



Luxembourg, le 24 JUIN 2021

Luxplan S.A.
Parc d'activités 85-87
L-8303 Capellen

N/Réf : 98533
Dossier suivi par : Charel Gleis
Tél. : 247 86872
E-mail : charel.gleis@mev.etat.lu

**Concerne : Loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE)
Evaluation du projet « New Aviation Fuel Facilities » sur le territoire de la commune de Niederanven – avis sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation**

Madame, Monsieur,

Le projet sous rubrique figure à la catégorie 4 de l'annexe IV du règlement grand-ducal du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement.

Par ma décision du 21 avril 2021, l'élaboration d'un rapport d'évaluation a été requise pour le projet sous rubrique.

La loi modifiée du 15 mai 2018 exige dans ce cas de figure l'élaboration obligatoire d'un avis des autorités sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation.

Vous trouverez en annexe l'avis établi en vertu de l'article 5 de la prédite loi. L'avis est basé sur le document « AEROPORT DE LUXEMBOURG New Aviation Fuel Facilities » du 02 mars 2021 rédigé par le bureau Luxplan S.A..

L'avis qui suit comprend également les avis des autres autorités avec des responsabilités spécifiques en matière environnementale (voir liste en annexe).

Je tiens à rappeler qu'une réunion de concertation avec les autorités ayant fourni une contribution aura lieu le 13 juillet 2021 à 14:00h.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

La Ministre de l'Environnement,
du Climat et du Développement durable



Carole Dieschbourg

N° Dossier: 98533		
New Aviation Fuel Facilities		
EIE Phase:	Scoping	
Autorité	Saisine	Avis
Administration de la nature et des forêts Arrondissement Est	oui	07.05.2021
Administration de la gestion de l'eau	oui	21.05.2021
Administration de l'environnement	oui	11.05.2021
Ministère de la Mobilité et des Travaux publics	oui	19.05.2021
Ministère de la Santé	oui	26.05.2021
Inspection du Travail et des Mines	oui	07.06.2021
Ministère de l'énergie	oui	
Département de l'aménagement du territoire	oui	19.05.2021
Direction des Ponts et Chaussées	oui	
Centre national de recherche archéologique	oui	19.05.2021
Administration communale de Niederanven	oui	20.05.2021
Administration communale de la Ville de Luxembourg	oui	26.05.2021
Administration communale de Schuttrange	oui	
Administration communale de Sandweiler	oui	26.05.2021

Avis du Ministère de l'Environnement du Climat et du Développement durable sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation

L'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) a comme objectif de vérifier à un stade précoce de la planification et avant l'octroi d'une autorisation environnementale (eau, protection de la nature, établissements classés) si le projet a des incidences notables sur l'environnement afin de déterminer les mesures à appliquer pour éviter, réduire ou compenser ces incidences.

L'approche préventive est au centre de toute procédure EIE dont la pièce-maîtresse constitue l'élaboration d'un rapport d'évaluation par un/des expert(s) agréé(s). Afin d'orienter l'élaboration du rapport d'évaluation, l'autorité compétente doit formuler un avis sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation à présenter par le maître d'ouvrage. En fonction du projet, l'autorité compétente demande également l'avis d'autres autorités avec des responsabilités spécifiques en matière d'environnement (voir article 5 de la loi EIE et le tableau sur la page 2).

1. Généralités

- 1.1. Le maître d'ouvrage qui prépare et présente le rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement est obligé d'avoir un agrément suivant l'article 6.3 de la loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (ci-après loi EIE) : « *Afin d'assurer l'exhaustivité et la qualité du rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, le maître d'ouvrage s'assure que le rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement est préparé par des personnes agréées en vertu de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales privées ou publiques, autres que l'État, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement.* »¹
- 1.2. Les informations à fournir par le maître d'ouvrage dans le cadre du rapport d'évaluation sont précisées par les articles 3 et 6 ainsi que l'annexe III de la loi EIE. Une attention particulière est à porter à l'annexe III. Certaines thématiques y développées sont particulièrement importantes pour l'élaboration du rapport d'évaluation relatif au projet de stockage pétrolier dénommé ci-après « Fuel Farm » et nous revenons par la suite d'une manière plus précise à ces thématiques.
- 1.3. Il est à noter que le rapport d'évaluation est à soumettre à la consultation du public. Ceci présuppose que toutes les informations requises pour la compréhension du projet et de ses incidences sur l'environnement fassent partie intégrante du dossier à soumettre. Il ne peut être renvoyé à des informations complémentaires sans que celles-ci ne soient clairement décrites dans le rapport d'évaluation ou annexées à celui-ci. La présentation des informations dans le rapport d'évaluation sous forme matérielle et digitale doit être complète, cohérente et facile à retracer. Tous les documents du rapport d'évaluation doivent être rédigés/traduits en langue française ou allemande, aussi les plans joints en annexe.

¹ Article 6 paragraphe 3 de la loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement

- 1.4. En fonction des risques ou des incertitudes identifiées, le rapport d'évaluation devra présenter une stratégie de gestion sur base de mesures d'évitement, d'atténuation et de monitoring (voir point 7 de l'annexe III) qui est à décliner par rapport aux différents biens à protéger potentiellement touchés. La sensibilité du milieu environnant est à considérer dans ce contexte en fonction de l'étendue spatiale potentielle des nuisances. Des éventuelles modalités de suivi doivent également être proposées par le bureau d'études (p.ex. le suivi pour détecter des fuites).
- 1.5. Il est pratique courante que le rapport d'évaluation comprend une synthèse des résultats d'évaluation, des choix analysés et des mesures (p.ex. sous forme de tableau). Dans ce contexte, il est également indiqué que les auteurs du rapport d'évaluation se prononcent sur les mesures envisagées pour éviter, prévenir, réduire ou si possible, compenser les incidences négatives notables identifiés, du projet sur l'environnement et ceci en tenant compte des différentes variantes analysées conformément au point 7 de l'annexe III de la loi EIE.
- 1.6. Le bureau d'études est tenu de présenter dans le rapport d'évaluation d'une manière transparente les différentes étapes qui suivront la procédure d'évaluation, en indiquant les différentes autorisations requises pour la réalisation du projet.
- 1.7. Le rapport d'évaluation ainsi que toutes les études complémentaires (protection contre l'incendie, SEVESO, etc.) doivent considérer le projet global avec les 6 réservoirs qui font partie de l'EIE. Afin de faciliter les procédures d'autorisations subséquentes, le maître d'ouvrage peut distinguer dans les études entre une phase 1 avec trois réservoirs et une phase 2 avec les six réservoirs.
- 1.8. En outre, l'interaction entre le projet, le PAG de la commune de Niederanven, le plan d'occupation du sol (POS) « aéroport et environs » (plan d'ensemble et plan « surfaces de limitation d'obstacles ») et le PST sont à intégrer dans le rapport d'évaluation. Le rapport d'évaluation doit aussi s'exprimer sur le fait que le projet, selon la figure 7 du dossier soumis, ne semble pas se situer entièrement dans la zone aéroport, mais concerne, par exemple, aussi une partie de la zone « VERD-Pos » entre l'emplacement « landside » et l'autoroute.
- 1.9. Le projet soumis vise plusieurs catégories du règlement grand-ducal du 15 mai 2018 établissant les listes des projets soumis à une EIE, notamment les points 4 et 65 de l'annexe IV. Tous les éléments y relatifs sont à développer et à évaluer de manière que les deux catégories de projets puissent être évaluées dans un seul rapport d'évaluation.
- 1.10. Le rapport d'évaluation doit comprendre une description et comparaison d'un point de vue environnemental des solutions de substitution raisonnables étudiées et pertinentes pour justifier la dimension, le type de réservoirs, l'emplacement, l'approvisionnement et la conception du projet de la « Fuel Farm » et indiquer les principales raisons du choix effectué (voir point 2 de l'annexe III de la loi EIE). L'évaluation des incidences à réaliser devra également considérer la variante « zéro », c'est-à-dire le cas où le projet ne serait pas réalisé (voir point 3 de l'annexe III de la loi EIE). Cette analyse peut se limiter à des variantes à l'intérieur de l'enceinte de l'aéroport.
- 1.11. Le rapport d'évaluation doit aussi se prononcer sur d'éventuelles incidences environnementales et de leur gestion dans la phase transitoire où deux situations de stockage existent jusqu'à la mise en service définitive de la nouvelle « Fuel Farm ». Dans ce contexte, le rapport d'évaluation devra brièvement esquisser la démarche envisagée pour la mise hors service des réservoirs existants et de la remise en état du site.

2. Description du projet

- 2.1. Afin de cadrer l'évaluation dans le rapport, il importe d'identifier de manière précise les voies d'exposition (« Wirkungspfade ») potentielles des incidences significatives liées au projet par rapport aux facteurs définis à l'article 3 de la loi EIE. Dans le cas du dossier soumis pour avis l'accent doit être mis sur les sujets « population et santé humaine », « sol », « air/climat » et « eau ». L'évaluation devra se baser sur les voies d'exposition pertinentes et distinguer entre la phase chantier et la phase de fonctionnement normal (voir annexe III de la loi EIE, points 1.a. et 1.c.).
- 2.2. Sur cette base, les auteurs du rapport d'évaluation devront thématiquer d'une manière générale les incidences sur chaque facteur défini à l'article 3 de la loi EIE et, dans la mesure du possible, chiffrer et dimensionner les répercussions du projet sur l'environnement (p.ex. gestion des eaux, gestion des risques, nuisances olfactives, etc.).
- 2.3. L'évaluation devra distinguer entre la phase « chantier » (p.ex. voies d'accès, axes de circulation, raccordements, dépôts de matériel, installations de chantier, nuisances temporaires ...) ainsi que la phase « fonctionnelle », c.à.d. le fonctionnement de l'installation (stockage, chargement de camions, etc.). Une attention particulière est à porter aux travaux d'excavation et de terrassement nécessaires (p.ex. bilan des masses, type de matériel, profondeur de terrassement, ...), en tenant compte de la localisation du projet au-dessus de l'aquifère du Grès de Luxembourg. Les travaux de chantier qui sont en relation directe avec le projet doivent être intégrés dans le rapport d'évaluation. L'aménagement du terrain sur lequel le projet viendra se greffer ainsi que d'éventuelles modifications ou des travaux spécifiques pour l'adapter aux besoins définitifs du projet sont à décrire de manière transparente dans le rapport d'évaluation.
- 2.4. En outre, il est nécessaire que le bureau d'études présente plus en détail les différents stockages (6x 5000m³, additifs, « recovery » tank, « slope » tank, etc.) de substances (produits pétroliers, additifs, etc.) en indiquant leurs propriétés chimiques et leurs quantités de stockage. Les réseaux de distribution (conduites, vannes, pompes, etc.), les aires de chargement des camions, les zones de lavage, etc. sont à présenter en détail en distinguant l'existant et la situation projetée. Par exemple, le dossier soumis présente uniquement les pipelines vers le cargo center et non pas le remplissage d'autres avions comme, par exemple, ceux de l'aviation civile (pipelines existants, ravitaillement par camion, aménagement d'un nouveau pipeline etc.).
- 2.5. Il ressort du document soumis que des additifs sont stockés sur le site, sans que le dossier se prononce sur l'utilisation et la manipulation de ces substances avant et en vue leur usage final. Des précisions sont à fournir dans le rapport d'évaluation.
- 2.6. Par rapport au dossier soumis, il importe de décrire d'une manière plus détaillée la situation environnementale actuelle du site, en tenant compte de la charge existante (p.ex. charge sonore, nuisances olfactives, poussières), des activités déjà présentes dans les environs (p.ex. l'aéroport, le trafic routier) et des projets déjà autorisés (p.ex. l'extension du tram).
- 2.7. Dans une perspective d'évaluation des incidences cumulées, la description du projet doit considérer l'interaction avec une multitude de projets existants, autorisés ou prévu à proximité (p.ex. l'aéroport, le projet du tram, le corridor de transport collectif de la priorité 2 entre Höhenhof et le Parc d'activités Syrdall prévu dans le plan sectoriel de transport (PST), la zone d'activités communale (commune de Niederanven), l'autoroute A1, les captages/sources d'eau potable (du Birelergronn, de la Stackelgesgriecht, de Senningen, etc.) de même que le projet P+R

Höhenhof et le boulevard Höhenhof mentionnés dans le dossier soumis. Le bureau d'études doit aussi s'exprimer sur les infrastructures (bassin de rétention S2 et conduites) en cours de construction d'après les orthophotos de 2019/2020 et le plan (A163390A-028) et adjacentes à la zone prévue pour le chargement « airside ». D'une manière générale, il est indiqué de prendre également en compte les PAG des communes concernées pour déterminer d'éventuelles incidences cumulées.

- 2.8. Dans un souci de transparence, il est recommandé d'intégrer dans le rapport d'évaluation un planning prévisionnel mettant en évidence l'interaction avec les projets à proximité et pour lesquelles des effets cumulés ne peuvent être exclus.
- 2.9. Le dossier soumis se réfère à l'évaluation environnementale stratégique (EES) du « POS aéroport et environs » réalisée par le bureau d'études Efor-Ersa. S'il est utile de se référer à un tel document d'évaluation, il ne faut cependant pas négliger le fait que les incidences environnementales du classement du terrain et le degré de détail de l'EES précitées sont insuffisantes par rapport aux exigences d'un projet concret de stockage.

3. Evaluation du projet

D'une manière générale, les auteurs du rapport d'évaluation devront se prononcer sur les incidences du projet sur tous les facteurs à analyser définis à l'article 3 de la loi EIE. L'avis qui suit se limite aux aspects nécessitant un traitement plus approfondi.

3.1. Population et santé humaine

Il est pour ce chapitre également référé à l'avis de l'Administration de l'environnement annexé et auquel je me rallie.

Bruit

- 3.1.1 L'étude de bruit qui selon le dossier soumis est en cours d'élaboration est à intégrer dans le rapport d'évaluation, en tenant compte des zones qui selon le PAG peuvent accueillir des habitations (HAB 1 à env. 350 m). A cela s'ajoute que cette étude doit prendre en compte d'éventuels effets cumulés avec des projets existants et approuvés. Les points d'immission critiques sont à décrire en détail, de même que les mesures d'atténuation à mettre en œuvre éventuellement. Voir également l'avis spécifique de l'Administration de l'environnement (AEV).

