

**Administration Communale de Dudelange
Au collège des Bourgmestre et Échevins**

Luxembourg, le 18 janvier 2012

concerne : objection dans le cadre de l'enquête publique relative à la nouvelle plateforme intermodale ferroviaire-routier CFL entre Bettembourg-Dudelange/Burange

Monsieur le Bourgmestre, Messieurs
les Échevins,

Par la présente le Mouvement Ecologique et sa section Dudelange / régionale Sud se permettent d'introduire un recours dans le cadre de l'enquête publique sous-rubrique.

Notre organisation est bien consciente de la pertinence du projet en question.

Cependant, la qualité du dossier ne répond dans des points clés aucunément à la législation actuelle. Il semble que les auteurs de l'étude et les responsables n'aient guère assumé leur responsabilité de vouloir réduire au maximum les nuisances du projet, indubitablement liées au projet.

Notre organisation regrette en plus hautement que la Commune et les responsables du projet ne se soient pas efforcés d'assurer une information adéquate du public : la procédure en cours n'est pas annoncée sur le site internet, le dossier n'est pas publié sur support électronique resp. tout juste une journée avant la clôture du délai d'introduction. La procédure a été entamée durant les jours de fête de Noël et de Fin d'Année... Nonobstant le fait que les responsables fonctionnaires ont montré le dossier sans problèmes, il semble que les responsables même du projet et les acteurs politiques aient tout fait afin que les citoyen/nes ne soient pas encouragés à consulter le dossier. Ceci dans un dossier qui concerne cependant directement la qualité de vie de bon nombre de personnes. Notre organisation regrette hautement cette façon de faire. Dans le temps limité, sans pouvoir consulter le dossier en groupe, nous n'avons pas pu faire une analyse détaillée de tous les points importants. Cependant les points suivants relèvent déjà bon nombre de problèmes substantiels :

1) 1) Non-conformité du dossier en relation avec les nuisances acoustiques

Le bureau d'études chargé par la CFL d'évaluer les différents impacts environnementaux du projet plateforme intermodal ferroviaire, à savoir "SGI Ingénierie S.A. Luxembourg et Felgen & Associés Engineering S.A." se dit incapable de chiffrer les nuisances sonores au stade d'un APS.

Or, il est indéniable que suite à l'implantation d'un site ferroviaire-routier supplémentaire d'autant plus qu'il se rapproche jusqu'à 400 m des premières maisons de Dudelange-Burange, les nuisances sonores vont certainement augmenter, surtout si le dossier reste lettre morte en ce qui concerne les mesures prises afin de réduire au maximum ces nuisances.

En effet la nouvelle plateforme gèrera 1680 mouvements journaliers de camions qui seront drainés par la A13 et par un nouveau rond-point à construire en amont du site. Sachant que la plateforme fonctionnera également de nuit (24h/24h) et que les nuisances sonores nocturnes actuelles mesurées en juin/Juillet 2011 par le bureau d'études Luxcontrol (causées par un cumul de bruits de la A 13, du Centre de Triage ferroviaire des CFL et de la plateforme "Lorry Rail" actuelle) sont évaluées à un niveau V pour le quartier de Burange (où se trouve e.a. la maison de retraite Servior) on ne doit pas être visionnaire pour prévoir une augmentation des nuisances sonores nocturnes avec la création d'une plateforme ferroviaire supplémentaire à vocation « Grande Région ».

Par conséquent il faudra prévoir d'or et déjà des mesures de réduction de bruits (en tant que rappel: causés actuellement par la A13 et le Centre de Triage CFL et étant qualifiés de niveau V), mesures qui ne sont pas proposées par l'étude en question, qui affirme juste ne pas être en mesure de chiffrer les incidences sonores sur l'environnement humain au stade d'un APS, affirmation qui ne peut pas nous fournir satisfaction et qui ne répond pas aux critères de la loi de 2008

Les nuisances sonores sont ainsi le point clé concernant les incidences pour les citoyen/nés. Publier un dossier sans procéder à un calcul de projection des nuisances avec un relevé très détaillé des mesures devant être prises dans une procédure publique ridiculise cette procédure, et même plus cette façon de faire est absolument contraire à la loi, dont les stipulations sont claires:

„Art. 2.

