

**Nadine ZANCANARO**  
**Candidate**

**Olivier SPINDLER**  
**Suppléant**

**Candidats Europe Ecologie Les Verts**

**Élections Cantonales des 20 et 27 mars 2011**  
**Canton de Fontoy**

**Réponses au questionnaire soumis par le collectif :**  
**Les grands chemins du val d'Alzette**

## **Préambule**

*Notre réponse s'inscrit dans les orientations fondamentales de l'action d'Europe Écologie – Les Verts à travers une nouvelle offre politique.*

*Cette nouvelle offre politique de l'écologie propose de transformer progressivement les structures collectives et les comportements individuels. Elle s'applique aussi bien aux activités qu'aux habitudes, aux modes de production qu'aux manières de vivre. Elle modifie les liens sociaux autant que les consommations. Elle remet la science et les technologies au service des besoins humains.*

*Cette mutation n'est inscrite dans aucun catéchisme doctrinaire ni manuel de guérilla. Elle hérite du poids d'un monde qui n'est pas mort, hérissé de résistances agressives qu'il faut bien affronter, tout en devant s'engager sans attendre vers l'inconnu d'un monde à peine naissant. Elle est confrontée tout à la fois au défi de rompre et de construire : avec l'appui des secteurs et des mouvements sociaux concernés, les écologistes doivent donc engager des transitions où le primat de la durabilité des écosystèmes, des dispositifs économiques, des systèmes financiers, des contrats sociaux et des territoires s'affirme contre les diktats irrationnels du productivisme et les rapports de production qu'impose le capitalisme. C'est une ardente nécessité de survie pour les hommes et les femmes de ce temps, à commencer par la multitude des sans-terre, des sans-toit, des sans-eau, des sans-travail, des sans-revenu, des sans-avenir.*

*C'est aussi un choix de vie pour libérer l'être humain de ce qui le tire vers le bas et le désenchanté, aliène son libre arbitre et le renvoie sans cesse à sa condition de consommateur et de travailleur contraint.*

### **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...) ?**

Europe Écologie - Les Verts a bâti son programme politique en matière de mobilité et de transport sur :

- La remise en cause de l'étalement urbain et la sectorisation,
- La réorientation de la mobilité des hommes et des marchandises vers les moyens de transports doux, le rail et les voies d'eau...

Dans ce domaine, l'aménagement projeté du val d'Alzette prend des allures de cas d'école. On y trouve en effet, de manière caricaturale différents projets qui s'appuient sur une idéologie productiviste, et une soumission servile au dynamisme économique luxembourgeois.

EELV s'inscrit résolument contre cette vision qui aboutit à des actes catastrophiques et préjudiciables pour la qualité de vie des générations futures.

La destruction de la ligne ferroviaire Fontoy-Audun par le projet de contournement routier en est un exemple flagrant. Cette ligne ferroviaire de Fontoy à Audun-le-Tiche fermée au trafic des voyageurs depuis 1949 et au fret depuis 1996 représente un atout de premier ordre pour la desserte du canton de Fontoy. Remarquablement située, dans une orientation Nord-Sud, elle est tout à fait propice à la reprise des trafics de voyageurs vers le Luxembourg comme vers le sillon mosellan. Elle constitue l'épine dorsale du développement du Pays Haut et du val d'Alzette.

Cette voie ferrée doit être remise en service, elle constitue une réponse intelligente, anticipatrice par rapport aux perspectives de pénurie d'énergie fossile, et respectueuse du contexte environnemental.

La position d'EELV s'appuie donc en premier lieu sur cette volonté de réhabilitation de cette infrastructure de transport en commun, en site propre, peu émettrice de gaz à effet de serre, confortable et peu bruyante si on se réfère aux dernières propositions des industriels en matière de matériel roulant de type Tram-Train.

Par voie de conséquence cette position condamne le projet routier actuel de contournement qui utilise les emprises de la voie ferrée dans sa traversée d'Audun-le-Tiche.

EELV n'est pas insensible à la dégradation actuelle des conditions de vie des riverains de la traverse routière d'Audun-le-Tiche.

Le réalisme commande d'apporter une réponse rapide à ce problème. EELV préconise une action en deux temps :

- Dans l'immédiat, la mise en place de lignes de bus pour soulager le trafic traversant l'agglomération d'Audun-le-Tiche.