Émissions

- 3.1.2 Les émissions atmosphériques provenant du projet, p.ex. les composés organiques volatils (COV) qui sont dus à l'évaporation, aux opérations de remplissage, au mélange avec des additifs et aux fuites sont à décrire et à évaluer dans le rapport. Lors de cette évaluation le bureau d'études doit également s'exprimer aussi sur les nuisances olfactives éventuelles provenant du projet.

Étude de risques

- 3.1.3 Le projet tombe dans le champ d'application de la législation SEVESO. L'étude de risques y relative mentionnée dans le dossier soumis doit être intégrée dans le rapport d'évaluation. Les résultats de cette étude sont à évaluer par rapport à leurs incidences sur l'environnement, en précisant d'éventuelles incidences sur la population et la santé humaine ainsi que les mesures à prendre.

Déchets

- 3.1.4 Une estimation des types et quantités de déchets produits, tant durant la phase chantier qu'une fois le site aménagé (voir point 1 de l'annexe III de la loi EIE), ainsi qu'un concept de gestion de ces déchets (e.a. démolition du bâti existant, gestion des déblais et terres d'excavation et réutilisation/valorisation des déchets inertes) relatif à l'ensemble du projet est à présenter dans le rapport.

3.2. Biodiversité

Espèces protégées particulièrement

- 3.2.1. Au niveau de la biodiversité, les conclusions de l'évaluation environnementale stratégique (EES) du POS « Aéroport et environs » de la commune de Niederanven réalisée par Efor-ersa en 2019, mentionnées dans le dossier soumis, peuvent être considérés pour le projet de la « Fuel Farm ».

Biotopes et habitats d'espèces protégés (Art. 17, loi PN)

- 3.2.2. Au cas où la réalisation du projet exigerait la destruction de biotopes et/ou d'habitats d'espèces protégés selon l'article 17 de la loi PN, le rapport d'évaluation doit comprendre un bilan écologique, du moins sommaire, des éco-points à compenser.

3.3. Terre et sol

Excavation et terrassement

- 3.3.1. Dès lors qu'un travail de terrassement considérable peut s'avérer nécessaire pour la réalisation du projet), il importe de développer un concept de gestion des terres excavées et adapté à la conception du projet (e.a. gestion, réutilisation et valorisation des déblais et terres d'excavation).

Sites contaminés

- 3.3.2. Le rapport d'évaluation devra se prononcer sur la présence de sites potentiellement contaminés sur la zone du projet et présenter, le cas échéant, un concept d'assainissement. Une attention particulière est à porter dans ce contexte à la présence de l'aquifère du Grès de Luxembourg.

3.4. Eau

Il est pour ce chapitre également référé à l'avis de l'Administration de la gestion de l'eau annexé et auquel je me rallie.

Eaux potables

3.4.1. En termes de gestion des eaux destinées à la consommation humaine, le rapport d'évaluation devra se prononcer sur la quantité nécessaire en eau potable afin de répondre aux exigences du point 5 de l'annexe III de la loi EIE (« disponibilité durable des ressources »). Il est question d'éclairer de manière transparente et quantifiée à l'aide d'estimations et/ou de différents scénarios, le besoin en eau potable en phase d'exploitation du projet (minimum, maximum, moyenne, par mois, par an).

Eaux pluviales et eaux de surface

3.4.2. L'évacuation des eaux potentiellement polluées des différentes zones du projet « Fuel Farm » (eaux usées, eaux de pluie, eaux de nettoyage/lavage, etc.) doit être décrite et évaluée dans l'EIE. Le rapport d'évaluation doit aussi s'exprimer sur la nécessité de traiter ces eaux.

3.4.3. L'évacuation et le traitement éventuel des eaux pluviales doivent être décrits et évalués dans le rapport. Dans ce contexte, le bureau d'études doit distinguer le traitement des eaux pluviales provenant des toitures (p.ex. du bâtiment administratif) et celui des eaux pluviales potentiellement contaminées par les substances stockées, transvasées, transportées et chargées (p.ex. des zones enrobés) en tenant compte des points de fuites potentielles. Le traitement des eaux pluviales potentiellement contaminées est à présenter en détail en indiquant la qualité des eaux allant vers les différents points de déversement mentionnés dans le dossier soumis. Dans ce contexte, le bassin S1 qui dirige une partie des eaux pluviales dans le ruisseau « Stackelgesgriecht » au lieu-dit « Birelergrund » est à considérer dans le rapport d'évaluation, notamment en indiquant sa capacité de traitement et la qualité de l'eau déversée.

3.4.4. La seconde possibilité de déversement mentionnée dans le dossier est la station d'épuration d'Uewersysern. La qualité et la quantité des eaux déversées vers la station d'épuration doivent être présentées dans le rapport. Dans ce contexte, le bureau d'études doit s'exprimer sur la suffisance de la capacité épuratoire de cette station et sur la possibilité technique de traiter de telles eaux polluées. Toutes les autres mesures prises afin de limiter l'impact de ces eaux respectivement pour limiter les débits des eaux pluviales sont à évaluer dans l'EIE.

3.4.5. Le rapport d'évaluation doit s'exprimer sur la possibilité de capturer les eaux de pluie non polluées dans une ou plusieurs cuves et de les utiliser, par exemple, dans les installations sanitaires ou dans la station de lavage afin de minimiser la consommation en eau potable.

3.4.6. Toutes les mesures de suivi nécessaires afin de garantir un bon fonctionnement de l'installation et de l'évacuation des eaux sont à présenter dans le rapport d'évaluation, par exemple, des contrôles périodiques des réservoirs, des bassins de rétention, du tarmac, de la qualité du ruisseau « Stackelgesgriecht », etc..

Eaux souterraines

- 3.4.7. Une attention particulière est à porter dans l'EIE à la localisation du projet au-dessus de l'aquifère du Grès de Luxembourg, dans la zone de protection d'eau potable (ZPS) « Birelergrund », actuellement en procédure et exploitée par la Ville de Luxembourg. L'évaluation doit considérer tous les déversements potentiels de substances et leur effets potentiels sur ledit aquifère et toutes les mesures à mettre en place pour éviter une pollution en cas de fonctionnement normal et en cas d'accident (fuite, accident d'un camion-citerne, accident majeur de la « Fuel Farm », feu et eaux d'extinction, etc.). Les mesures adéquates afin de protéger le Grès du Luxembourg, qui est un aquifère important pour le Luxembourg, durant la phase chantier et l'exploitation sont à présenter en détail par le bureau d'études.

3.5. Air et Climat

- 3.5.1. La directive 2014/52 concernant l'évaluation des incidences transposée en droit national par la loi EIE vise l'intégration du changement climatique et l'adaptation au changement climatique dans la procédure d'évaluation. Conformément à l'annexe III de la même loi (voir point 5), les auteurs du rapport d'évaluation devront se prononcer de manière sommaire sur la vulnérabilité du projet au changement climatique (p.ex. capacité des bassins de rétention en cas de forte pluie, ...) ainsi que les effets du projet sur le climat (p.ex. effets indirects, moyen et long terme, ...).
- 3.5.2. Le rapport d'évaluation devra se baser, au moins sommairement, sur une analyse des besoins énergétiques, des infrastructures à créer ainsi que d'un concept énergétique, tenant compte du potentiel d'intégration d'énergies renouvelables (p.ex. le stockage de carburant non fossile), respectivement de solutions alternatives limitant les émissions des gaz à effet de serre. Les conclusions de cette analyse sont à mettre en relation avec les effets potentiels sur le climat (changement climatique, émissions, ...).
- 3.5.3. Indépendamment du fait que le bureau d'études estime que les émissions provenant du projet de la « Fuel Farm » sont diluées rapidement vu la localisation de l'aéroport, le bureau d'études doit s'exprimer sur les effets globaux du projet sur l'air et le climat et indiquer les mesures possibles afin de réduire ces émissions (p.ex. les membranes flottantes évoquées dans le dossier, l'exploitation par un réseau de distribution au lieu des camions pour alimenter les avions, ...).

3.6. Biens matériels/Patrimoine culturel/Paysage

- 3.6.1. L'exposition paysagère éventuelle de la zone dans le paysage environnant, compte tenu des infrastructures déjà existantes dans les alentours, est à évaluer et illustrer (p.ex. photomontage). Le cas échéant, des mesures spécifiques d'intégration paysagère sont à proposer (p.ex. écran de verdure aux limites de la zone, ...).

3.7. Vulnérabilité du projet aux risques d'accidents majeurs ou de catastrophes pertinents pour le projet

- 3.7.1. Au vu du type de projet, il est important que le rapport d'évaluation se prononce en détail sur la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents et de catastrophes majeurs (voir article 3 et point 8 de l'annexe III de la loi EIE). L'étude de risque SEVESO mentionnée ci-avant peut constituer une base pour ce faire. En plus, les incidences environnementales qui peuvent découler d'un tel accident majeur sont à évaluer dans le rapport d'évaluation de manière à ce que le bureau d'études puisse s'exprimer sur un concept de gestion des risques et sur la nécessité d'éventuelles mesures de suivi.

3.8. Effets cumulés

- 3.8.1. Selon l'annexe III de la loi EIE point 5.e), la cumulation avec les incidences de projets existants et/ou approuvés (voir point 2.7) est à évaluer dans le rapport. Dans ce contexte les effets cumulatifs des phases de chantier des projets pré mentionnés sont à prendre en compte (voir point 2.8).



Grevenmacher, le 07/05/2021

Général	Dossier N°:	98533-M		
	Objet de la demande:	EIE Screening-projet "New Aviation Fuel Facilities" - scoping		
	Requérant:	Luxplan s.a.		
	Commune:	Niederanven	Section:	B de Senningen
	Parcelles:	1190/4605		

Information	Reçu, le	04/05/2021		
	Traité, le	07/05/2021		
	Réunion, visite des lieux, le en présence de	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.		
	Informations supplémentaires demandées, le	Click here to enter a date. oral <input type="checkbox"/> écrit <input type="checkbox"/>		
	Bilan écologique	conforme <input type="checkbox"/>	non-conforme <input type="checkbox"/>	
	Type d'avis	favorable <input checked="" type="checkbox"/>	défavorable <input type="checkbox"/>	nuancé <input type="checkbox"/>

Construction	Nouvelle construction	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Modification d'une construction existante	<input type="checkbox"/>		
	Intégration dans le terrain naturel	+ <input type="checkbox"/>	0 <input checked="" type="checkbox"/>	- <input type="checkbox"/>
	Impact paysager	<input type="checkbox"/>		
	Autorisable Art. 6/7	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Construit avant 1965	<input type="checkbox"/>		
	autorisation communale du			
	si non, autorisation ministérielle du			

Protection	Zone verte	<input type="checkbox"/>		
	ZPIN	Classée:	<input type="checkbox"/>	
		Projetée:	<input type="checkbox"/>	
	Natura 2000	<input type="checkbox"/>		
	Biotope protégé	<input type="checkbox"/>		Choose an item.
	Habitat d'intérêt communautaire	<input type="checkbox"/>		Choose an item.
	Arbre remarquable	<input type="checkbox"/>		
	Arbre Art.14	<input type="checkbox"/>		
	Corridor faune sauvage	<input type="checkbox"/>		
	Espèce d'intérêt comm. dont l'état de conservation est non favorable	<input type="checkbox"/>		
	Importance de son habitat			
	Zone inondable	<input type="checkbox"/>		
	Zone protection des sources	<input type="checkbox"/>		



Retourné au Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable avec les informations suivantes :

- L'arrondissement Est a été saisi par le Ministère d'établir un avis sur la nécessité d'élaborer une EIE suivant la loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement dans le cadre du projet « New Aviation Fuel Facilities ».
- Le requérant envisage de construire une nouvelle Fuel Farm et son dispositif d'exploitation dans le but de remplacer l'installation actuelle.
- Aucun biotope protégé est concerné et le terrain en question ne se trouve pas dans une zone protégée.
- Aucune destruction ou réduction de biotopes protégés suivant la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles s'avère nécessaire et aucune espèce de la faune et de la flore protégée n'a été signalisée sur le site.
- De ce qui précède concernant le facteur « biodiversité », une élaboration d'une EIE n'est pas requise sans préjudice d'autres autorisations éventuellement requises. Les travaux pourront être réalisés sous condition qu'aucun biotope protégé ne sera menacé, réduit ou détruit aussi bien dans la partie aérienne que souterraine.

Veillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Employé A1
de la nature et des forêts EST

Philippe SCHMITZ




LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable

Administration de la gestion de l'eau

Direction
Référence : EAU/EIE/21/0015 - scoping
Votre référence : 98533
Dossier suivi par : Service autorisations - FGA
Tél. : 24556 - 920
E-mail : autorisations@eau.etat.lu

Madame Carole DIESCHBOURG
Ministre de l'Environnement
L-2918 Luxembourg

Esch-sur-Alzette, le 21 MAI 2021

Objet : Loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement.
 **Evaluation du projet « New Aviation Fuel Facilities » sur le territoire de la commune de Niederanven.**
Demande d'avis concernant le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation (« scoping »).

Madame la Ministre,

En réponse à votre demande d'avis du 21 avril 2021 relative au dossier sous rubrique, veuillez trouver ci-dessous l'avis de l'Administration de la gestion de l'eau.

L'ensemble des éléments demandés, ci-après, sont nécessaires afin d'estimer les impacts et les risques d'impact sur la ressource eau, le projet NAFF pouvant avoir un impact considérable sur l'état quantitatif et l'état qualitatif des eaux souterraines et pluviales.

La partie « Projet » du rapport doit être complétée par quelques éléments concrets. L'ensemble des infrastructures et des installations (réservoir, bâtiments, poste de lavage, station de distribution, pipeline d'avitaillement, stockage de substances dangereuses, etc.) projetées dans la zone « landside » et « airside » sont à présenter (type de construction, surface, matériaux, fondations, dimensions, etc.).

Pour compléter les points cités précédemment, il est important de fournir des pièces graphiques (schémas, plan de situation, coupe, etc.) reprenant les infrastructures et les installations, mais également la présence de la zone de protection et leur distance aux installations de captage d'eau potable destiné à la consommation humaine.

Concernant, les réservoirs projetés, une adaptation à l'état actuel de la technique est à démontrer.

