

QUESTIONNAIRE
DESTINÉ AUX CANDIDATS
DES ÉLECTIONS CANTONALES
CANTONS DE VILLERUPT ET FONTOY

En termes d'organisation des transports, d'amélioration du cadre de vie, d'aménagement de l'espace, collectivités et élus ont une responsabilité importante dans l'application des bonnes pratiques de développement, écologiquement et socialement soutenables.

Regroupés au sein du collectif **Les grands chemins du val d'Alzette**, le Secteur fédéral CGT des cheminots de la région de Metz, et les associations ERFFAL, AGIRR-FNAUT, Empreinte Positive vous présentent une série de questions sur des sujets de la compétence de la politique publique du département. Nous souhaitons connaître, au plus tard le 10 mars 2011, les choix détaillés des candidats sur des sujets impactant à long terme directement le territoire. Les réponses des candidats seront diffusées et communiquées à la presse.

Nous vous remercions infiniment d'adresser vos réponses au siège de l'association Empreinte Positive, 3, rue de la Tour 57390 Rédange ou par voie électronique : grandschemins.alzette@gmail.com ; nous restons également à votre disposition pour une rencontre à votre convenance.

Pour tout renseignement :

grandschemins.alzette@gmail.com

ou :

Secteur fédéral CGT
des cheminots
de la région de Metz
Gare SNCF
Place du Général De Gaulle
57007 Metz cedex 1

AGIRR-FNAUT
Mairie de Vigy
57640 Vigy

ERFFAL - Michel CONER
536 rue de la Halte
57390 Audun-le-Tiche

Empreinte Positive
3 rue de la Tour
57390 Rédange



MOBILITÉ ET TRANSPORTS

L'attractivité du bassin d'emplois luxembourgeois fait peser sur le bassin de l'Alzette un important trafic routier transfrontalier, avec une saturation aux heures de pointe des principales voies de circulation, notamment à Audun-le-Tiche et Villerupt. En réponse à ces problèmes d'engorgement du trafic, les conseils généraux mosellan et meurthe-et-mosellan portent le projet de liaison routière A30/Belval.

Ce projet « tout routier » d'avenue urbaine est contraire aux engagements du Grenelle 2 qui visent notamment, par le déploiement de transports collectifs urbains et périurbains, à assurer une politique de transport cohérente, plus respectueuse de l'environnement tout en assurant les besoins en mobilité.

La liaison routière ne s'inscrit pas dans le traitement des points de congestion puisque l'augmentation des capacités routières ne pourra pas désengorger le centre-ville d'Audun-le-Tiche : l'essentiel des automobilistes constituant la principale part du flux routier venant d'Aumetz, de l'A30 et de Fontoy, continuera à traverser la ville pour rejoindre la future route.

La nouvelle infrastructure permettra aux plus gros poids lourds venus de Belgique de rejoindre la France via le Luxembourg, tout en évitant Zoufftgen (actuellement les gros poids lourds n'ont pas la possibilité de passer dans l'agglomération d'Audun-le-Tiche à cause du pont-rail au niveau de la frontière, qui impose une contrainte de hauteur). Ainsi, la voie pourrait se transformer en « couloir à camions », occasionnant pollution atmosphérique, nuisances sonores, insécurité routière supplémentaires dans l'agglomération.

Le projet de liaison routière A30/Belval ne correspond pas à un programme d'aménagement durable prenant en compte le développement du transport intermodal : la liaison routière Belval/A30 condamne l'ancienne voie ferrée Fontoy/Audun-le-Tiche. Pourtant une remise en service de cette voie ferrée pourrait régler une partie des problèmes de mobilité en permettant de connecter le val d'Alzette au réseau TER de Lorraine en direction de Thionville, Metz, Nancy via Aumetz et Fontoy.

1. **Quelles mesures envisagez-vous pour réduire la place, dans l'agglomération, des transports fortement consommateurs de pétrole et grands émetteurs de gaz à effet de serre, et pour augmenter l'offre en moyens de déplacements plus propres (train, transports collectifs, vélo...)?**
2. **Quelles mesures envisagez-vous pour développer le transport intermodal ?**
3. **Envisagez-vous la création d'un réseau cyclable et piéton sécurisé continu entre les villages de la communauté de communes du Pays Haut Val d'Alzette ?**
4. **Quelles solutions envisagez-vous pour que la liaison routière en projet ne se transforme pas en « couloir à camions » ?**
5. **Jugez-vous l'accessibilité des localités du canton suffisante en transports collectifs depuis les villes de Lorraine les plus proches ? Envisagez-vous des mesures particulières ?**
6. **Seriez-vous prêt à ouvrir rapidement le débat sur l'opportunité de la remise en service de la liaison ferroviaire Fontoy-Audun ?**
7. **Quelles sont selon vous les principales contraintes de la réhabilitation de la ligne ferroviaire ?**



AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET PATRIMOINE NATUREL

Lors du choix du tracé en 2005, l'étude préliminaire de la liaison routière A30/Belval, basée sur des données bibliographiques datant de 1994, avait largement sous-estimé l'impact environnemental du projet : l'étude d'impact n'avait fait état que d'une petite dizaine d'espèces protégées et les fonctionnalités écologiques locales et transfrontalières n'avaient pas été étudiées.