Rappel de quelques données fondamentales :

- 1 bus peut transporter en passagers l'équivalent de 40 à 50 voitures.
- Pour un même trajet, on consomme en bus 2 fois moins d'énergie et on émet 2 fois moins de CO<sub>2</sub> qu'en voiture.
- Une voiture coûte à l'année, en moyenne, 20 fois plus qu'un abonnement moyen de bus.
- Simultanément, mais avec un effet forcément différé en raison de la durée des études, la réalisation d'une voie routière nouvelle selon le tracé dit « Mathelin » (du nom d'un géomètre local) qui a plusieurs vertus :
  - Il se raccorde sur A30 au sud et sur l'autoroute A4 au Luxembourg. Il constitue de ce fait un nouveau barreau routier Nord-Sud qui remplit bien les fonctionnalités de captation et d'acheminement du trafic transfrontalier. C'est un vrai contournement qui prendrait en charge l'ensemble du trafic en destination de Belval et pour partie celui vers Luxembourg. Il ne resterait plus dans la traversée d'Audun-le-Tiche que le trafic local vers Esch-sur-Alzette.
  - Tout en étant proche des zones de concentration de population, il ne les traverse pas et il est de ce fait plus respectueux des conditions de vie des habitants.
  - Il est moins long : 8,8 km dont 2,3 km de route existante à aménager au lieu de 11 km pour le projet actuel. On peut penser qu'il est de ce fait moins cher ; ou qu'à budget égal, une part plus importante du financement pourrait être réservée à des mesures compensatoires liées à son impact environnemental qui serait de toute façon moins important du fait de sa moindre longueur.

Le financement déjà assuré du projet actuel pourrait être reporté sur le nouveau tracé. Il suffit d'une volonté politique de travailler efficacement ; elle pourrait être impulsée par une décision de la population à travers une consultation selon les modalités évoquées ci-après.

## **2. Quelles mesures envisagez-vous pour développer le transport intermodal ?**

Autour de ces axes structurants, précédemment décrits la voirie communale débarrassée du trafic de transit peut s'ouvrir, moyennant des aménagements qui restent malgré tout modestes, à des déplacements cyclistes qui permettent dans un contexte apaisé de satisfaire le besoin de mobilité intra-urbaine ou d'accès aux gares dans une conception intermodale des déplacements.

Ces liaisons cyclistes devront être conçues comme un maillage structuré, présenter une offre de stationnement sécurisée et bien répartie autour des pôles d'accès aux transports collectifs, et accompagnée de services connexes d'accrochage des vélos dans les rames de train, d'offre de prêt, et de réparation de vélos. Cette proposition relève toutefois plus de l'intercommunalité que du département.

Par ailleurs, l'examen de la ligne Fontoy-Audun, fait apparaître des disponibilités foncières autour des gares de Fontoy, d'Aumetz, de Boulange qui étaient dévolues du temps de l'exploitation minière au garage de convois miniers. Ces terrains pourraient être convertis en parkings permettant aux futurs utilisateurs de la voie ferrée d'y garer leurs véhicules. Cela favoriserait conjointement le covoiturage, ainsi que l'accès aux transports en commun, pour les usagers ne vivant pas à proximité des gares ou des lignes de bus.

Enfin nous suggérons mise en place d'une politique de tickets uniques agglomération-région pour les transports en commun, ainsi que la mise en œuvre d'un site Internet d'information intermodale, qui optimiserait les parcours intermodaux suivant différents critères au choix du voyageur : le moins cher, le plus court, etc. Cette proposition correspond à une demande de l'utilisateur qui aspire à des solutions de déplacement « de bout à bout ».

## **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 ?**

Voir réponse à la question 2 qui répond à cette question.

## **4. Quelles solutions envisagez-vous pour que la liaison routière en projet ne se transforme pas en « couloir à camions » ?**

Le risque existe effectivement que le nouveau barreau routier que nous préconisons ne capte un flux de poids lourds Nord-Sud, qui seraient tentés d'échapper à la saturation de l'autoroute A31.

Ce problème trouve à notre sens sa solution dans la redynamisation de la politique de ferroutage ; solution qui devra être privilégiée au besoin par des mesures de taxation du transit. La taxation constitue alors une ressource financière qui permet à la collectivité de financer des projets alternatifs.

Par ailleurs nous préconisons une harmonisation du tarif des carburants au niveau européen, qui aurait pour effet de dissuader les transporteurs de détourner leur parcours par le Luxembourg pour faire une étape de remplissage à bon compte de leurs réservoirs.