Le point du phasage des travaux et de l'évolution du site à court, moyen et long terme est aussi à aborder.

Vu les conditions géologiques (Grès de Luxembourg « li2 »), une vulnérabilité élevée est à attribuer au site et le risque de contamination pour les eaux souterraines est réel.



Les travaux doivent être planifiés en respectant la situation géologique (coupes lithologiques indiquant le niveau de la nappe d'eau souterraine). Les dimensions exactes des fondations (largeur, profondeur, méthode d'ancrage dans le sous-sol) sont à préciser. La distance entre le niveau de la nappe et la profondeur finale des fondations ne doit pas être inférieure à 20 m.

Les travaux d'excavation pour les fondations et les tranchées sont autorisables en fonction de la profondeur et de l'ampleur des travaux. Les travaux seront à réaliser avec des précautions spéciales pour protéger au mieux les eaux souterraines, les mesures projetées sont à présenter.

Ainsi, le terrassement, réalisé par l'Administration des ponts et chaussées, étant nécessaire à la réalisation du projet est également à présenter, le principe, le dimensionnement et les mesures projetées pour limiter au maximum voire écarter tout risque de pollution envers les eaux souterraines pendant la phase de chantier sont à présenter. La problématique éventuelle des eaux de fouille est également à aborder.

Les risques ne seront pas les mêmes pour la phase de chantier (travaux d'excavation au-dessus de la nappe, risque de pollution par des huiles hydrauliques, ravitaillement en carburant des machines de chantier, etc.) et pour la phase d'exploitation (par exemple eaux d'extinction en cas d'incendie, huiles hydrauliques, travaux de maintenance, etc.), cet aspect est à prendre en compte.

De plus, si la zone visée est polluée, il sera nécessaire de vérifier que les travaux de terrassement prévus n'entraînent pas de remobilisation de substances polluantes pour les eaux souterraines et ne facilitent pas leur infiltration à de plus grandes profondeurs

Le rapport EIE devra reprendre les résultats et les interprétations de l'étude géotechnique et également présenter le contexte géologique et hydrogéologique - en tenant compte, entre autres, de paramètres comme la profondeur des fondations dans le sous-sol, la profondeur de la nappe, l'ampleur des travaux et des restrictions susmentionnées - et indiquer les mesures prises pour respecter les restrictions et pour sécuriser les ressources en eaux souterraines.

Nous notons que les éléments relatifs à la profondeur de la nappe sont déjà présents dans le rapport, mais restent à être exploités pour identifier les mesures adéquates vis-à-vis des infrastructures et des installations prévues.

Vu les différentes problématiques rencontrées, l'Administration de la gestion de l'eau préconise un géologue conseil pour surveiller la phase de chantier. En cas de difficultés rencontrées lors de la phase de chantier, des solutions doivent être élaborées en concertation entre le bureau de surveillance, le maître d'ouvrage et l'Administration de la gestion de l'eau. Des améliorations ponctuelles du projet, si jugées nécessaires, pourront être demandées pour la sécurisation de la qualité des eaux captées et destinées à la consommation humaine.

La méthode de surveillance et le plan d'entretien des installations pour minimiser les risques envers les eaux souterraines pendant la phase d'exploitation sont à préciser. Les mesures pour limiter, voire écarter, tout risque de pollution de la nappe d'eau souterraine sont à élaborer et à présenter.

Le rapport EIE doit donc comprendre les informations relatives aux besoins en eau potable et les données concernant la disponibilité des ressources pour l'alimentation de la zone concernée, particulièrement en ce qui concerne la réserve d'incendie. Une évaluation des disponibilités et des réserves des ressources en eaux d'extinction est à présenter.

Un autre point à aborder est le fait que le réseau de distribution puisse répondre à tout moment à ce besoin. Le point des risques encourus si la fourniture en eau est insuffisante est également à aborder.



L'EIE devra également répertorier les éventuels rejets d'eaux usées (ménagères et/ou industriels) de la zone de planification, et indiquer l'acheminement de ces eaux soit en usage interne, soit à la canalisation publique. En cas d'un éventuel raccordement d'eaux usées à la canalisation publique, il y a lieu de confirmer que le traitement adéquat de ces charges polluantes est garanti.

Le concept d'assainissement pour l'évacuation des eaux pluviales est à fournir. Les mesures proposées dans le rapport pour diminuer l'impact du projet quant aux eaux pluviales, ainsi que la construction de bassins de rétention, devront être en adéquation avec les principes recommandés par l'Administration de la gestion de l'eau et correspondre aux derniers échanges.

Ces informations devront être complétées par un plan des réseaux d'évacuation d'eaux pluviales et usées présents sur le site.

Par suite, pour soutenir voire compléter les éléments précités, le rapport EIE devra reprendre les éléments ci-dessous :

- une étude de sol (stabilité, perméabilité, etc.) ;
- une présentation du choix des alternatives retenues (emplacement des réservoirs et des zones de ravitaillement, conception technique des réservoirs, des zones d'avitaillement, des pipelines, etc.) et de leur impact environnemental et détailler les critères de choix pris en considération (faisabilité, facteur économique, etc.) ;
- la présentation du choix de l'emplacement des réservoirs et des zones de ravitaillement et d'éventuelles alternatives (hors zone de protection, emplacement actuel avec réfection, etc.) ;
- le choix de la conception des réservoirs et des zones de ravitaillement (caractéristiques techniques, type de matériaux, étanchéité, etc.) ;
- la gestion des eaux pluviales (impact sur la quantité et la qualité des eaux pluviales, ainsi que sur les eaux souterraines) ;
- l'impact sur le cours d'eau récepteur « Stackelgesgriecht » et les mesures correctives et d'atténuation ;
- la gestion de l'évacuation des eaux pluviales et usées complétée par un plan des réseaux d'évacuation de ces eaux ;
- la gestion des eaux d'extinction ;
- le plan de protection et le plan d'intervention d'urgence en cas d'avarie ;
- le concept de la protection contre l'incendie, le plan de protection et le plan d'intervention d'urgence en cas d'incendie ;
- l'impact sur les eaux souterraines, en cas de problèmes (infiltration), d'incendie, d'avarie ;
- le planning des travaux et la durée projetée du chevauchement entre l'exploitation de l'ancienne installation et la nouvelle installation.

L'ensemble des informations fourni dans le rapport devra correspondre aux derniers échanges et recommandations et est à présenter dans leur dernière version, comme déjà discuté avec l'Administration de la gestion de l'eau.

L'étude devra également détailler et identifier les risques liés à la réalisation et à l'exploitation du site et proposer des mesures pour limiter les risques de dégradation de l'état qualitatif et de l'état quantitatif de la ressource eau. Une importance particulière doit être portée aux substances utilisées et aux mesures en vue d'éviter l'infiltration de



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable

Administration de la gestion de l'eau

substances susceptibles d'altérer la qualité de l'eau destinée à la consommation humaine. Par exemple, en phase travaux et en phase exploitation toutes les précautions devront être prises pour empêcher tout déversement et infiltration de substances dangereuses et les risques restreints au travers de l'utilisation de substances biodégradables, l'ensemble des mesures prévu sont à présenter.

Outre l'ensemble des mesures « techniques » nécessaires et projetées, il est important que périodiquement le personnel soit sensibilisé aux risques de pollution, et sache prendre les mesures adéquates le cas échéant.

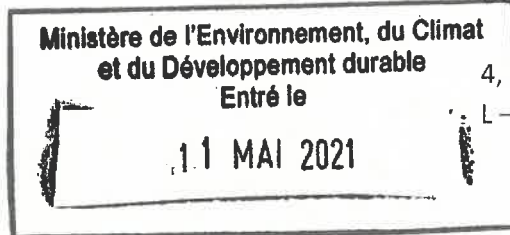
Veillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de ma haute considération.

Luc ZWANK
Directeur adjoint



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Administration de l'environnement

Ministère de l'Environnement, du Climat et du
Développement durable



4, place de l'Europe
L-1499 Luxembourg

V/Réf. : 91033

N/Réf. : 838x002d6

Dossier suivi par : François VERSTRAETEN et Carlo HIPPE

Esch-sur-Alzette, le **10 MAI 2021**

Concerne : EIE – Avis sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport EIE (scoping) ;
Projet : Nouveau dépôt pétrolier au Findel
Maître d'ouvrage : Société de l'aéroport de Luxembourg SA, Lux Airport.

Madame, Monsieur,

Le projet sous rubrique figure à l'annexe IV (point 4) du règlement grand-ducal du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement et l'élaboration d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement a été requise lors de la vérification préliminaire.

Par courrier du 21 avril 2021, le Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable sollicite l'avis de l'Administration de l'environnement en ce qui concerne le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation l'environnement.

L'avis qui suit se limite aux aspects de l'environnement suivis par l'Administration de l'environnement et se réfère au document « 20200742-SC-ENV-EIE » établi le 2 mars 2021 par LUXPLAN S.A.

Le projet sous analyse consiste à aménager et exploiter un nouveau dépôt pétrolier stockant du kérosène (6 tanks de 5.000 m³) à l'aéroport du Findel. Les réservoirs à double paroi seront alimentés par le pipeline de l'OTAN ou – cas exceptionnel – par déchargement de camions-citernes. Le projet comportera une station de chargement pour camions-avitailliers qui iront effectuer le refueling des avions sur le tarmac de l'aéroport et un réseau de distribution souterrain alimentant le système d'hydrant des tarmacs P7 et P10.

Le maître d'ouvrage propose, de sa propre initiative, de réaliser les études suivantes :

- étude bruit,
- étude sur les émissions de vapeurs,
- étude de risques,
- étude hydraulique sur l'assainissement et la gestion des avaries.

Nous approuvons ce choix et le détaillons ci-après.

Administration de l'environnement
Unité permis et subsides
Autorisations d'exploitation

1, avenue du Rock'n'Roll
L-4361 Esch-sur-Alzette
www.emwelt.lu

commodo@aev.etat.lu
Tél.: +352 40 56 56-600
www.gouvernement.lu



1. Etude bruit

L'étude d'impact acoustique du projet doit être réalisée par un organisme agréé conformément au plan d'intervention – annexé au présent courrier - intitulé « Lärmimpaktstudie zum Projekt NAFF – Untersuchungskonzept vom 24/03/2021 », référence n° 936/2125.1367/01 de l'organisme agréé TÜV Rheinland GmbH, approuvé par l'Administration de l'environnement en date du 26 mars 2021.

Il y a lieu de noter que le bruit chantier relève du champ d'application du règlement grand-ducal modifié du 13 février 1979 concernant le niveau de bruit dans les alentours immédiats des établissements et des chantiers. Le plan d'action contre le bruit de l'aéroport de Luxembourg n'y est pas applicable (p.29).

2. Etude sur les émissions de vapeurs

Cette étude, à réaliser par un organisme agréé, devra évaluer et qualifier aux points d'immission sensibles situés dans les alentours immédiats du projet la concentration en polluants suivants :

- composés organiques volatils totaux (COVT),
- benzène.

3. Etude risques

Il convient ici de joindre le volet environnemental de l'étude de risques telle que requise par le point 2.4 de l'article 6 de la loi modifiée du 28 avril 2017 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, dite « loi Seveso ».

Une attention particulière sera à apporter aux risques de pollution du sol et des eaux souterraines lors des scénarios d'accidents majeurs impliquant des épanchements de kérosène (ruptures de tanks ou de canalisations) ou impliquant de grandes quantités d'eaux d'extinction (incendies).

4. Etude hydraulique sur l'assainissement et la gestion des avaries

Il convient ici de présenter le concept général de gestion des :

- eaux pluviales propres,
- eaux pluviales, potentiellement contaminées par des hydrocarbures,
- petits épanchements d'hydrocarbures,

en tenant compte

- des intensités pluviales maximales possibles,
- des surfaces imperméabilisées concernées,
- des volumes de rétention prévus et capacités des séparateurs d'hydrocarbures.

Le volet « protection des eaux souterraines », directement lié aux scénarios d'accidents majeurs impliquant de grands épanchements d'hydrocarbures et/ou d'eaux incendie souillées, doit faire partie intégrante de l'étude de risques précitée.



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Administration de l'environnement

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Marianne MOUSEL

Responsable d'unité

TÜV RHEINLAND ENERGY GMBH

Immissionsschutz / Lärmschutz

Akkreditiertes Prüfinstitut



Lärmimpactstudie zum Projekt „NAFF“ (New Aviation Fuel Facilities) auf dem Gelände des Flughafens Luxembourg – Untersuchungskonzept vom 24.03.2021

TÜV-Bericht Nr.: 936/21251367/01
Köln, 24.03.2021

www.umwelt-tuv.de



energy@de.tuv.com

Die auszugsweise Vervielfältigung des Berichtes bedarf der schriftlichen Genehmigung.

TÜV Rheinland Energy GmbH
D – 51105 Köln, Am Grauen Stein
Tel.-Nr.: 0221 806-5200, Fax-Nr.: 0221 806-1349

Die Akkreditierung gilt für den in der Urkundenanlage D-PL-11120-02-00 festgelegten Umfang.

- Leerseite -

Lärmimpaktstudie zum Projekt „NAFF“ (New Aviation Fuel Facilities) auf dem Gelände des Flughafens Luxembourg – Untersuchungskonzept vom 24.03.2021

AUFTRAGGEBER: Société de l'Aéroport de Luxembourg
B.P. 635
L-2016 Luxembourg

ANSPRECHPARTNER Frau Trapp
sandrine.trapp@lux-airport.lu

TÜV-ANGEBOTS-NR.: 936/87565060/2020

TÜV-AUFTRAGS-NR.: 936/21251367/01

TÜV-KUNDEN-NR.: 1948755

AUFTRAG VOM: 10.11.2020

BEARBEITER: M. Sc. Sylvie Dugay
Tel.: +49 221 806-2412
Email: Sylvie.Dugay@de.tuv.com

FACHLICH VERANTWORTLICH: Dipl.-Ing. Ralf Job

ANSCHRIFT: TÜV Rheinland Energy GmbH
Immissionsschutz / Lärmschutz
Am Grauen Stein
D – 51105 Köln

SEITENZAHL: 22

BERICHT VOM: 24.03.2021

Inhaltsverzeichnis

	Blatt
1 Aufgabenstellung	5
2 Örtliche Situation	5
2.1 Allgemeine Beschreibung des Untersuchungsgebiets	5
2.2 Immissionsorte für die Ausbreitungsrechnungen	8
3 Betriebsbeschreibung	15
4 Vorgehensweise	17
Anhang 1 : Verwendete Vorschriften, Richtlinien und Unterlagen	19
A1.1 Gesetzliche Regelungen	19
A1.2 Ausländische Normen und Richtlinien	19
A1.3 POS Aéroport und Bebauungspläne (PAG)	19
A1.4 Betriebsgenehmigungen	19
A1.5 Weitere Unterlagen	19
Anhang 2 : Dokumentation der Immissionsorte	21

1 Aufgabenstellung

Auf dem Gelände des Flughafens Luxembourg soll ein neuer Kraftstoffspeicher inklusive Versorgungsanlage errichtet und betrieben werden. Nachfolgend wird das Projekt „NAFF“ (New Aviation Fuel Facilities) bzw. „Fuel Facility“ genannt.

