

**PARKDECK HORNBACH**  
**Extension et transformation des parkings**  
**à Bertrange**  
DOSSIER DE PRESENTATION POUR ANALYSE DU  
BESOIN EVENTUEL D'UNE EVALUATION DES INCIDENCES  
SUR L'ENVIRONNEMENT

Quentin VOGEL  
Thierry KOENIGSBERGER

Mai 2022

Réf. : 04 063b - 3





## **TABLE DES MATIÈRES**

|  |    |
|--|----|
| PREAMBULE .....  | 4  |
| I. CARACTÉRISTIQUES DU PROJET .....  | 5  |
| 1. Informations générales sur le projet.....   | 5  |
| 1.1. Identification de l'établissement .....   | 5  |
| 1.2. Personnes de contact .....  | 5  |
| 1.3. Nature de l'exploitation.....   | 6  |
| 1.4. Emplacement de l'établissement.....   | 6  |
| 1.5. Consultants du projet.....  | 7  |
| 2. Dimension du projet.....  | 8  |
| 2.1. Implantation générale.....  | 8  |
| 2.2. Description générale de l'exploitation et des unités d'activités.....                           | 9  |
| 2.3. Effectif et organisation de travail.....  | 10 |
| 2.4. Chantier .....  | 10 |
| 3. Cumul avec d'autres projets .....   | 11 |
| 4. Utilisation des ressources naturelles .....   | 11 |
| 5. Production des déchets .....  | 13 |
| 6. Pollution et nuisances .....  | 14 |
| 6.1. Emissions atmosphériques et odeurs .....  | 14 |
| 6.2. Rejets dans l'eau et risques de pollution de l'eau .....  | 15 |
| 6.3. Rejets dans le sol et risques de pollution du sol et du sous-sol .....                          | 16 |
| 6.4. Emissions acoustiques et vibrations.....  | 16 |
| 6.5. Rayonnement non ionisant.....   | 17 |
| 6.6. Rayonnement lumineux.....   | 17 |
| 7. Risques d'accidents, notamment par les substances et technologies mises en œuvre .....            | 18 |
| 7.1. Risques relatifs à la sécurité .....  | 18 |
| 7.2. Risques environnementaux.....   | 19 |
| II. LOCALISATION DU PROJET .....   | 21 |
| 1. Occupation des sols existants .....   | 21 |
| 2. Richesse relative, qualité et capacité de régénération des ressources naturelles de la zone ..... | 23 |
| 3. Capacité de charge de l'environnement naturel de la zone .....                                    | 24 |





|  |    |
|--|----|
| III. CARACTÉRISTIQUES DE L'IMPACT POTENTIEL .....                      | 25 |
| 1. Étendue de l'impact .....   | 25 |
| 1.1. Description des alentours.....                                    | 25 |
| 1.2. Impact engendré par les rejets dans l'air .....                   | 27 |
| 1.3. Impact sur l'eau .....  | 27 |
| 1.4. Impact sur le sol.....  | 28 |
| 1.5. Impact engendré par les émissions de bruit et de vibrations ..... | 28 |
| 1.6. Impact relatif au rayonnement non ionisant.....                   | 29 |
| 1.7. Impact relatif au rayonnement lumineux.....                       | 29 |
| 1.8. Impact en matière de déchets.....                                 | 29 |
| 1.9. Impact sur la flore et la faune.....                              | 30 |
| 1.10. Impact sur les infrastructures de transport .....                | 30 |
| 1.11. Impact sur le paysage.....                                       | 30 |
| 1.12. Impact sur le bien matériel.....                                 | 31 |
| 1.13. Impact sur le patrimoine culturel et architectural .....         | 31 |
| 2. Nature transfrontalière de l'impact .....                           | 32 |
| 3. Ampleur, complexité et probabilité de l'impact .....                | 33 |
| 4. Durée, fréquence et réversibilité de l'impact.....                  | 34 |
| IV. ANNEXES .....  | 35 |





## **PREAMBULE**

Le présent dossier présente un projet de transformation des parkings du magasin de bricolage existant Hornbach à Bertrange.

