 29 juillet 2016* », mais sans refaire l'EIE. Pourtant, en 2016, beaucoup de choses ne pouvaient pas encore faire l'objet de l'EIE : nouvelle variante C et autres alternatives étudiées, nouvelle « raison impérative d'intérêt public majeur », absence confirmée de pollution excessive, chiffres de trafic qui se sont révélés erronés et qui auraient dû être renouvelés, nouvelle définition et extension de la ZSC à de nouvelles espèces, état dégradé des espèces depuis 2016, nouvelles obligations de conservation, plus de passage supérieur par le CR110, mais 2 nouveaux ronds-points, destruction d'une usine sur le site. L'EIE et toute la procédure devaient donc être refaites dès le début, car elles doivent contenir des données appropriées, donc véridiques et actualisées.

Le public aussi a été consulté en 2016 sur une situation différente, sur la base d'informations fausses notamment concernant la pollution de l'air et la charge de trafic.

Il ne s'agit pas seulement de respecter la forme, mais aussi et surtout de pouvoir prendre une décision éclairée sur la base de « conclusions complètes, précises et définitives, de nature à exclure tout doute scientifiquement fondé »³⁵.

C'est pourquoi l'EIE de 2016 n'est plus valable et elle devait impérativement être répétée. Les décisions de 2023 et 2024 doivent donc être annulées également pour avoir bafoué ces principes légaux et en même temps violé les formes destinées à protéger les intérêts des requérants.

C) La procédure judiciaire

L'autorisation se fait en deux étapes au Luxembourg (loi du 29.5.2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires): après la présentation de l'EIE et l'enquête publique, le Gouvernement en conseil décide de la variante à réaliser et de l'ampleur des mesures de compensation (première décision). Le maître d'ouvrage présente ensuite un avant-projet détaillé (APD), sur la base duquel le Ministre de l'Environnement précise les mesures de compensation et fixe les conditions d'exploitation (autorisation définitive).

Ce n'est qu'à ce moment qu'un recours pourra être introduit devant le tribunal administratif par des citoyens et des associations concernés par le projet, ainsi que par des organisations agréées à cet effet, comme la BIGS a.s.b.l. Le tribunal administratif n'admet dans le cas présent qu'un recours en annulation pour des raisons limitativement énumérés d' « *incompétence, excès et détournement de pouvoir, violation de la loi ou des formes destinées à protéger les intérêts privés.* » (souligné par nous)

³⁵ Briels, CJUE 15.05.2014, C-521/12, point 27, souligné par nous.

(Loi du 17.11.1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif) La BIGS et 10 plaignants de Bascharage et Sanem ont introduit un tel recours le 3 juin 2024.

Toutefois, jusqu'au jugement définitif, ces décisions continuent à s'appliquer selon le droit luxembourgeois et il est possible de construire, sauf si une ordonnance de référé ordonne l'arrêt de la construction lorsqu'il y a un risque de dommage grave et que les arguments dans l'affaire principale semblent sérieux. C'est le talon d'Achille de tout recours et de toute décision de commencer à construire, car il n'y a pas de possibilité d'appel contre le « référé », ni pour l'Etat ni pour les requérants.

Mais si le recours aboutit finalement et qu'une décision est annulée, les décisions qui en découlent sont nulles et non avenues (même si les travaux ont déjà commencé). C'est le risque pour l'Etat (et le contribuable).

D) La charge de la preuve incombe à l'État

La conviction largement répandue, qu'on n'aurait aucune chance de s'opposer à l'État est sans fondement puisque les directives européennes, transposées en droit luxembourgeois, pour la protection des zones Natura 2000 (ZSC et ZPS) et des espèces animales particulièrement protégées exigent justement des Etats nationaux qu'ils transposent correctement les textes européens et qu'ils les respectent également lors des décisions. Sinon ce mécanisme de protection européen serait facilement vidé de sa substance au niveau national en raison d'intérêts économiques particuliers. La jurisprudence de la Cour de justice européenne regorge de telles tentatives déjouées de la part des États européens, souvent à la demande d'initiatives citoyennes et d'associations de protection de l'environnement.

L'approbation d'un projet constitue une dérogation à une interdiction de toucher à des zones ou espèces protégées au niveau européen, qui doit être spécialement motivée et ne s'impose donc pas d'elle-même. Le simple fait que le projet figure dans un programme gouvernemental (par exemple le Plan National de Mobilité) n'est en aucun cas suffisant, pas plus que l'existence d'une loi de financement. On invoque volontiers le fait que le Contournement est « démocratiquement légitimé » par le vote quasi unanime de la loi de financement à la Chambre des députés. Mais cela ne dispense pas l'administration de respecter les lois sur la protection de l'environnement et sur la participation du public aux décisions.

Les directives européennes offrent dans cette matière des moyens que les requérants n'auraient probablement pas eu sur base d'une simple loi nationale, et dont ils exercent actuellement la plénitude en justice – avec des chances réelles d'aboutir !