Im Rahmen der Genehmigung nach dem Commodo / Incommodo Gesetz [1] für die neue „Fuel Facility“ sollen die Geräuschmissionen durch den Betrieb inklusive Nebenanlagen und Freiflächengeschehen ermittelt und nach dem Règlement grand-ducal von 1979 [2] bewertet werden. Die Studie soll nach dem Leitfaden für die Erstellung von Lärmimpactstudien für Anlagen und Baustellen [13] im Rahmen unserer Zulassung als „Organisme Agréé“ [3] erstellt werden.

2 Örtliche Situation

2.1 Allgemeine Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Der Übersichtsplan in Abbildung 2.1, Seite 6 zeigt das Untersuchungsgebiet mit dem aktuellen Standort der „Fuel Facility“ am Flughafen Luxembourg sowie die Lage der für das Vorhaben vorgesehenen Flächen. Die neue „Fuel Facility“ soll zwei getrennte Flächen in Anspruch nehmen: einen Bereich „Landside“ und einen Bereich „Airside“. Der Bereich „Landside“ ist im Nordosten an die öffentliche Straße angebunden. Der Bereich „Airside“ ist lediglich an die interne Flughafenstraße im Süden angebunden. Die Abbildung 2.2 zeigt die bestehende und geplante Anlagen und Gebäude auf beiden Betriebsflächen. Der aktuelle Standort wird außer Betrieb gesetzt und zurückgebaut (nicht Bestandteil des Antrags).

Der Abstand zwischen der Grundstücksgrenze des geplanten Bereiches „Landside“ und den nächstgelegenen Wohnhäusern in der Ortschaft von Senningerberg beträgt etwa 300 m. Von diesen Wohnhäusern besteht aufgrund der Topographie (Höhenlage) eine direkte Sichtverbindung zur nördlichen Fläche („Landside“) der geplanten „Fuel Facility“.

Abbildung 2.1: *Übersichtsplan mit der Lage der Betriebsgrundstücke und der Immissionsorte für das Projekt „NAFF“*

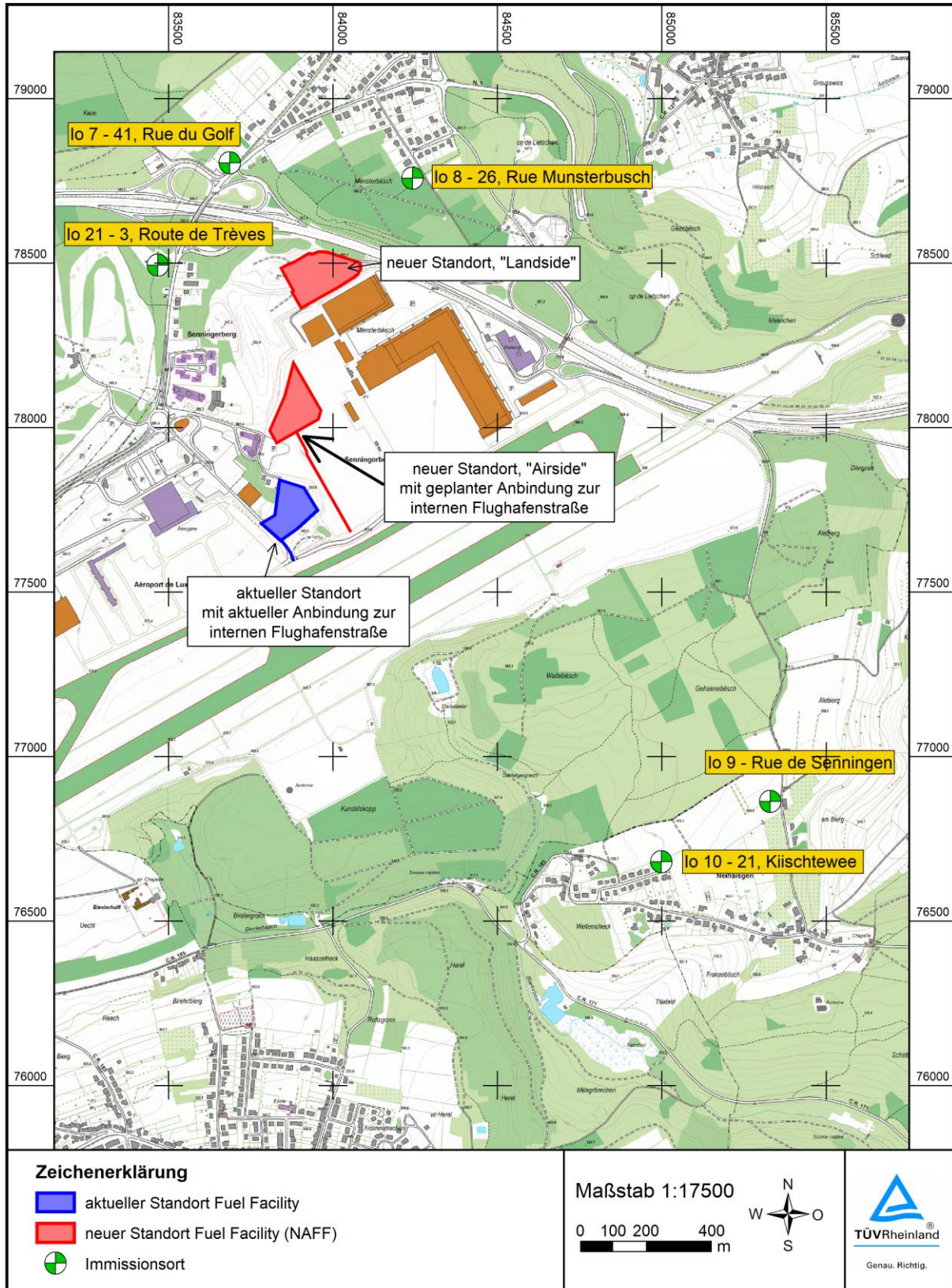
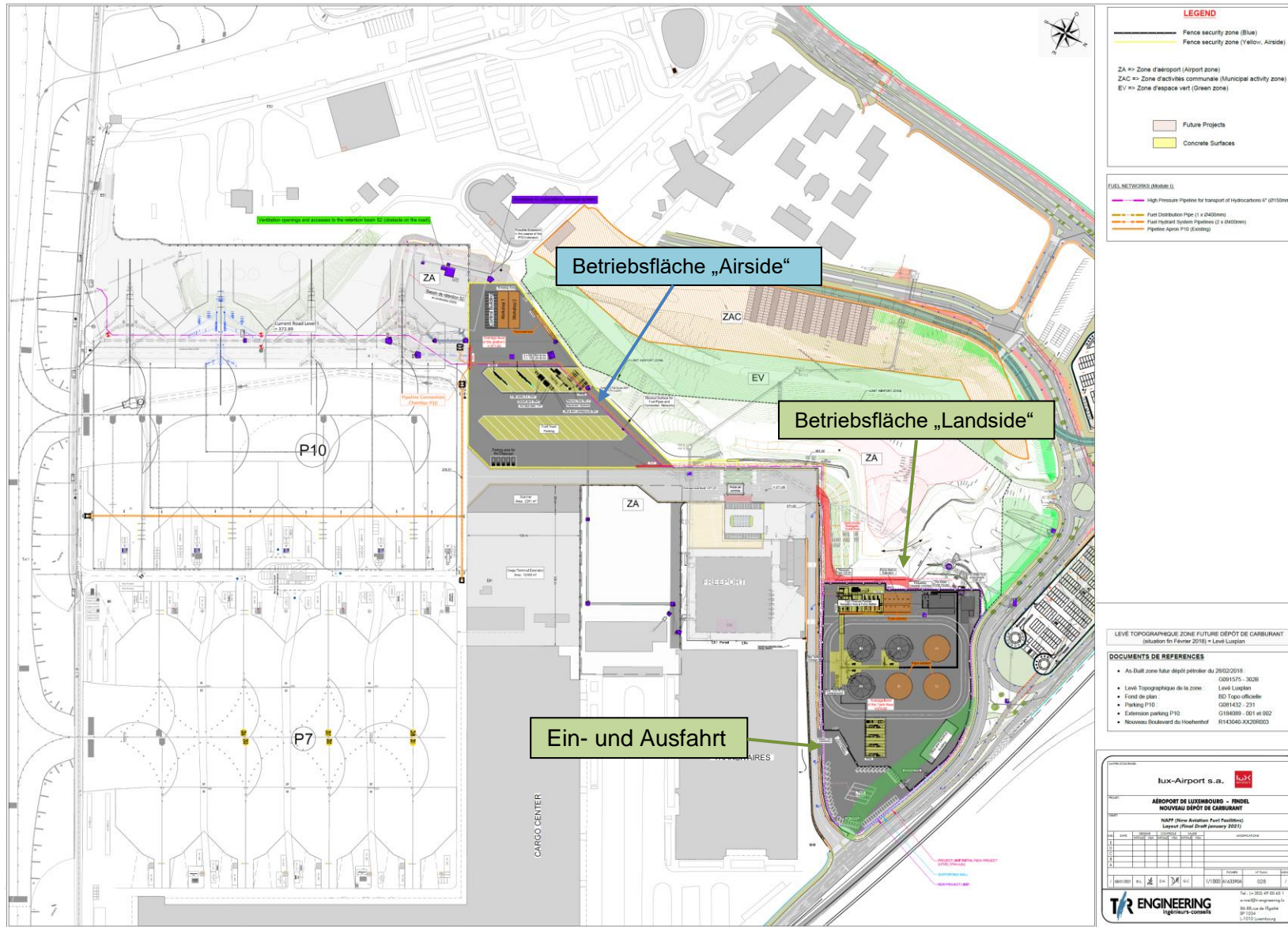


Abbildung 2.2: Projekt „NAFF“ (New Aviation Fuel Facilities) mit den zwei Betriebsbereichen „Airside“ und „Landside“ in dunkelgrau (nicht genordet)



2.2 Immissionsorte für die Ausbreitungsrechnungen

In Tabelle 2.1 sind die Immissionsorte für die Ausbreitungsberechnungen mit den zugehörigen Anmerkungen und Erläuterungen zur Vorbelastung durch den Verkehrs- und Gewerbelärm beschrieben sowie einen Vorschlag für den Immissionsrichtwert gemäß den Kriterien des Artikels 3 des Règlement grand-ducal von 1979 [2] zusammengefasst. Die Abbildung 2.1 zeigt die Lage der Immissionsorte auf der topografischen Karte und die Abbildung 2.3, Abbildung 2.4 und Abbildung 2.5 die zugehörigen Gebietsausweisungen in den Bebauungsplänen (PAG). Im Anhang 2, Seite 21 sind einige Fotos der Immissionsorte sowie die genaue Lage der Immissionsorte in Ausschnitten aus der topographischen Karte dokumentiert.

Tabelle 2.1: Immissionsorte für die Ausbreitungsberechnungen

Immissionsort			Gebiet			Koordinaten ¹		Lärmpegelbereich Straßenverkehr ² in dB(A)		Lärmpegelbereich Flughafen ² in dB(A)		Vorschlag Immissionsrichtwert nach Art. 3 RGD [2]	
Nr.	Lage	Höchster Geschoss	PAG ^{a)}	POS ^{b)}	Gebiets- charakter. c)	E	N	L _{DEN}	L _{night}	L _{DEN}	L _{night}	Tag (lauteste Stunde)	Nacht (lauteste Stunde)
Immissionsorte innerhalb einer geschlossenen Siedlung (agglomération)													
lo 7	41, Rue du Golf	1. OG	MIX-v	-	A	83686	78805	65-70	55-60	50-55	40-45	60	45
lo 8	26, Rue Munsterbusch	2. OG	HAB-1	-	B	84242	78758	55-60	45-50	55-60	45-50	55	40
lo 9	Rue de Senningen (Rand Baufläche)	4 m	HAB-1	-	C	85330	76864	< 55	< 45	55-60	45-50	55	40
lo 10	21, Kiischtewee	1. OG	HAB-1	-	C	84999	76680	< 55	< 45	55-60	45-50	55	40
Zusätzliche Immissionsorte (hors agglomération)													
lo 21	3, Route de Trèves	1. OG	FOR	RUR	-	83467	78493	65-70	55-60	65-70	55-60	65	50
<p>a) Gebietseinstufung nach PAG [8] [9] [10] [11] mit:</p> <p>HAB-1 Zone d'habitation 1 (Ville de Luxembourg, Commune de Schuttrange). MIX-v Zone mixte villageoise (Commune de Niederanven). FOR Zone forestière (Commune de Niederanven).</p> <p>b) Gebietseinstufung nach dem POS Aéroport [7] mit:</p> <p>HAB Zone d'habitation. RUR Zone rurale.</p> <p>c) Beschreibung des Gebietscharakters nach [2], Art. 3.:</p> <p>A städtisch geprägte Umgebung mit Gewerbebetrieben, Büros oder Geschäften, starker Verkehr, hohe Fluglärmbelastung. B städtisch geprägte Umgebung mit Gewerbebetrieben oder Geschäften, mittlerer Verkehr, mittlere Fluglärmbelastung. C ursprüngliches dörflich-ländliches Charakter noch erhalten, (sehr) geringer Verkehr, mittlere Fluglärmbelastung. Eine detailliertere textliche Beschreibung des Gebietscharakters an den einzelnen Immissionsorten erfolgt auf der nächsten Seite.</p>													

¹ Gemäß nationalem Geoportal des Grossherzogtums Luxemburg, <http://emwelt.geoportal.lu/> (LUREF).