Le site est couvert par l'autorisation d'exploitation n°1/97/0342 délivrée le 30 juillet 1998 par le Ministre de l'Environnement et par l'autorisation n°1/97/0342/69074/III délivrée le 11 août 1988 par le Ministre du Travail et de l'Emploi en vertu de la législation relative aux établissements classés pour l'exploitation notamment du magasin de bricolage et de 475 emplacements de parking publics extérieurs. Depuis cette autorisation, la situation au niveau des parkings a évolué et certains emplacements ont été réutilisés comme zones de stockage pour les besoins du magasin de bricolage. Dans ce contexte, un nouveau parking couvert ouvert sera créé dans le cadre du présent projet afin de rétablir une partie des emplacements de parking perdus au fil du temps à 370 emplacements pour voiture et 8 emplacements pour moto au total. Aucune modification du magasin de bricolage n'est prévue.

Le nouveau parking sera un parking couvert ouvert à utilisation publique sur 2 niveaux (+1 et +2) qui disposera au total de 161 emplacements pour voitures et 8 emplacements pour moto. Ce parking viendra couvrir le rez-de-chaussée sur 84 emplacements. Le rez-de-chaussée et le 1<sup>er</sup> niveau, comptant 156 places pour voitures seront des niveaux couverts. Le 2<sup>ème</sup> niveau, comptant 89 places pour voitures et 8 places pour moto sera un niveau à ciel ouvert.

Le nouveau bâtiment du parking disposera d'une emprise au sol d'environ 80 m x 33 m et d'une hauteur maximale de 8,5 m par rapport au niveau de référence. L'ensemble des emplacements de parking sont répartis sur la parcelle qui dispose d'une surface d'environ 36.000 m².

Le projet est concerné par la rubrique 65 (Chantiers et travaux d'aménagement urbain – Construction de centres commerciaux et de parking) de l'Annexe IV : Liste des projets soumis au cas par cas à une évaluation des incidences du règlement grand-ducal du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement. Dès lors le projet tombe sous les dispositions de l'Article 4 de la loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement dans le cadre duquel une vérification préliminaire est à effectuer par l'autorité compétente (membre du Gouvernement ayant l'Environnement dans ses attributions) pour décider si un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) avec enquête publique est requis.

Le présent 'dossier Screening' établi pour permettre la réalisation de cette vérification préliminaire présente ainsi le projet selon les exigences de l'Article 4 et les critères de l'Annexe II : Informations à fournir dans le cadre de la vérification préliminaire de la loi du 15 mai 2018, afin de permettre à l'autorité compétente, de statuer si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et de requérir, le cas échéant, la réalisation d'une EIE, ou si ceci n'est pas le cas de statuer qu'une EIE n'est pas requise (décision de détermination de l'autorité compétente). Le 'dossier Screening' tient également compte du contenu de l'Annexe I : Critères de sélection visés à l'Article 3 de la loi du 15 mai 2018.





## I. CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

### 1. Informations générales sur le projet

#### 1.1. Identification de l'établissement

Nom : PARKDECK HORNBACH  
Création d'un parking couvert ouvert

Localité : Bertrange

#### 1.2. Personnes de contact

Maître de l'Ouvrage : HORNBACH Baumarkt Luxembourg s.à r.l.  
49, rue du Puits Romain  
L-8070 BERTRANGE

Contact Maître de l'Ouvrage : HORNBACH Baumarkt AG  
M. Carsten HOFFMANN  
Hornbachstrasse, 11  
D - 76879 BORNHEIM / LANDAU  
Tél.: +49 6348 60 2457  
Courriel : Carsten.Hoffmann@hornbach.com