Il s'agit là toutefois de mesures qui dépassent le cadre de l'action du Conseil général.

**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 ?**

La desserte vers le sud et en particulier vers l'offre de soins spécialisés la plus proche, localisée à Thionville ou Metz constitue un besoin qui s'est plusieurs fois exprimé à l'occasion de la campagne électorale.

Force est de constater que l'offre de transport du SMITU est insuffisante et pourrait se développer vers le Pays Haut et le val d'Alzette.

En secteur peu dense, une offre publique de transport à la demande pourrait être mise en œuvre ; elle constitue une solution pertinente pour les territoires périurbains et ruraux, où la demande de transport est souvent diffuse et où les lignes régulières « classiques » sont peu efficaces.

Par ailleurs, la prospérité économique du Luxembourg tient en grande partie à son statut dit de « paradis fiscal », dont l'existence est controversée et la disparition souhaitée par nombre d'organisations politiques dont EELV.

Le spectre d'une nouvelle crise financière et celui d'un collapse général du système bancaire est toujours présent, et dans cette éventualité, ce sont les travailleurs transfrontaliers qui en seraient les premières victimes.

Face à ce risque, le bon sens dicte de diversifier l'activité du canton par une relocalisation de l'emploi et par son ouverture vers le sillon mosellan.

Notre proposition de réouverture de la voie ferrée répond à cet objectif.

**6. Seriez-vous prêt à ouvrir rapidement le débat sur l'opportunité de la remise en service de la liaison ferroviaire Fontoy-Audun ?**

La remise en service de la voie ferrée est une proposition qu'EELV soutient depuis longtemps.

La réouverture d'un débat sur le sujet est une nécessité. Nous avons entendu parler au cours de cette campagne électorale (affirmation de la candidate UMP Sylvie Thomas le 07/03/11 lors de son passage en Mairie d'Ottange) d'une proposition du président du Conseil général, Philippe Leroy, de proposer un référendum sur le sujet du contournement. Nous reprenons au vol cette proposition si elle est avérée, en faisant remarquer qu'un référendum sans une information complète et objective de la population ne serait pas acceptable.

Nous suggérons pour assurer cette information, la mise en place d'une conférence de citoyens (ou conférences de consensus) selon un concept en pratique dans les pays nordiques et en Allemagne.

Cette pratique comprend, selon un modèle qui a fait ses preuves, deux étapes qui s'étalent sur plusieurs mois :

- Dans la première, le panel de citoyens (choisis selon différentes méthodes dont le tirage au sort...) se réunit pendant deux week-ends. Avec l'aide de formateurs et d'un animateur, le groupe se familiarise avec la thématique de la conférence, élabore les questions qui seront posées aux experts et choisit ces derniers.
- Le second temps est constitué par la conférence elle-même, qui s'étale sur trois ou quatre jours. Durant les deux premiers jours les experts répondent aux questions des citoyens, qui se retirent parfois pour clarifier certaines questions et en préparer d'autres. Ensuite le panel délibère à huis clos et rédige avec l'aide d'un secrétariat, un rapport de 15 à 30 pages environ. Le rapport, s'il ne débouche pas sur un consensus prend soin d'exprimer

les avis minoritaires. Le rapport ferait l'objet d'une large publicité avant la consultation référendaire.

**7. Quelles sont selon vous les principales contraintes de la réhabilitation de la ligne ferroviaire ?**

Nous voyons les contraintes suivantes :

Contraintes techniques

La végétation n'envahit pas trop la plateforme, les traverses et les rails seraient à remplacer avec des confortements ponctuels de la plateforme.

L'électrification est à reprendre entièrement ainsi que la pose d'une nouvelle signalisation.

L'aménagement des gares ou simplement des haltes

Le remplacement des tabliers des ponts-rails est à expertiser.

Contraintes environnementales :

La voie ferrée ne croise aucune zone Natura 2000 mais quatre zones ZNIEFF sont à proximité qui ne constituent pas une réelle contrainte, la voie ferrée ne les traverse pas.

Les effondrements miniers :

La voie ferrée est concernée par des risques d'affaissements progressifs à Fontoy, Boulange, Tressange, Aumetz, et Audun-le-Tiche. Des mesures de surveillance sont à mettre en œuvre comme la SNCF sait le faire par ailleurs en zone minière ;

Des risques ponctuels d'effondrement brutal sont à craindre à Aumetz (à l'étude) et à Audun-le-Tiche. Ces risques devront faire l'objet de mesures tendant à les éliminer ou à mettre en œuvre des mesures de sauvegarde.