² Gemäß Lärmkarten nach EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/CE.

Gebietscharakter, beschrieben anhand der Kriterien des Règlement grand-ducal von 1979

[1]:

- Immissionsort Io 7:

Der Immissionsort Io 7 befindet sich am Ortsein- bzw. -ausgang von Senningerberg in unmittelbarer Nähe der Autobahnzu- und Abfahrten. Die Rue du Golf ist eine Anliegerstraße und Sackgasse. Sie verläuft parallel zur Route de Trèves, die eine mittlere Verkehrsbelastung (DTV von 3900 [16]) aufweist. Der Abstand zur Autobahn A1 (DTV von 35800 bis 43000 [16]) beträgt ca. 140 m, der Abstand zur Autobahnauffahrt ca. 60-70 m. Gegenüber dem Io 7 befindet sich eine Tankstelle mit einer Waschstraße. Im Rahmen der Ortsbesichtigung wurden in der Nachbarschaft keine weiteren gewerblichen Anlagen festgestellt. Die Studie [17] gibt einen Hinweis³ über die Vorbelastung durch den Bodenlärm am Flughafen mit ca. 52 dB(A) tags und ca. 42 dB(A) nachts. Die genehmigte Vorbelastung durch das Cargo-center der Fa. Luxair inkl. Transithalle beträgt 55 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht [11]. Es gibt jedoch eine gewisse Überschneidung zwischen den zwei Pegeln (Flugzeugbewegungen auf P7 und Lkw-Parkplätze Landside). Die Vorbelastung durch die Aktivitäten aus der südlich des Autobahnkreuzes gelegenen Gewerbezone (überwiegend Büros und Hotels) ist nicht bekannt, jedoch vermutlich nicht bedeutend (nur Parkplätze und RLT-Anlagen).

- Immissionsort Io 8:

Der Immissionsort Io 8 befindet sich in einem Wohngebiet der Ortschaft Senningerberg. Auf dem dem Flughafengelände nächstgelegenen Baugrundstück gemäß PAG wird aktuell ein Zweifamilienhaus gebaut. Das Haus liegt an einer Anliegerstraße / einem Waldweg mit wenig Verkehr. Der Abstand zur Autobahn A1 beträgt ca. 240 m. Der Straßenlärmpegel von L_{DEN} : 55-60 dB(A), L_{night} : 45-50 dB(A) wird von der Autobahn A1 verursacht. Die Fluglärmpegel liegen ebenfalls bei L_{DEN} : 55-60 dB(A) / L_{night} : 45-50 dB(A). Gegenüber dem Grundstück befinden sich eine Fahrrad-Cross-Strecke und einen Garten- und Landschaftsbaubetrieb. Weitere gewerbliche Nutzungen befinden sich ca. 400 Meter südlich des Wohnhauses (Recyclingbetrieb Nouveaux Ets. Liebaert s.à.r.l., Betriebshof des Forstamts). Gemäß [17] liegt die Vorbelastung durch den Bodenlärm am Flughafen bei ca. 52 dB(A) tags und ca. 44 dB(A) nachts. Der Abstand zum Betriebsgrundstück des Transitgebäudes vom Cargo-center beträgt ca. 300 Meter. Die genehmigte Vorbelastung durch das Cargo-center inkl. Transithalle liegt bei 55 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht [12]. Wie oben beschrieben gibt es jedoch eine gewisse Überschneidung zwischen den zwei Pegeln. Die Vorbelastung durch die weiteren gewerblichen Aktivitäten südlich der Autobahn (z.B. Freeport) ist nicht bekannt, jedoch vermutlich nicht relevant

³ Bezugsjahr 1995

(nur Parkplätze und RLT-Anlagen). Das Gelände liegt ca. 20 m oberhalb des Flughafenniveaus. Die Fensterhöhe vom obersten Stockwerk des aktuell im Bau befindlichen Gebäudes wird auf ca. 9 m geschätzt. Diese Höhe schlagen wir als Immissionsorthöhe vor. (2. OG).

- Immissionsorte lo 9 und lo 10:

Die Immissionsorte lo 9 und lo 10 befinden sich am Ortsrand der Ortschaft Neihaisgen (Gemeinde Schuttrange). Das Gebiet hat ein dörflich-ländliches Charakter. Es gibt lediglich Anlieger- bzw. für den lo 9 landwirtschaftlicher Verkehr. Der Immissionsort lo 9 liegt am Rand der im PAG der Gemeinde Schuttrange als Wohngebiet (HAB-1) ausgewiesenen Fläche und der Immissionsort lo 10 ist ein Einfamilienhaus in einem Wohngebiet (HAB-1). Die Fluglärmpegel liegen bei L_{DEN} : 55-60 dB(A) / L_{night} : 45-50 dB(A). Gemäß [17] liegt die Vorbelastung durch den Bodenschall am Flughafen bei ca. 48-50 dB(A) tags und ca. 40 dB(A) nachts. Der Teil der Ortschaft Neihaisgen westlich vom lo 10 liegt von der Topographie her ca. 50 m tiefer als der lo 10.

- Immissionsort lo 21:

Der Immissionsort lo 21 liegt in Alleinlage (keine 5 weitere Wohnhäuser in einem Radius von 100 m) an der Route de Trèves kurz vor den Autobahnzu- und Abfahrten. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich eine Gewerbezone mit teilweise verlassenen Gebäuden (ehemalige Wohngebäude), einem Hotel und neuen Bürokomplexen (z.B. Ferrero S.A.). Da der Immissionsort zu keiner „Agglomeration“ gehört wird der Immissionsort aufgrund seiner Nähe zum Flughafen informativ mitberücksichtigt). Gemäß [17] liegt die Vorbelastung durch den Bodenschall am Flughafen bei 52 dB(A) tags und ca. 46 dB(A) nachts.

Die Gebäude mit Hausnummer 26 und 30 in der Gewerbezone östlich der Route de Trèves und südlich der Autobahnanbindung in Senningerberg werden derzeit nicht bewohnt⁴: und werden zeitnah abgerissen; an der Stelle ist ein Parkhaus geplant. Das Gebäude an der 20, Route de Trèves wird ebenfalls abgerissen. Auf dem Grundstück ist eine Erweiterung des nördlich gelegenen Hotels geplant.

⁴ Telefonischer Auskunft von Herrn Wagner, Gemeinde Niederanven am 24.02.2021

Abbildung 2.3: Gebietsausweisungen im Bebauungsplan (PAG) der Gemeinde Niederanven (Senningerberg)

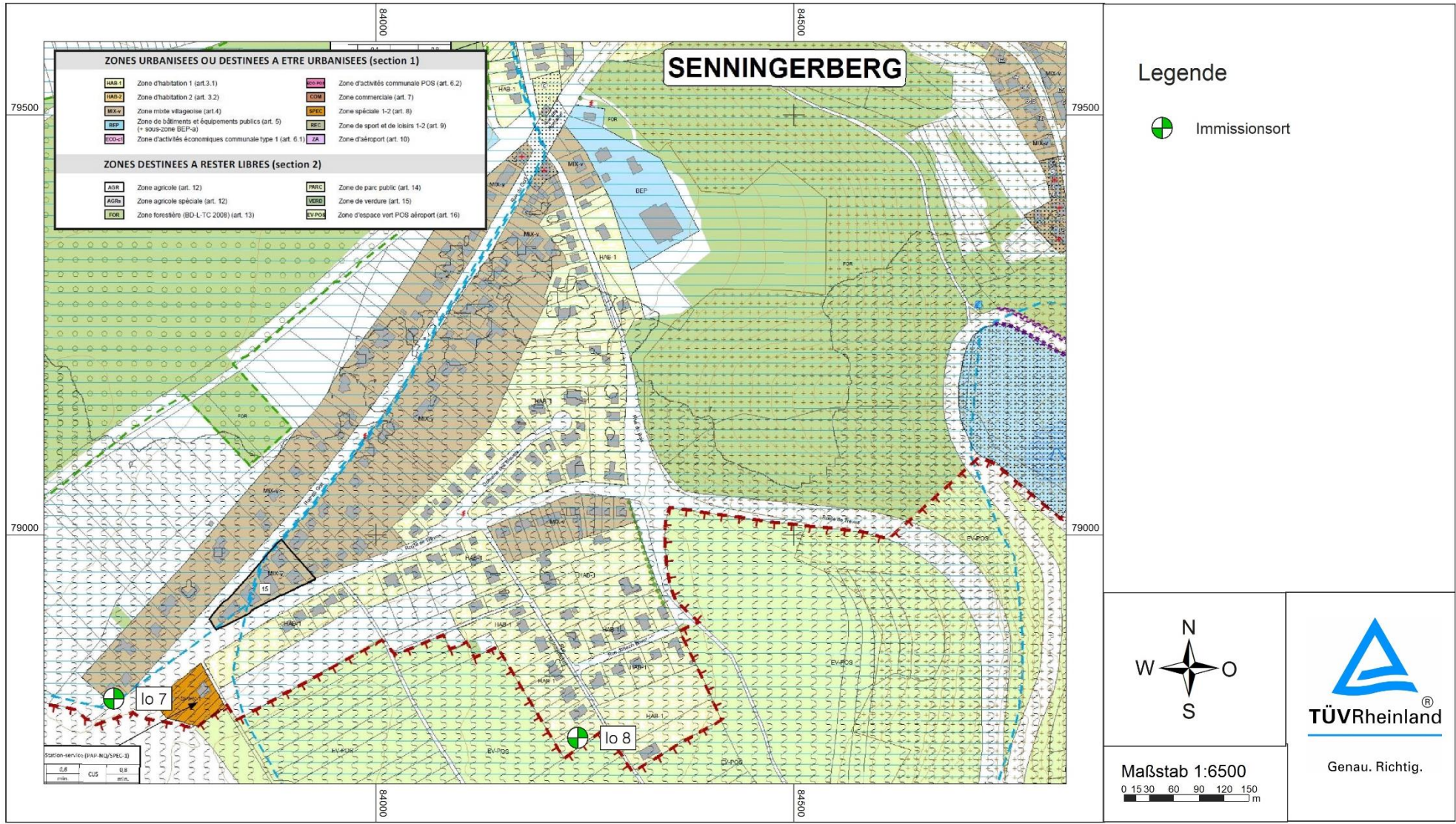


Abbildung 2.4: Gebietsausweisungen im Bebauungsplan (PAG) der Gemeinde Niederranven (Heienhaff)