Demandeur : ENERGIE ET ENVIRONNEMENT S.A.  
(et correspondance) M. Quentin VOGEL, ingénieur projets  
M. Thierry KOENIGSBERGER, administrateur  
15, rue d'Epernay  
L - 1490 LUXEMBOURG  
Tél. : 22 46 23  
Courriel : info@enerenvi.lu

Accord du Maître de l'Ouvrage sur le contenu du présent dossier de présentation :

  
.....  
(lieu et date)

  
.....  
(signature)





### 1.3. Nature de l'exploitation

Le site est e.a. couvert par l'autorisation d'exploitation n°1/97/0342 délivrée le 30 juillet 1998 par le Ministre de l'Environnement pour l'exploitation notamment d'un magasin de bricolage et de 475 emplacements de parking publics extérieurs. Depuis cette autorisation, la situation au niveau des parkings a évolué et certains emplacements ont été réutilisés comme zones de stockage pour les besoins du magasin de bricolage. Dans ce contexte, un nouveau parking couvert ouvert sera créé dans le cadre du présent projet afin de rétablir une partie des emplacements de parking perdus au fil du temps à 370 emplacements pour voiture et 8 emplacements pour moto au total. Aucune modification du magasin de bricolage n'est prévue.

Le nouveau parking sera un parking couvert ouvert à utilisation publique sur 2 niveaux (+1, +2) qui disposera au total de 161 emplacements pour voitures et 8 emplacements pour moto. Ce parking viendra couvrir le rez-de-chaussée sur 84 emplacements. Le rez-de-chaussée et le 1<sup>er</sup> niveau, comptant 156 places pour voitures seront des niveaux couverts. Le 2<sup>ème</sup> niveau, comptant 89 places pour voitures et 8 places pour moto sera un niveau à ciel ouvert.

De plus amples informations sont fournies en partie 1) Caractéristiques du projet, § 2. Dimension du projet.

### 1.4. Emplacement de l'établissement

L'établissement est implanté à l'adresse suivante :

43, rue du Puits Romain  
L – 8070 BERTRANGE

La situation topographique de l'établissement est reprise ci-dessous. Un extrait détaillé de la carte topographique (à l'échelle 1/10.000<sup>e</sup>) est également joint en annexe.

Le terrain est enregistré à l'Administration du Cadastre et de la Topographie sous les numéros suivants :

| Commune   | Section        | N° parcelle | Contenance   |
|-----------|----------------|-------------|--------------|
| BERTRANGE | A de BERTRANGE | 1352/6149   | 3ha 68a 98ca |

Les coordonnées LUREF du site où se situera le projet sont reprises dans le tableau ci-dessous :

| LUREF Est | LUREF Nord | LUREF H |
|-----------|------------|---------|
| 73474     | 74802      | 283,95  |



D'après le plan d'aménagement général (P.A.G.) actuellement en vigueur de la commune de Bertrange, le terrain prévu d'accueillir le parking est situé en zone spéciale [SPEC-B].  
Les extraits des parties graphiques et écrites du P.A.G. actuellement en vigueur et du nouveau P.A.G. de la commune de Bertange sont joints en annexe.

La commune de Strassen se trouve à une distance à vol d'oiseau inférieure à 200 m du site.

Aucune zone de protection de la nature ne se situe dans le rayon de 30 m de l'établissement. Le site du projet n'est concerné ni par une zone protégée d'intérêt communautaire du réseau Natura 2000 ni par une zone de protection d'eau potable.