Il y a lieu de considérer que la voie ferrée a conservé son intégrité alors que l'exploitation minière est arrêtée depuis des décennies.

Contrainte financière :

Le coût de la réhabilitation y compris l'achat du matériel roulant pourrait s'établir autour de 60 à 80 millions d'euros sur un scénario de conservation totale du tracé.

Contraintes politiques

Il ne nous semble pas possible de faire évoluer ce projet avec une majorité au Conseil général qui met en œuvre depuis des années une politique « pro-routière » exacerbée et pour qui les contingences environnementales et en particulier l'impact de cette politique sur le réchauffement climatique sont totalement ignorés.

**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 ?**

La protection de la biodiversité ainsi que la préservation et la remise en état des continuités écologiques est un volet de la nouvelle loi Grenelle 2 dont nous regrettons qu'elle soit en net retrait par rapport aux décisions prises dans les réunions du Grenelle de l'environnement, en octobre 2007.

Si la solution consistant à obtenir le classement européen Natura 2000 pour la totalité des friches de Micheville serait une solution radicale pour la préservation du site, il nous semble que, *a minima*, des couloirs dont l'étendue et les modalités restent à étudier, devraient être préservés entre les deux zones Natura 2000 luxembourgeoises pour assurer une continuité écologique.

Les outils juridiques de la protection du site existent déjà à travers les documents d'urbanisme actuels et leurs récentes évolutions, notamment dans les orientations et les règlements des Plan locaux d'urbanisme des communes concernées, ainsi que du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) ; ce qui manque, c'est la volonté politique d'inclure ces mesures de protection dans ces documents qui ont pour mérite pour le PLU d'être opposable aux tiers et pour le SCOT opposable au PLU.

- 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 ?**

Notre proposition va au-delà en revendiquant la mise en place d'une conférence de citoyens suivie d'un référendum.

- 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) ?**

Nous proposons la révision ou l'élaboration des Plans locaux d'urbanisme, la création d'un Schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Ce dernier n'est pas opposable aux tiers, mais les grands projets affectant le secteur et les documents d'urbanisme devront se rendre « conformes » ou « compatibles » avec le SRCE.

- 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 ?**

Le diagnostic des contraintes environnementales pourrait faire partie des expertises que la conférence de citoyens lancerait.

- 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 ?**

Il est possible de mettre en place une surveillance grâce à une police verte locale, qui surveillerait les zones naturelles à protéger, grâce à un partenariat éventuel entre les différentes autorités compétentes.

- 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 ?**

EELV ne s'oppose pas à la construction sur Micheville pour autant que la santé publique n'est pas menacée. Il appartient aux services de l'état (la DRIRE) de définir le niveau de pollution

acceptable en fonction de l'usage que l'on souhaite donner aux terrains. L'appréciation du rapport entre le niveau de pollution d'un sol et son impact sur la santé fait l'objet de fluctuations dans le temps et d'accommodements en relation avec les pressions politiques et les intérêts économiques en jeu.

Il nous semble que dans ces conditions, l'organisation d'un contre-pouvoir citoyen aidé par des experts scientifiques indépendants serait une façon de prendre les bonnes décisions.

Le coût de la dépollution est un sujet qui nous échappe en l'absence d'appréciation des volumes à traiter et de la nature des traitements pertinents.

À titre d'information, le Grand-duché de Luxembourg a réalisé la dépollution des terrains de Belval. C'est l'ARBED qui aurait dû payer la note selon le principe du pollueur-payeur. Au final et compte tenu des nombreuses évolutions du projet, l'accord initial qui portait sur une ardoise de 4 millions d'euros à charge du sidérurgiste, atteint la somme de 42 millions d'euros à charge de la collectivité.

Or, depuis la fermeture des installations sidérurgiques de Micheville, les profits des maîtres de forge se sont à la fois dilués et multipliés dans le dédale de la finance mondialisée et doivent certainement représenter maintenant des sommes qui consolidées doivent être autrement plus importantes que le budget nécessaire à la dépollution des sols qu'ils ont laissé derrière eux.

Aussi, s'il est sans doute un peu tard pour faire appliquer le principe de pollueur-payeur, il n'est pas trop tard pour appliquer le principe de précaution dont il faut se rappeler qu'il est inscrit dans la Constitution, c'est une question de volonté politique...