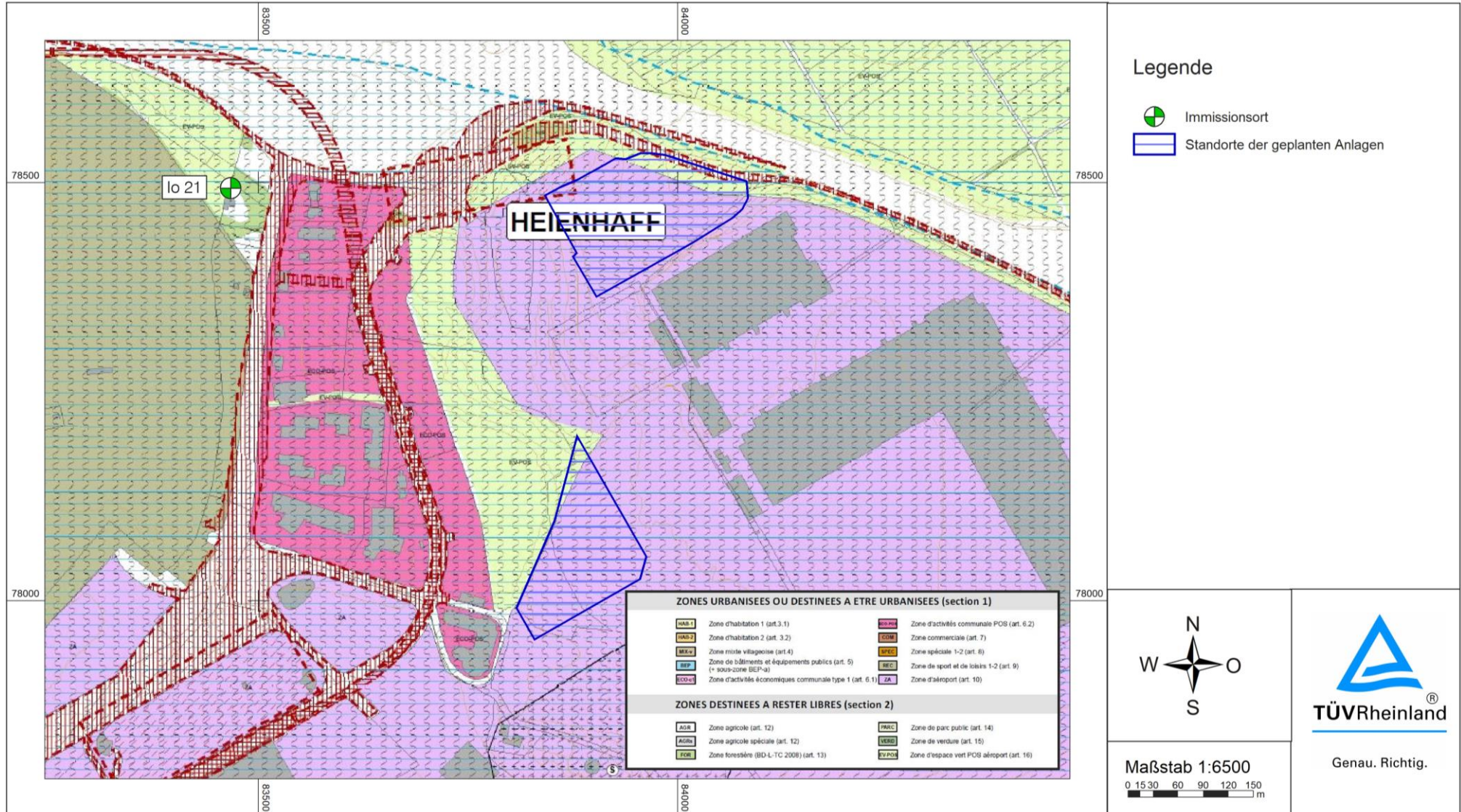
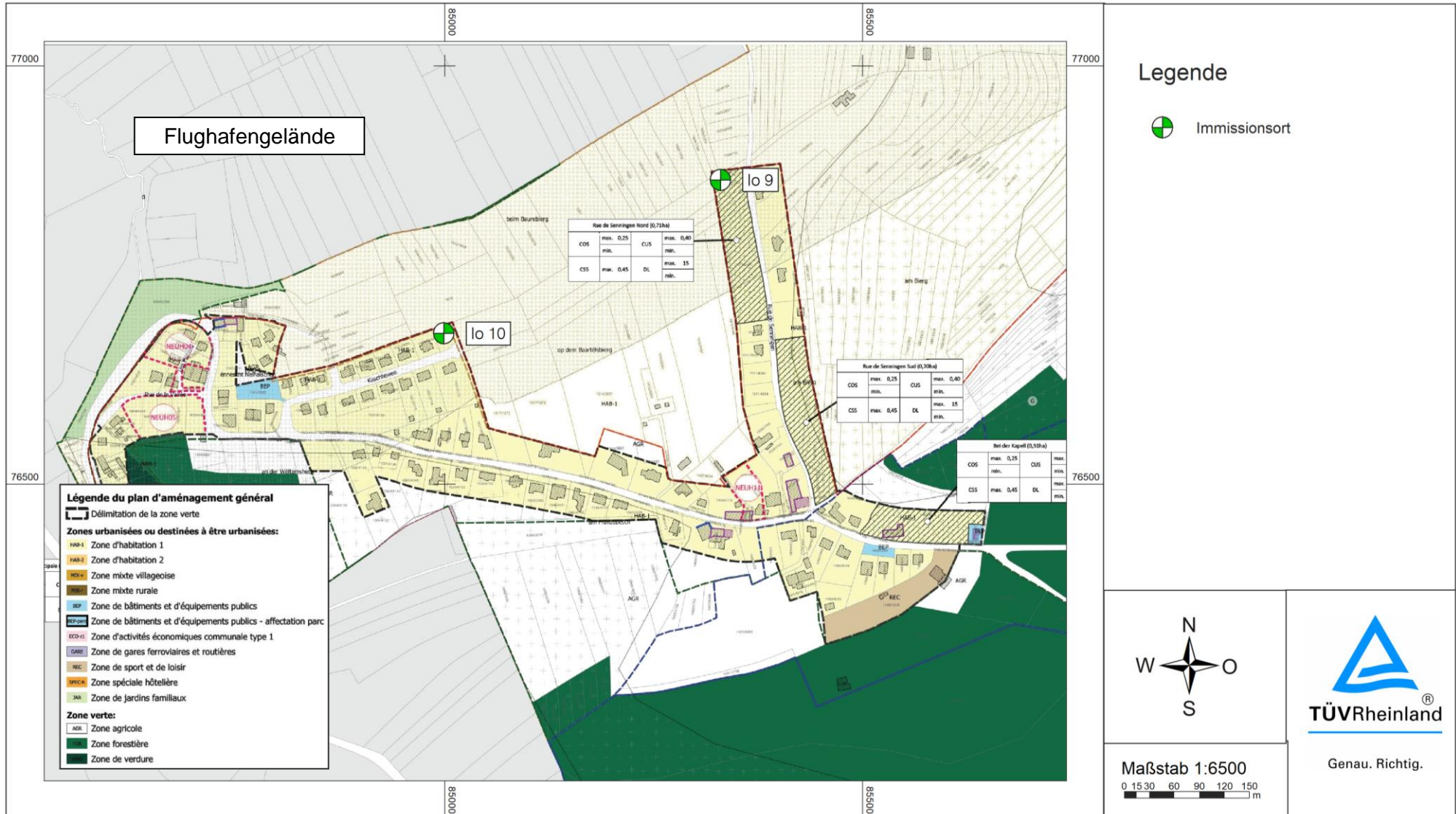


Abbildung 2.5: Gebietsausweisungen im Bebauungsplan (PAG) der Gemeinde Schuttrange (Neihaischen)



3 Betriebsbeschreibung

Die Lärmimpactstudie soll im Vorfeld zum Genehmigungsantrag nach dem Commodo / Incommodo Gesetz [1] auch als Bestandteil einer Umweltverträglichkeitsprüfung (EIE) vorgelegt werden. Um bei beiden Verfahren einbezogen zu werden, betrachtet die Lärmimpactstudie zwei geplante Projektphasen:

- Phase 1 (bzw. „phase intermédiaire“): 3 Tanks und 4 Pumpen.
- Phase 2: mit Erweiterung auf 6 Tanks und 10 Pumpen. Die Phase 2 ist für den Antrag nach Commodo / Incommodo nicht relevant (Horizont 2030).

Die Anlage wird über eine Pipeline der NATO („Organisation des Nordatlantikvertrags“) versorgt. Diese wird bis zum neuen Betriebsgrundstück („Landside“) verlängert.

Im Betriebsbereich „**Landside**“ (nördliches Grundstück) sind folgende Betriebsvorgänge und Anlagen geplant:

- Zu-, Abfahrt und Parkplatz: die Anbindung zum öffentlichen Straßennetz erfolgt über die Ein- und Ausfahrt im Südwesten des Betriebsgrundstücks. Gemäß [18] werden 80 Pkw-Bewegungen pro Tag erwartet (Mitarbeiter und Wartung). Die Zufahrt von Lkws ist nur in Havarie-Fall zu erwarten. Die Anlage ist so ausgelegt, dass die üblichen Wartungsarbeiten der Tanks und Anlagen ohne externe Anlieferung von Kerosin durchgeführt werden. Die Kerosinanlieferung per Lkw (gemäß [18] wären in diesem Fall 65 Lkw pro Tag zu erwarten) ist daher nicht Bestandteil der Lärmimpactstudie. Für die Phase 2 wird eine Erhöhung der Pkw-Bewegungen auf 100 Pkw-Bewegungen pro Tag geschätzt.
- Entladestation Lkw: diese ist wie o.g. nur für den Havarie-Fall geplant. Die Entladung der Lkw im Havarie-Fall wird nicht berücksichtigt.
- Bürogebäude: aus diesem Betriebsbereich sind keine relevanten Geräuschmissionen zu erwarten.
- Oberirdische Tanks (Phase 1: 3 Tanks, Phase 2: 6 Tanks): aus diesem Betriebsbereich sind keine relevanten Geräuschmissionen zu erwarten.
- Pumpenstation: In der Phase 1 sind 4 Pumpen geplant, in der Phase 2 ist eine Erweiterung auf insgesamt 10 Pumpen geplant. Die Pumpen sind überdacht, aber nicht eingehaust. Lediglich die Westseite ist für den Witterungsschutz durch eine Wand zu.

- Wasser-/Luftabscheider zur Abscheidung von Luft und Wasser aus dem Kerosin.
- „Slop Tank“ / „Recovery Tank“ zur Zwischenlagerung von Kerosin bei Kerosinablass während Wartungsarbeiten; nicht immissionsrelevant.
- Trafos und Notstromaggregate: die Notstromaggregate werden nur im Notfall betrieben. Der Testbetrieb (30 Minuten tags) erfolgt alle 3 bis 6 Monate und wird daher auch nicht berücksichtigt.
- Feuerlöschstation: diese wird auch nur im Notfall betrieben und daher nicht berücksichtigt.

Im Betriebsbereich „**Airside**“ (südliches Grundstück) sind folgende Betriebsvorgänge und Anlagen geplant:

- „Control Building“ mit Sicht auf das Gelände, Umkleideraum, Lagerung von Wartungsprodukten, Technikbereich, nicht immissionsrelevant.
- Werkstätten, nur tagsüber betrieben.
- Pumpen für Zusatzstoffe: diese Zusatzstoffe werden nur für Militärflugzeuge verwendet; der Betrieb der Pumpen wird daher nicht berücksichtigt.
- 4 Tankstationen zur Betankung der Tankfahrzeuge des Flughafens.
- 1 Diesel-Tankstation für die Tankfahrzeuge.
- 1 Stellplatz für die Tankfahrzeuge: diese werden nach der Flugzeugbetankung immer zuerst getankt und dann abgestellt, da sie nicht leer stehen dürfen (Kondensation).
- 1 Stellplatz für die Service-Fahrzeuge bei der Betankung der Flugzeuge durch das Hydrantennetz (Filter, Durchflussmesser, Steuerungen).
- 1 Stellplatz NATO-Lkws, langfristiges Parken, keine regelmäßigen Bewegungen, nicht immissionsrelevant.

4 Vorgehensweise

Zur Beurteilung der Geräuschsituation ist folgende Vorgehensweise geplant:

- Erfassung der örtlichen und baulichen Gegebenheiten für die Schallausbreitungsrechnung mit Hilfe von:
 - digitalen Höhendaten zur Topographie und zu den Gebäuden,
 - Anlagenplänen, Orthophotos.
- Festlegung eines Betriebsszenarios für die geplante „Fuel Facility“ für die Zeiträume tags (lauteste Stunde 7:00 – 22:00 Uhr) und nachts (lauteste Stunde 22:00 – 7:00 Uhr), siehe Kapitel 3.

Die „seltenen Ereignisse“, die im vorgenannten Betriebsszenario beschrieben wurden, werden für die Bildung des Beurteilungspegels nicht betrachtet, jedoch werden diese in der Lärmimpaktstudie weiterhin im Text dokumentiert.
- Auf der Basis der Anlagenbeschreibung, von Herstellerangaben und Erfahrungswerten des TÜV Rheinland werden die von den geplanten Anlagen verursachten Geräuschemissionen (Schallleistungspegel der Außenquellen und des anlagenbezogenen Freiflächengeschehens) im Frequenzbereich 31 Hz bis 8 kHz ermittelt.
- Durchführung von Ausbreitungsrechnungen nach DIN ISO 9613-2 [4] auf Grundlage eines 3D-Modells zur Ermittlung der Geräuschimmissionen durch das neue „Fuel Facility“ inklusive Freiflächengeschehen auf den geplanten Betriebsgrundstücken „Airsid“ / „Landsid“ an den in Tabelle 2.1 definierten Immissionsorten für die lautesten Stunden am Tag (7:00 – 22:00 Uhr) und in der Nacht (22:00 – 7:00 Uhr).

Als Ergebnis erhält man eine Auflistung der Immissionspegel der einzelnen Geräuschquellen und durch energetische Addition den Gesamt-Immissionspegel der geplanten Anlagen an den Immissionsorten. Stationäre und mobile Quellen werden getrennt dargestellt.
- Bewertung der Geräuschsituation für den Tag und die Nacht nach dem Règlement grand-ducal von 1979 [2]. Dabei soll geprüft werden, dass der Lärmimpakt durch die neuen Anlagen nicht relevant unter Beachtung der Einstufung der o.g. Immissionsorte gemäß dem Artikel 3 des Règlement grand-ducal von 1979 [2] ist. Dies ist u.E. der Fall, wenn die in Tabelle 2.1 vorgeschlagenen Immissionsrichtwerte um mindestens 15 dB unterschritten

werden⁵. Sollte mit dem o.g. Betriebsszenario diese Relevanzgrenze überschritten werden, sind Minderungsmaßnahmen zu erarbeiten.

- Die durch die Verlagerung des Standortes bedingte Zusatzbelastung, die durch die Vorgänge auf dem Betriebsgelände des Flughafens hervorgerufen wird, ist unseres Erachtens in Bezug auf die Geräuschvorbelastung ([17]) vernachlässigbar, da diese lediglich Lkw Bewegungen betrifft. Der Fahrweg zum Apron P1 (Passagiere) wird zwar länger, aber der Fahrweg zu P7/P10 (Cargo) entsprechend kürzer. Zusätzlich werden durch die Benutzung von Hydranten auf P7/P10 die Lkw durch leichte Nutzfahrzeuge ersetzt. Diese Zusatzbelastung wird daher in der Studie nicht quantifiziert.

Abteilung Immissionsschutz / Lärmschutz

Bearbeitet von:



M. Sc. Sylvie Dugay

Geprüft durch:



Dipl.-Ing. Nicolas Boulnois

Köln, 24.03.2021
936/21251367/01

⁵ Dies entspricht z.B. die Relevanzgrenze nach DIN 45691 [6].

Anhang 1: Verwendete Vorschriften, Richtlinien und Unterlagen

A1.1 Gesetzliche Regelungen

- [1] Loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.
- [2] Règlement grand-ducal du 13.02.1979 concernant le niveau de bruit dans les alentours immédiats des établissements et des chantiers.
- [3] Arrêté N°: OA/2019/001 vom 18.03.2019 „Zulassung [...] für die Durchführung technischer Forschungs- und Prüfaufgaben im Umweltbereich“.

A1.2 Ausländische Normen und Richtlinien

- [4] ISO 9613-2 „Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien“, Teil 2: „Allgemeines Berechnungsverfahren“, Ausgabe Oktober 1999 (Diese Ausgabe enthält gegenüber dem Entwurf September 1997 keine Änderungen.).
- [5] DIN EN 12354 „Berechnung der akustischen Eigenschaften von Gebäuden aus den Bauteileigenschaften“, Teil 4: „Schallübertragung von Räumen ins Freie“, Ausgabe April 2001.
- [6] DIN 45691 „Geräuschkontingentierung“, Ausgabe Dezember 2006.

A1.3 POS Aéroport und Bebauungspläne (PAG)

- [7] Règlement grand-ducal du 19 octobre 2020 modifiant le règlement grand-ducal du 17 mai 2006 déclarant obligatoire le plan d'occupation du sol (POS) « Aéroport et environs » en vue de rendre obligatoire une troisième modification du POS « Aéroport et environs ».
- [8] Plan d'Aménagement Général de la ville de Luxembourg, approuvé le 05.10.2017 et le 18.02.2020.
- [9] Plan d'Aménagement Général de la commune de Sandweiler, approuvé le 04.08.2006.
- [10] Plan d'Aménagement Général de la commune de Niederanven, Plans n°3 et 5 du 06.01.2016.
- [11] Plan d'Aménagement Général de la commune de Schuttrange, approuvé 27.04.2020.

A1.4 Betriebsgenehmigungen

- [12] Arrêté Nr. 1/99/3181 du 9 août 2010, Administration de l'Environnement – Grand-Duché de Luxembourg (Cargo Center et hall transitaire).