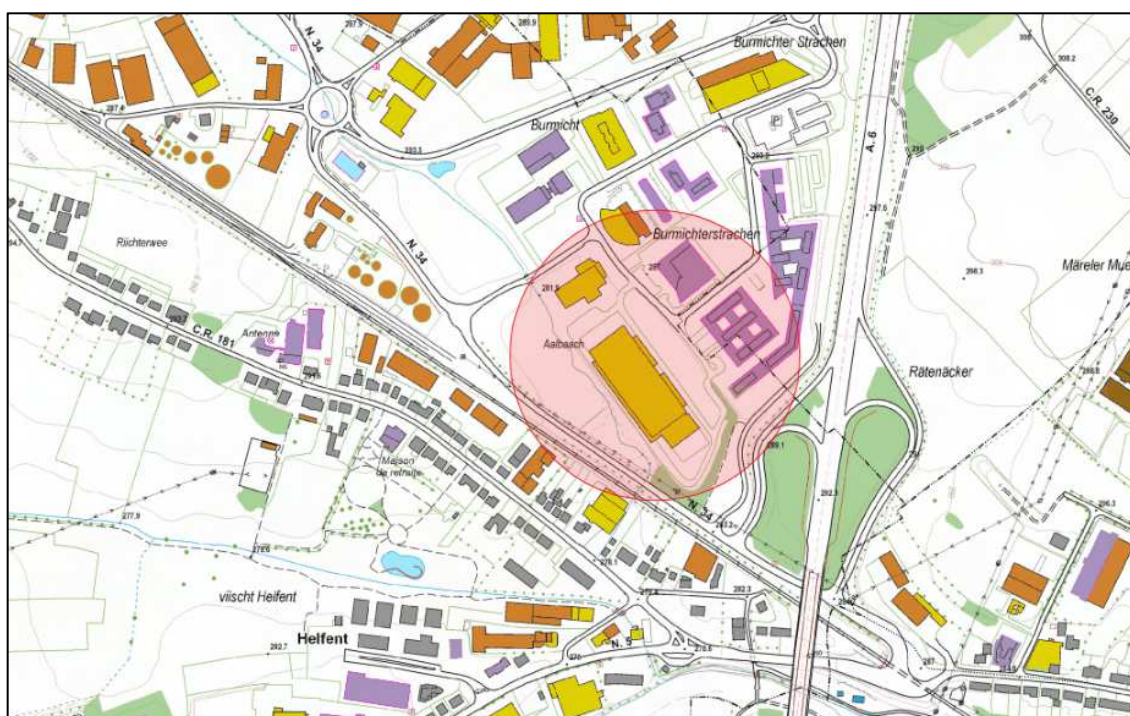


Figure 1 : Situation topographique

## 1.5. Consultants du projet

Architecte : ARCHITEKTURBÜRO SCHARF  
1, rue Bour  
L – 7216 BERELDANGE





## 2. Dimension du projet

### 2.1. Implantation générale

L'implantation générale des parkings est reprise sur le plan de situation et les plans de masse de l'Architecte joints en annexe.

Le site est couvert par l'autorisation d'exploitation n°1/97/0342 délivrée le 30 juillet 1998 par le Ministre de l'Environnement et par l'autorisation n°1/97/0342/69074/111 délivrée le 11 août 1988 par le Ministre du Travail et de l'Emploi en vertu de la législation relative aux établissements classés pour l'exploitation notamment du magasin de bricolage et de 475 emplacements de parking publics extérieurs. Depuis cette autorisation, la situation au niveau des parkings a évolué et certains emplacements ont été réutilisés comme zones de stockage pour les besoins du magasin de bricolage. Dans ce contexte, un nouveau parking couvert ouvert sera créé dans le cadre du présent projet afin de rétablir une partie des emplacements de parking perdus au fil du temps à 370 emplacements pour voiture et 8 emplacements pour moto au total. Aucune modification du magasin de bricolage n'est prévue.

Le nouveau parking sera un parking couvert ouvert à utilisation publique sur 2 niveaux qui disposera au total de 161 emplacements pour voitures et 8 emplacements pour moto. Ce parking viendra couvrir le rez-de-chaussée sur 84 emplacements. Le rez-de-chaussée et le 1<sup>er</sup> niveau, comptant 156 places pour voitures seront des niveaux couverts. Le 2<sup>ème</sup> niveau, comptant 89 places pour voitures et 8 places pour moto sera un niveau à ciel ouvert.