Au sens de la présente loi on entend par:

(1) «étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain»: une étude qui identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects d'un projet sur les facteurs suivants:

– l'homme, la faune et la flore

– le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage

– les biens matériels et le patrimoine culturel

– l'interaction entre les facteurs visés aux premier, deuxième et troisième tirets;

(2) «consultation du public»: la démarche qui consiste à solliciter des prises de position du public quant au projet tel qu'il résulte du dossier prévu par l'article 6;

(3) «*information du public*»: la démarche qui consiste à porter à la connaissance du public l'ensemble du processus de décision qui a conduit à définir la variante à réaliser ainsi que les caractéristiques et les mesures compensatoires relatives au projet de construction;“

Et surtout l'article 4 qui définit explicitement:

(1) *Les informations à fournir par le maître de l'ouvrage sont arrêtées par l'annexe de la présente loi et comportent au moins:*

- *une description du projet au stade d'avant-projet sommaire comportant des informations relatives au site, à la conception et aux dimensions du projet,*
- *une description des mesures envisagées pour éviter et réduire des effets négatifs importants et, si possible y remédier,*
- *les données nécessaires pour identifier et évaluer les effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et la sécurité,*
- *une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître de l'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement,*
- *un résumé non technique des informations visées aux tirets précédents.“*

Et l'annexe de la dite loi est de même explicite:

Informations visées à l'article 4

1. Description du projet, y compris en particulier:

- *une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement,*
- *une description des conséquences directes et indirectes d'un projet routier ou ferroviaire sur la sécurité des usagers et des riverains qui respectivement empruntent les tronçons concernés par le projet ou en sont les voisins immédiats,*
- *une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus (pollution de l'eau, de l'air et du sol, bruit, vibration, lumière, chaleur, radiation, etc.) résultant du fonctionnement du projet proposé. 2. Une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître de l'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement.*

3. Une description des éléments de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet proposé, y compris notamment la population, la faune, la flore, le sol, l'eau, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, y compris le patrimoine architectural et archéologique, le paysage ainsi que l'interrelation entre les facteurs précités.

4. Une description des effets importants que le projet proposé est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant:

- *du fait de l'existence de l'ensemble du projet,*

-

-

- de l'utilisation des ressources naturelles,
 - de l'émission des polluants, de la création de nuisances ou de l'élimination des déchets, et la mention par le maître de l'ouvrage des méthodes de prévision utilisées pour évaluer les effets sur l'environnement.
5. Une description des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les effets négatifs importants du projet sur l'environnement.
 6. Un résumé non technique des informations transmises sur la base des rubriques mentionnées.
 7. Un aperçu des difficultés éventuelles (lacunes techniques ou manques dans les connaissances) rencontrées par le maître de l'ouvrage dans la compilation des informations requises.“

Notamment, pour ne citer que ceux-ci, l'analyse de la situation, une description des conséquences directes et indirectes, une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître de l'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement; une description des mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les effets n'est pas donnée.

Dès lors le dossier est à considérer comme non conforme à la loi et une procédure nouvelle avec un dossier complet devrait être entamée!

2) Problèmes de trafic substantiels

Tel qu'évoqué, la plateforme engendrera plus de 1600 mouvement de trafic journaliers.

Dans ce même contexte, il ne faut pas perdre de vue que le Ministère de l'Economie Luxembourgeois est en train de projeter un Centre Logistique sur l'ancien site WSA juxte le Centre de Triage CFL (côté est) et qui impliquera également un important trafic de poids lourds drainés sur le site via la même A13 et le même rond-point avec comme conséquence des nuisances sonores supplémentaires.