A1.5 Weitere Unterlagen

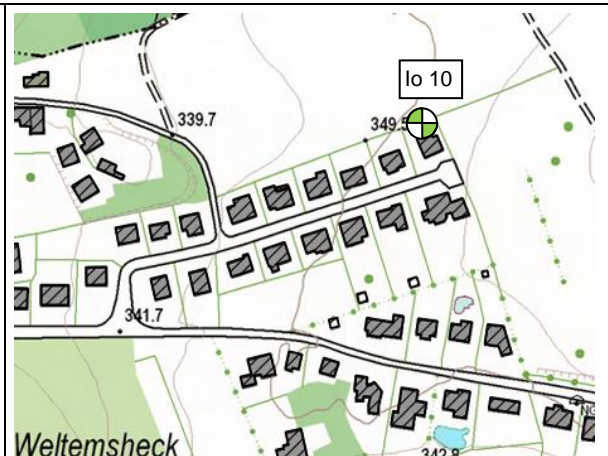
- [13] Leitfaden für die Erstellung von Lärmimpactstudien für Anlagen und Baustellen, TÜV Rheinland Energy GmbH, Köln, 16.10.2018.

- [14] Open Data WMS and WMTS de l'Administration du cadastre et de la topographie du Grand-Duché du Luxembourg, WMS-Version 1.3.0, mit folgenden Layer :
- Cartes de bruit en agglomération 2016: Bruit routier
 - Cartes de bruit en agglomération 2016: Bruit routier nocturne
 - Cartes de bruit en agglomération 2016: Bruit rail
 - Cartes de bruit en agglomération 2016: Bruit rail nocturne
 - Cartes de bruit 2016: Bruit routier
 - Cartes de bruit 2016: Bruit routier nocturne
 - Cartes de bruit 2016: Bruit rail
 - Cartes de bruit 2016: Bruit rail nocturne
 - Cartes de bruit 2016: Bruit aéroport
 - Cartes de bruit 2016: Bruit aéroport nocturne.
- [15] Portail des Travaux publics (<http://www2.pch.etat.lu/comptage/home.isf>), Verkehrszahlen aus dem Jahr 2017 (2016 war nicht mehr abrufbar).
- [16] Ponts et Chaussées, modélisation du réseau national, trafic routier 2012, Trafic journalier moyen annuel, 25.11.2013.
- [17] Ministerium für Transport, Ministerium für Umweltschutz, Untersuchungen der Umweltbelastungen durch den Flughafen Luxemburg, Teilbericht Fluglärm und Bodenlärm in der Umgebung des Flughafens Luxemburg, TÜV Rheinland, Mai 1998.
- [18] Analyse de l'évolution du trafic dans le cadre du screening du projet „NAFF“ de l'Aéroport de Luxembourg, TR-Engineering ingénieurs –conseils, Rév. 1 – 20/01/2021.

Anhang 2: Dokumentation der Immissionsorte

Abbildung A.2.1: Immissionsorte – Fotos und Ausschnitte aus der topographischen Karte
1:5000

	
<p>Blick auf die Südwestfassade des Hauses 41, Rue du Golf in Senningerberg (Gemeinde Niederanven).</p>	<p>Ausschnitt aus der topographischen Karte.</p>
	
<p>Blick auf die Südwestfassade des sich aktuell im Bau befindlichen Zweifamilienhauses am 26, Rue Munsterbusch. Das Haus weist 3 Stockwerke aus.</p>	<p>Ausschnitt aus der topographischen Karte.</p>



Schrägluftbildansicht von Westen aus auf das Wohngebiet Kiischtewee in der Ortschaft Neihaischen (Gemeinde Schuttrange) mit dem lo 10 im 1. OG an der Nordfassade des östlichsten Wohnhauses © Google Okt. 2021.

Ausschnitt aus der topographischen Karte.



Schrägluftbildansicht von Osten aus auf das Wohnhaus 3, Route de Trèves in der Ortschaft Neihaischen (Gemeinde Schuttrange) mit dem lo 21 im 1. OG an der Ostfassade © Google Okt. 2021

Ausschnitt aus der topographischen Karte.

MEV Eval. des incidences environn.

From: Régis Ossant
Sent: Wednesday, May 19, 2021 09:55
To: MEV Eval. des incidences environn.
Subject: 98533 « New Aviation Fuel Facilities » sur le territoire de la commune de Niederanven

Madame Zimmer,

Faisant suite à votre message du 21 avril à M. Alain Gouleven, qui nous a aimablement transmis votre requête, la DAC n'a pas d'informations particulières à demander au maître d'ouvrage. La coordination actuellement en place entre l'exploitant de l'aéroport et nos services est suffisante pour couvrir les questions relatives au projet. La seule exigence est que les infrastructures ne devront pas dépasser une altitude de 415m au-dessus du niveau de la mer, mais les personnes en charge du projet m'ont confirmé que cet aspect avait été pris en compte.

Meilleures salutations,

Régis Ossant

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Direction de l'Aviation Civile

4, rue Lou Hemmer . L-1748 Luxembourg
Tél. (+ 352) 247-74919 . Fax: (+ 352) 467790
E-mail: regis.ossant@av.etat.lu
www.gouvernement.lu . www.luxembourg.lu
www.mmtp.lu . www.dac.lu

LU  **EMBOURG**
LET'S MAKE IT HAPPEN



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Santé

La Ministre de la Santé

à

Madame la Ministre de l'Environnement,
du Climat et du Développement durable



Luxembourg, le 21 mai 2021

Concerne: Evaluation du projet « New Aviation Fuel Facilities » sur le territoire de la commune de Niederanven — Demande d'avis sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation

Réf. : 838x6f3bf

Retourné à Madame la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable l'avis demandé.

Pour la Ministre de la Santé,

Claire ANGELSBURG
Conseiller de Gouvernement 1^{ère} Classe



19 MAI 2021

Concerne: **Evaluation du projet « New Aviation Fuel Facilities » sur le territoire de la commune de Niederanven — Demande d'avis sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation**

Le service Environnement de la Direction de la Santé accuse bonne réception de la demande du 21 avril 2021 concernant le projet projet « New Aviation Fuel Facilities » sur le territoire de la commune de Niederanven.

En tant qu'organe du Ministère de la Santé, le service Environnement s'occupe de tous les facteurs dans l'environnement ayant un impact potentiel sur la santé et par conséquent il sera apprécié si le rapport d'évaluation du maître d'ouvrage pourrait contenir des informations précises sur tous les facteurs possibles du projet pouvant nuire à la santé humaine.

Plus précisément, le rapport devrait contenir si applicable des détails sur les compositions des substances chimiques stockées et utilisées sur le site ainsi que les méthodes de stockage. D'autre part, le rapport d'évaluation devrait contenir une évaluation précise des risques des divers facteurs environnementaux présents sur le site et leur impact potentiel sur la santé humaine et la population luxembourgeoise. Exemples sont des risques de contamination du sol et de l'air, contamination de l'eau, nuisance olfactives et sonores, risques d'explosion, etc.

Carole Eicher

Transmis

MISA

Luxembourg, le

19/05/21

Direction de la Santé

Le Directeur



Madame Carole Dieschbourg
Ministre de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable
4, Place de l'Europe
L-1499 Luxembourg

V/réf. : 98533
N.réf. : ESA/PAM/2021-20649/136
Dossier traité par Monsieur Yves MELCHER
Tél. :247-76100 Email : yves.melcher@itm.etat.lu

Concerne : Loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE)

- **Evaluation du projet « New Aviation Fuel Facilities » sur le territoire de la commune de Niederanven**
- **Demande d'avis concernant sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation**

Madame la Ministre,

Par courrier du 21 avril 2021, l'Inspection du travail et des mines (ITM) a été saisie d'un avis conformément à l'article 5 de la loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement concernant le projet « New Aviation Fuel Facilities » (NAFF) à Niederanven.

Le projet NAFF se compose de plusieurs installations, notamment une partie « *landside* » (activité de stockage des produits pétroliers), une partie « *airside* » (activité de distribution des produits pétroliers) et une partie pipeline pour l'alimentation en kérosène (extension du pipeline existant de l'OTAN).

L'ITM étant, dans le cadre de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, administration compétente pour la sécurité du public et du voisinage en général ainsi que pour la sécurité, l'hygiène et la santé sur le lieu de travail, la salubrité et l'ergonomie, les remarques suivantes sont à formuler par rapport au dossier présenté :

1. Les informations indiquées dans le dossier se basent principalement sur la partie « *landside* » et la partie « *airside* » du projet NAFF. Comme le pipeline pour l'alimentation en kérosène fait partie du projet concerné, nous sommes d'avis qu'il est nécessaire d'évaluer également les incidences éventuelles que le pipeline et ses installations annexes peuvent avoir.
2. En ce qui concerne l'évaluation des matières dangereuses, le kérosène est l'unique produit à avoir été recensé. Les incidences éventuelles des autres matières dangereuses (p.ex. additifs) doivent également être évaluées.
3. Outre les risques à évaluer en vertu de la législation dite « Seveso », nous sommes d'avis qu'une évaluation des risques pour la sécurité et la santé des salariés, en tenant compte de tous les produits et de tous les procédés utilisés avec les mesures projetées en matière de sécurité, d'hygiène du travail, de salubrité et d'ergonomie, est à réaliser.

Enfin, nous vous remercions de nous avoir transmis le dossier et nous vous remercions de nous avoir permis de constater que le dossier présenté a uniquement été analysé au titre de l'article 5 de la loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement et que le présent avis ne renseigne pas sur l'état du dossier par rapport à d'autres dispositions légales en vigueur (p.ex. la législation dite « commode », la législation dite « Seveso III », le Code du Travail ainsi que les règlements et les arrêtés pris en son exécution).

En restant à votre disposition pour toute information complémentaire, nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre très haute considération.



Marco Boly
Directeur



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Énergie et de
l'Aménagement du territoire

Département de l'aménagement
du territoire

N/réf. : 98533

Dossier suivi par:

Renée Hostert (tél : 247 – 86 931)

Daniel Martin (tél : 247 – 86 950)

Sandro Castellucci (tél : 247 – 86 910)

Annexe : cartes de superposition projet et POS

Ministère de l'Environnement, du Climat et
du Développement durable

Madame Carole Dieschbourg

4, place de l'Europe
L-1499 Luxembourg

Luxembourg, le 19 mai 2021

Concerne : Evaluation du projet « New Aviation Fuel Facilities » (NAFF) sur le territoire de la commune de Niederanven — demande d'avis concernant le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation

Madame la ministre,

En réponse à votre courrier du 21 avril 2021, je vous prie de trouver ci-après l'avis du Département de l'aménagement du territoire (DATer) ayant trait à la demande d'avis sous rubrique.

Le DATer constate qu'il est prévu de réaliser le projet en question dans la zone d'aéroport (ZA) - secteurs d'approvisionnement (SAP) et de fret (SFT) - du plan d'occupation du sol (POS) « Aéroport et environs », lequel a été déclaré obligatoire par règlement grand-ducal du 17 mai 2006. A ce niveau, aucune incompatibilité entre le projet et le POS n'est à constater.

À ce titre, je vous prie de vous référer aux cartes de superposition projet / POS, annexées à la présente.

Il constate également que le projet en question concernerait également une bande de « zone d'espace vert » (EV) (au nord de la NAFF).

Le DATer tient à souligner que la zone EV fait partie de la zone verte, laquelle est règlementée par la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. Par conséquent, tout projet de construction y prévu, devrait en principe être soumis à une demande d'autorisation conformément aux dispositions de la loi précitée du 18 juillet 2018.

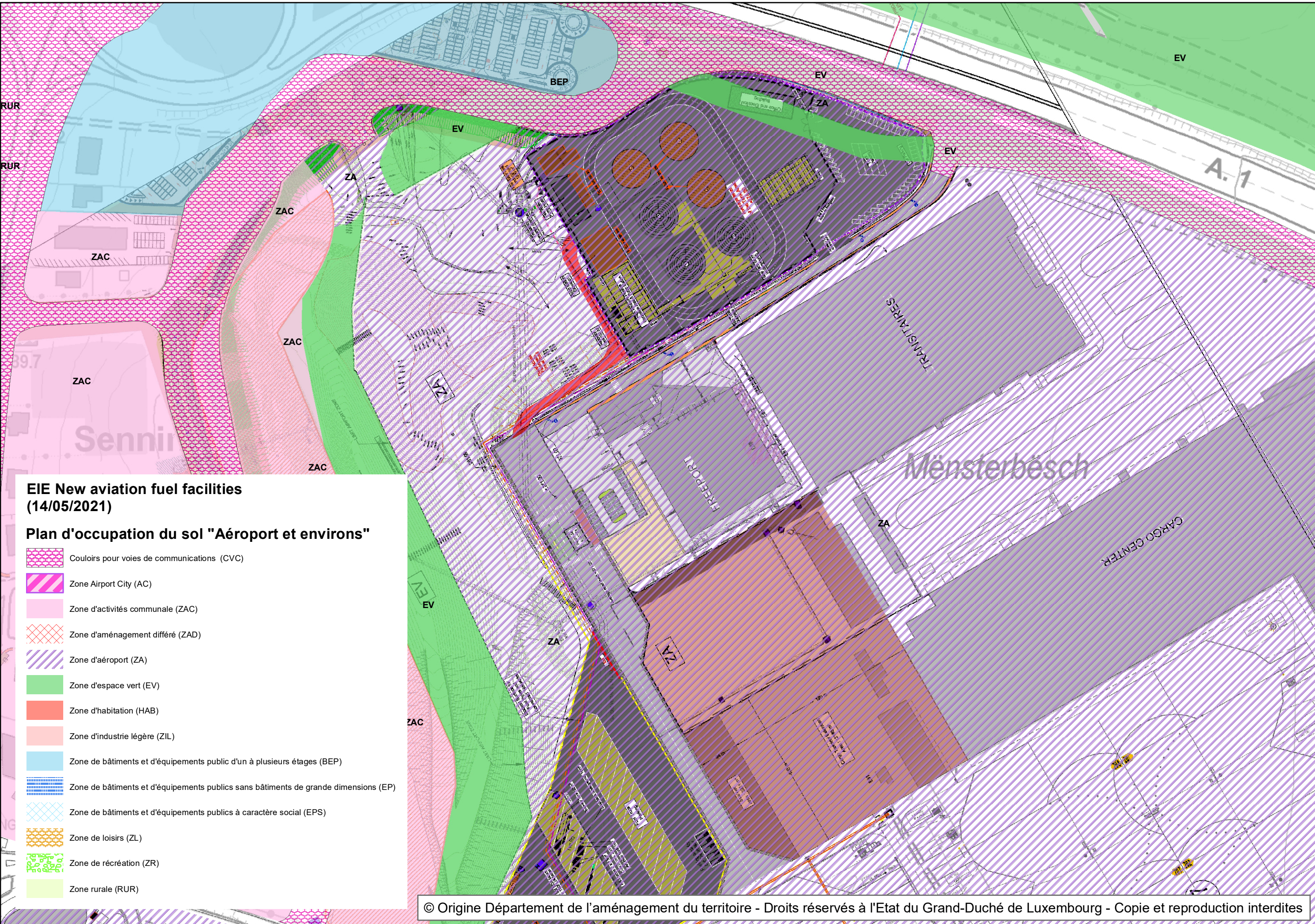
Le DATer se tient à disposition du maître d'ouvrage pour toute information supplémentaire.