Une étude complémentaire faune-flore a été menée par les conseils généraux mosellan et meurthe-et-mosellan en 2010, à la suite d'un avis émis par l'Autorité environnementale. Cet inventaire a révélé d'une part, sur le tracé de la route, un très grand nombre d'espèces et habitats protégés (pour information, l'étude des structures naturalistes de Lorraine a fait état sur le secteur de près de 70 espèces et habitats protégés au niveau communautaire, national ou local). D'autre part, un échange de faune entre le site de Micheville et les sites protégés luxembourgeois frontaliers, intégrés au réseau Natura 2000, a été identifié, attestant que le couloir de dispersion (corridor écologique) reprend exactement l'ancienne voie de Micheville (futur tracé routier). Entravant la mobilité des populations animales entre les différents habitats vitaux, la liaison routière pourrait menacer la survie de nombreuses espèces protégées de part et d'autre de la frontière (mortalité par collision, confinement, fragmentation, pollutions lumineuses...).

Avant la fin de l'année 2011, des demandes de dérogation au titre de la destruction d'espèces et habitats protégés auprès du Conseil national de protection de la Nature (CNPN) vont être instruites par les conseils généraux, et l'issue de ces demandes de dérogations conditionne les travaux. Dans le cas d'un avis favorable, des mesures de suppression, de réduction, de compensation d'impacts pourraient considérablement alourdir le budget financier du projet routier.

Dans le contexte d'Opération d'intérêt national et d'éco-agglomération transfrontalière, le projet routier A30/Belval qui entre dans le cadre plus général du développement économique du territoire, risque de constituer l'une des principales causes de dégradation de l'environnement au niveau du bassin transfrontalier par artificialisation des sols et fragmentation des habitats : il est regrettable qu'un diagnostic global des contraintes environnementales frontalières n'ait pas été instruit en amont de ce grand projet de développement.

8. **Quelles mesures envisagez-vous pour préserver la richesse naturelle et paysagère exceptionnelle de Micheville, constitué d'une mosaïque d'habitats (réseaux de mares, prairies humides, taillis arborescents, fronts de taille, éboulis thermophiles, prairies sèches calcaires, mines souterraines...) et pour éviter une fragmentation du territoire préjudiciable à la biodiversité ?**
9. **Au vu des insuffisances de l'étude préliminaire du projet routier, des nouvelles données environnementales et des coûts supplémentaires que vont occasionner les mesures de compensation d'impact, seriez-vous prêt à inciter les conseils généraux à instruire une nouvelle enquête publique afin d'étudier d'autres variantes au tracé routier ?**
10. **Que proposeriez-vous pour intégrer les projets de développement dans une stratégie globale de développement durable (notamment par exemple, en mettant en œuvre à l'échelle du canton un Agenda 21) ?**
11. **Envisagez-vous de proposer dans des délais brefs l'instruction d'un diagnostic global des contraintes environnementales afin de prémunir le territoire d'une urbanisation anarchique ?**



PRÉSERVATION DE LA NATURE ET QUALITÉ DE VIE

De nombreuses atteintes environnementales sont recensées sur le territoire du Pays Haut Val d'Alzette, en particulier aux abords de Micheville qui est un ancien site sidérurgique de 350 hectares géré par l'Établissement public foncier de Lorraine mais non surveillé depuis le démantèlement des usines. Le territoire est particulièrement la cible de pratiques illégales d'élimination de déchets (brûlages à l'air libre ou dépôts sauvages de déchets ménagers ou issus de la démolition, inertes ou non inertes). Ces pratiques font peser un risque important sur les populations alentour et le milieu naturel. Les contrevenants passent souvent entre les mailles du filet des sanctions car peu de moyens sont mis en œuvre pour établir des flagrants délits.

Alors que l'accès est interdit à tout véhicule sur le site de Micheville, de nombreux quads et motos circulent hors piste. Ces véhicules représentent une réelle nuisance sonore pour les riverains vivant à proximité de l'entrée de Micheville, et leur passage est lourd de conséquences pour l'espace naturel (érosion du sol, détérioration de la flore et dérangement des animaux sauvages).

- 12. Afin de réduire ces atteintes environnementales, envisagez-vous de demander aux autorités compétentes (douanes, police, gendarmerie, services départementaux de l'Écologie et de l'Agriculture...) de coordonner une surveillance plus intensive sur les sites concernés et d'organiser des opérations « coup de poing » de contrôle ?**

SANTÉ-ENVIRONNEMENT

Toutes les analyses de sol réalisées sur Micheville portées à notre connaissance confirment une pollution importante des sols (hydrocarbures tels les PCB, le benzène ; métaux lourds tels le plomb, le cadmium ; gaz tels le naphthalène, le m-p xylène...). Cette pollution est consécutive à une activité sidérurgique passée importante et à l'absence de mesures de protection de l'environnement, notamment au moment du démantèlement des usines.

Pourtant, alors qu'il est maintenant bien établi qu'une des conséquences les plus fréquentes et les plus pénalisantes sur le plan sanitaire de la présence de sols pollués est la dégradation de la qualité de l'air intérieur des bâtiments construits sur ou à proximité des sites, de nombreux projets d'aménagement urbain sont en cours d'élaboration sur Micheville, dont la construction d'habitat dans le cadre de la future ÉcoCité.

Il nous a été indiqué par des acteurs locaux que la dépollution partielle des zones d'aménagement sera du ressort des investisseurs et des entrepreneurs qui, pour augmenter leurs marges, pourraient être tentés de se limiter à un minimum : une pollution résiduelle pourrait ainsi exposer les futurs habitants du site à des risques sanitaires potentiellement lourds de conséquences.

- 13. Au regard de cette menace sanitaire et en vertu du principe de précaution, pensez-vous qu'il est justifié de construire de l'habitat sur Micheville ? Pensez-vous que la dépollution des sols est financièrement soutenable ?**