Le nouveau bâtiment du parking disposera d'une emprise au sol d'environ 80 m x 33 m et d'une hauteur maximale de 8,5 m par rapport au niveau de référence.

Le tableau ci-dessous résume l'affectation principale et les surfaces brutes par étage pour le nouveau parking :

| Affectation et surfaces du nouveau parking couvert ouvert |   |                      |
|---|---|----------------------|
| Niveau  | Affectation                                     | Surfaces brutes [m²] |
| Niveau 0  | Parking (84 emplacements couverts pour voiture) | 2.700                |
|   | Cages d'escalier / ascenseurs                   |                      |
|   | Locaux techniques                               |                      |
| Niveau 1  | Parking (72 emplacements pour voiture)          | 2.700                |
|   | rampes parking<br>Cages d'escalier / ascenseurs |                      |





| Affectation et surfaces du nouveau parking couvert ouvert |   |                                   |
|---|---|-----------------------------------|
| Niveau  | Affectation   | Surfaces brutes [m <sup>2</sup> ] |
| Niveau 2  | Parking (89 emplacements pour voiture + 8 emplacements pour moto) | 2.700                             |
|   | rampes parking  |                                   |
|   | Cages d'escalier / ascenseurs                                     |                                   |
| <b>Surface brute totale Parking</b>                       |   | <b>8.100 m<sup>2</sup></b>        |

La surface brute totale du nouveau parking s'élève à 8.100 m<sup>2</sup>.

L'ensemble des emplacements de parking est réparti sur la parcelle qui dispose d'une surface d'environ 36.000 m<sup>2</sup>.

L'accès aux parkings extérieurs et aux emplacements couverts au niveau rez-de-chaussée se fera par l'accès existant au magasin de bricolage depuis la rue du Puits Romain. La sortie existante distincte ne sera pas modifiée.

Les véhicules pourront accéder directement au niveau +1 du parking via un nouvel accès commun depuis la voie publique pour l'entrée et la sortie.

La liaison verticale au sein du parking entre les niveaux +1 et +2 pour les véhicules sera assurée par une rampe circulaire à double sens entre les deux niveaux. Aucun système de guidage parking n'est prévu. Aucun accès des véhicules du niveau 0 au niveau +1 (et inversement) n'est prévu.

Les accès des piétons aux niveaux supérieurs du parking se feront à partir du niveau rez-de-chaussée par les deux cages d'escalier situées aux extrémités. Ces cages d'escalier assureront la liaison verticale entre niveaux et constitueront également les chemins de fuite réglementaires pour assurer l'évacuation des personnes en cas d'incendie ou d'un autre incident.

## 2.2. Description générale de l'exploitation et des unités d'activités

Le site est couvert par l'autorisation d'exploitation n°1/97/0342 délivrée le 30 juillet 1998 par le Ministre de l'Environnement et par l'autorisation n°1/97/0342/69074/III délivrée le 11 août 1988 par le Ministre du Travail et de l'Emploi en vertu de la législation relative aux établissements classés pour l'exploitation notamment du magasin de bricolage et de 475 emplacements de parking publics extérieurs. Depuis cette autorisation, la situation au niveau des parkings a évolué et certains emplacements ont été réutilisés comme zones de stockage pour les besoins du magasin de bricolage. Dans ce contexte, un nouveau parking couvert ouvert sera créé dans le cadre du présent projet afin de rétablir une partie des emplacements de parking perdus au fil du temps à 370 emplacements pour voiture et 8 emplacements pour moto au total. Aucune modification du magasin de bricolage n'est prévue.





Les parkings seront exclusivement dédiés aux visiteurs du magasin de bricolage Hornbach. Le projet n'engendre pas de modification des activités autorisées.

### 2.3. Effectif et organisation de travail

Le projet n'engendre pas une modification des effectifs du magasin de bricolage.

Les horaires d'exploitation sont du lundi au samedi de 6h00 à 20h00.