Sachant qu'il existe dès maintenant régulièrement des problèmes d'embouteillage sur la N31 dans l'entrée nord de Dudelange-Burange causés par des camions en rupture de stock venant faire le plein aux stations d'essences locales, il suffit de peu d'imagination pour prévoir un chaos gigantesque à partir du moment où la nouvelle plateforme ferroviaire sera opérationnelle.

Une réelle étude de mobilité et des mesures concrètes afin de réduire les nuisances pour les habitants est un must absolu !

3) Insuffisances en relation avec la protection de l'environnement naturel

Le dossier est de même très lapidaire sur un autre point clé : celui de la disparition d'habitats pour la flore et la faune à cause de la canalisation, ainsi de la mise en sous-terrain du Diddelenger Baach sur le site de la future plateforme (plusieurs variantes sont analysées dans l'étude en question).

Selon la loi, le dossier devrait préciser si ces changements s'avèrent vraiment indispensables, pourquoi des solutions de substitution ont été écartées, qu'elles pourront être – si les œuvres s'avèrent indispensables - les mesures afin de réduire les nuisances et qu'elles pourraient être des mesures

compensatoires. Le dossier n'est pas à considérer comme complet dans ce point. Les dires sont partiellement assez lapidaires.

D'autre part notre organisation se pose la question pourquoi – en relation avec la Diddelenger Baach – les responsables n'aient pas poursuivi d'avantage la variante 5.

4) Mesures de sécurité prévues en relation avec le stockage de matériaux dangereux

La ligne "Seveso" actuelle tracée en raison du stockage de matériaux dangereux sur le site du Centre de Triage CFL s'approchera avec la création de la nouvelle plateforme ferroviaire sensiblement du quartier de Burange étant donné que le stockage de matériel dangereux est également prévu sur la nouvelle plateforme ferroviaire. Comme cette dernière se situe à une distance de quelques 400 m des premières maisons de la rue Albert Schweitzer, il est même imaginable que la ligne dite « Seveso » touche les premières habitations du quartier de Burange. Le dossier devrait fournir plus d'infos sur ce point.

5) Conflit à prévoir avec le nouveau PAG de la Ville de Dudelange

Le nouveau PAG de la ville de Dudelange - dont l'élaboration est sur le point d'être finalisée - prévoit l'extension du périmètre bâtissable au nord de la section de Burange, de sorte que la nouvelle plateforme s'approchera encore davantage des premières habitations avec toutes les nuisances acoustiques y relatives, la disparition de sentiers pédestres proches et les dangers potentiels dus au stockage de substances dangereuses. Même remarque que pour les autres points évoqués dans la présente : le dossier ne fournit pas les informations nécessaires y relatives.

5) Concentration d'activités industrielles sur un espace restreint entre les deux localités de Bettembourg et Dudelange/Burange

A côté de la création de la nouvelle plateforme et d'un Centre Logistique, le site de la plateforme « Lorry Rail » actuelle restera également disponible pour de futures activités industrielles/artisanales de sorte qu'il y aura une concentration très substantielle d'industries avec un cumul d'incidences environnementales négatives pour l'homme et la nature sur une aire de quelques 200 ha située entre des quartiers d'habitation de Bettembourg et de Dudelange-Burange y comprises 2 maison de retraites (celle de Bettembourg et celle de Dudelange).

Aux yeux du Mouvement Ecologique une réflexion plus approfondie devrait avoir lieu, quelles sortes d'industries seraient encore tolérables sur le site, vu les nuisances déjà assez substantielles. Une stratégie plus générale pour le site devrait être mise en œuvre, ceci avec la participation directe des citoyennes.

Pour toutes ces raisons le Mouvement Ecologique estime que la procédure devrait être annulée et qu'une nouvelle enquête évaluant toutes les incidences de sorte que la loi en cause soit respectée s'avère nécessaire.

Blanche Weber
présidente

Jean-Jacques Muller
responsable section Dudelange / régionale Sud