Veillez agréer, Madame la ministre, l'expression de mes salutations respectueuses.

Pour le Ministre
de l'Aménagement du territoire

















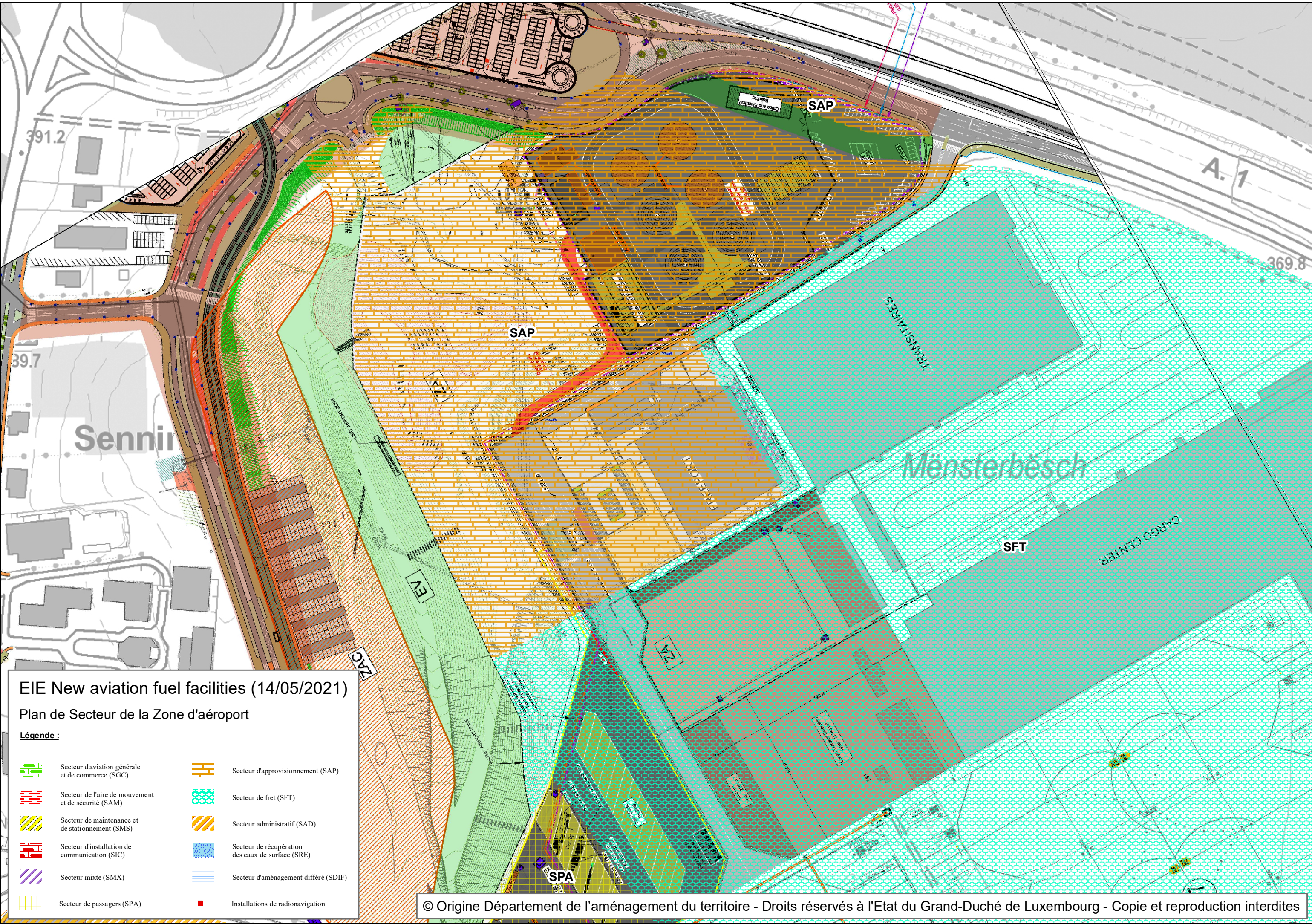
Marie-Josée Vidal
Conseiller de Gouvernement 1^{ère} classe



**EIE New aviation fuel facilities
(14/05/2021)**

Plan d'occupation du sol "Aéroport et environs"













-  Couloirs pour voies de communications (CVC)
-  Zone Airport City (AC)
-  Zone d'activités communale (ZAC)
-  Zone d'aménagement différé (ZAD)
-  Zone d'aéroport (ZA)
-  Zone d'espace vert (EV)
-  Zone d'habitation (HAB)
-  Zone d'industrie légère (ZIL)
-  Zone de bâtiments et d'équipements public d'un à plusieurs étages (BEP)
-  Zone de bâtiments et d'équipements publics sans bâtiments de grande dimensions (EP)
-  Zone de bâtiments et d'équipements publics à caractère social (EPS)
-  Zone de loisirs (ZL)
-  Zone de récréation (ZR)
-  Zone rurale (RUR)



EIE New aviation fuel facilities (14/05/2021)

Plan de Secteur de la Zone d'aéroport

Légende :

- | | | | |
|--|---|---|---|
|  | Secteur d'aviation générale et de commerce (SGC) |  | Secteur d'approvisionnement (SAP) |
|  | Secteur de l'aire de mouvement et de sécurité (SAM) |  | Secteur de fret (SFT) |
|  | Secteur de maintenance et de stationnement (SMS) |  | Secteur administratif (SAD) |
|  | Secteur d'installation de communication (SIC) |  | Secteur de récupération des eaux de surface (SRE) |
|  | Secteur mixte (SMX) |  | Secteur d'aménagement différé (SDIF) |
|  | Secteur de passagers (SPA) |  | Installations de radionavigation |



À Madame la Ministre Carole Dieschbourg
Ministère de l'Environnement, du Climat et du
Développement durable
c/o Monsieur Charel GLEIS
4, place de l'Europe
L-1499 Luxembourg

**Objet : Loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE).
Evaluation du projet «New Aviation Fuel Facilities» sur le territoire de la commune de
Niederanven**

**Concerne : Avis du CNRA sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport
d'évaluation**

Madame la Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception du dossier référencé en objet, qui nous a été transmis le 21 avril 2021.

Suite à l'examen de ce dossier, le Centre national de recherche archéologique (CNRA) m'a informé que ce projet de construction ne présente qu'un faible impact sur le patrimoine archéologique. Par conséquent, il ne sera pas nécessaire d'y effectuer une opération d'archéologie préventive.

Toutefois, comme aucune investigation scientifique des terrains n'a eu lieu, l'existence de sites archéologiques ne peut pas être entièrement exclue. Pour ces raisons, il est rappelé qu'au cas où des vestiges archéologiques (structures bâties, objets, monnaies...) seraient mis au jour pendant les travaux de terrain, le CNRA et notamment son Service du suivi archéologique de l'aménagement du territoire doit être contacté immédiatement pour être en conformité avec l'article 30 de la loi du 18 juillet 1983 concernant la conservation et la protection des sites et monuments nationaux. Cette loi prévoit que toute découverte d'éléments pouvant intéresser l'archéologie doit immédiatement être signalée au bourgmestre de la commune, qui en assure la conservation provisoire et en informe d'urgence le CNRA.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes salutations distinguées.

Sam Tanson
Ministre de la Culture

**Pour tout complément d'information, je vous invite à contacter
le Service du suivi archéologique de l'aménagement du territoire du CNRA
Tél: 260 281 53 - amenagement@cnra.etat.lu
www.cnra.lu**

Copie à : Centre national de recherche archéologique



REGISTRE aux DELIBERATIONS
du COLLEGE DES BOURGMESTRE
ET ECHEVINS

Séance du 5 mai 2021

Membres présents :

Président : WEYDERT R.,
Échevins : SCHILTZ J. et TERNES F.,
Secrétaire : JACOBY C.,
Membre absent (excusé) : //

Ministère de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable

20 MAI 2021

N°

Objet: NEW AVIATION FUEL FACILITIES – projet de construction d'une nouvelle « Fuel Farm » avec 6 réservoirs de 5000 m³ chacun sur le site de l'aéroport de Luxembourg

LE COLLEGE ECHEVINAL,

Vu la demande présentée par la « Société de l'Aéroport de Luxembourg » dans le cadre de son projet de construction d'une nouvelle « Fuel Farm » avec 6 réservoirs de 5000 m³ chacun sur le site de l'aéroport de Luxembourg;

Vu la loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE);

Vu que le projet dont question figure sous à l'annexe IV (point 4) du règlement grand-ducal du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement;

Vu l'article 5 de la loi précitée prévoyant qu'un avis sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation doit être établi;

à l'unanimité

avise favorablement

le projet dont question.

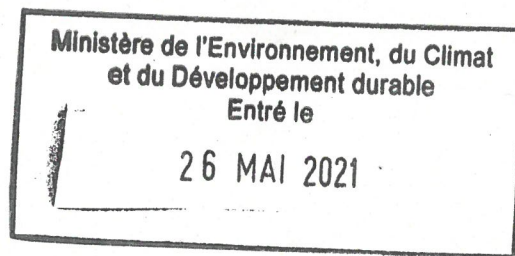
Ainsi délibéré

En sa séance, date que dessus

(suivent les signatures)

Pour expédition conforme

Le Bourgmestre, Le Secrétaire,



Réf. : 27/2021/11/1

(Veuillez indiquer cette référence en cas de réponse)

Ministère de l'Environnement
Madame la Ministre Carole Dieschbourg
4, Place de l'Europe
L-2918 Luxembourg

Luxembourg, le 25 MAI 2021

Concerne : EIE relative au projet NAFF (New Aviation Fuel Facilities)

Madame la Ministre,

Suite à votre demande d'avis dans le cadre de l'évaluation des incidences (EIE) sur l'environnement relative au projet NAFF (New Aviation Fuel Facilities), j'ai l'honneur de vous transmettre par la présente l'avis de la Ville de Luxembourg. Le Délégué à l'environnement de la Ville a analysé les documents à soumettre à l'évaluation des incidences sur l'environnement demandée par la loi du 15 mai 2018. Son analyse suscite les remarques suivantes:

Étant donné que le champ d'application touche la zone de protection des sources éloignée (III) de la zone de captage d'eau souterraine du Birelergrund B1 à B10, il est essentiel que ce volet soit traité dans le cadre d'une EIE. En effet, des résidus de PFAS (substances per- et polyfluoroalkylées) ainsi que certains constituants de fluides de dégivrage utilisés dans l'enceinte de l'aéroport sont détectés régulièrement dans certains captages d'eau souterraine. Les sources en question sont très importantes, étant donné qu'elles représentent presque 10% de l'approvisionnement en eau potable de la Ville.

A noter également que la zone de protection en question est actuellement en procédure de détermination à travers le projet de règlement grand-ducal portant création de zones de protection autour du site de captages d'eau souterraine Birelergronn situées sur les territoires des communes de Niederanven, Sandweiler et Schuttrange.

Pour toute question concernant le présent avis, je vous prie de bien vouloir contacter M. Pierre Schmitt, Délégué à l'Environnement de la Ville de Luxembourg (courriel : pschmitt@vdl.lu).

Pour toute question concernant la protection des sources d'eau potable, le Service Eaux (chef de service Max Biell : mbiell@vdl.lu) est à impliquer.

Veuillez croire, Madame la Ministre, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Bourgmestre,

EXTRAIT
ADMINISTRATION COMMUNALE DE SANDWEILER
REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS DU COLLÈGE DES BOURGMESTRE ET ÉCHEVINS

SÉANCE DU 21 mai 2021

Présents : Madame Simone MASSARD-STITZ, bourgmestre ; Monsieur Jean-Paul ROEDER, échevin ;
Monsieur Romain DUMONG, échevin ;
M. Pascal NARDECCHIA, secrétaire communal

Excusé : ///

NEW AVIATION FUEL FACILITIES – Projet de construction d’une nouvelle « Fuel Farm » avec 6 réservoirs de 5000 m3 chacun sur le site de l’aéroport de Luxembourg - Avis

Le collège des bourgmestre et échevins,

Vu la demande présentée par la « Société de l’Aéroport de Luxembourg » dans le cadre de son projet de construction d’une nouvelle « Fuel Farm » avec 6 réservoirs de 5000 m3 chacun sur le site de l’aéroport de Luxembourg;

Vu la loi du 15 mai 2018 relative à l’évaluation des incidences sur l’environnement (EIE);

Vu que le projet dont question figure sous à l’annexe IV (point 4) du règlement grand-ducal du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l’environnement;

Vu l’article 5 de la loi précitée prévoyant qu’un avis sur le champ d’application et le niveau de détail du rapport d’évaluation doit être établi;

Vu la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 ;

à l’unanimité des voix et par appel nominal décide

d’aviser favorablement le projet dont question.

et décide


de soumettre la décision pour approbation aux autorités supérieures compétentes si la législation en vigueur l’impose.

En séance à Sandweiler, date qu’en tête.

Suivent les signatures pour expédition conforme.

Sandweiler, le 21 mai 2021

**Le bourgmestre,
Simone MASSARD-STITZ**



**Le secrétaire,
Pascal NARDECCHIA**