Les parkings sont et seront liés à l'ouverture du magasin de bricolage et ils sont dédiés exclusivement aux clients de celui-ci (6h00-20h00). L'accès aux parkings est et sera contrôlé par des barrières d'accès.

L'effectif théorique du nouveau parking couvert ouvert selon la prescription ITM-SST 1506 est résumé dans le tableau suivant :

| Effectif théorique du nouveau parking couvert ouvert |                        |                              |           |            |
|--|------------------------|------------------------------|-----------|------------|
| Niveau   | Emplacements           | Facteur                      | Effectif  | Personnes  |
| Rez-de-chaussée                                      | 84 voitures            | 0,6 personne par emplacement | théorique | 51         |
| Niveau 1   | 72 voitures            |                              |           | 44         |
| Niveau 2   | 89 voitures<br>8 motos |                              |           | 59         |
| <b>TOTAL</b>   | <b>253</b>             |                              |           | <b>154</b> |

### 2.4. Chantier

Le terrain est actuellement couvert par le centre commercial et le parking extérieur du centre Hornbach. Le nouveau projet de parking couvert ouvert viendra s'implanter au-dessus d'une partie de ce parking.

Ainsi, les travaux de chantier relatifs à la réalisation du projet parking comprendront e.a. les activités de chantier suivantes :

- Mise en œuvre de l'installation de chantier.
- Travaux de construction gros œuvre pour la réalisation du parking y inclus les travaux de fondation pour la structure portante
- Travaux de parachèvement et travaux de mise en place des installations techniques
- Tests et mise en service de l'établissement, réceptions des équipements

Au stade actuel, la durée totale des travaux pour le chantier du parking est estimée à environ 6 mois.



### 3. Cumul avec d'autres projets

Selon nos informations, aucun autre chantier pouvant être cumulatif avec le présent projet n'est connu. Comme repris sur la vue aérienne ci-dessous, les parcelles environnantes sont en exploitation ou constituent des surfaces agricoles non urbanisées en l'état actuel du côté sud-ouest dont la majeure partie se situe dans une zone à risques concernant la sécurité et la santé des personnes selon le PAG :



Figure 2 : Vue aérienne

### 4. Utilisation des ressources naturelles

Les ressources naturelles utilisées dans le cadre du nouveau parking, sont le sol, l'eau potable et l'eau de pluie (eaux de ruissellement).

La surface au sol du nouveau bâtiment, y inclus les rampes d'accès, sera de 2.700 m<sup>2</sup>. Cependant, il faut souligner que l'ensemble de la surface au sol utilisée pour ce projet sont déjà imperméabilisées par la présence du parking extérieur existant. L'ensemble des emplacements de parking sont répartis sur la parcelle qui dispose d'une surface d'environ 36.000 m<sup>2</sup>.





Les besoins en eau potable pour le magasin de bricolage sont prélevés sur le réseau de distribution public.

En phase chantier, ils seront liés essentiellement à des usages sanitaires et le cas échéant à diverses activités de chantier (arrosages pour fixation de poussières, confection locale de mortiers et de bétons, arrosage de béton, nettoyage des outils et du matériel de chantier).

En phase exploitation, les besoins en eau potable du nouveau parking seront limités, puisqu'un parking en soi n'a pas de besoin spécifique en eau. Les usages de l'eau se limiteront tout au plus au nettoyage des aires de circulation et de stationnement ainsi qu'éventuellement le nettoyage des locaux. Des besoins d'eau à usage technique ne sont pas à prévoir pour le parking. Les besoins en eau potable du centre commercial ne seront pas augmentés par le présent projet.

Les eaux de ruissellement des surfaces imperméabilisées du site ainsi que les eaux récoltées du nouveau parking seront collectées et dirigées vers le réseau public.

Le concept d'assainissement actualisé du site et décrit ci-dessus pour l'évacuation des eaux pluviales du projet fera l'objet d'une demande d'autorisation en vertu de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau (demande intégrée au dossier de demande en vertu de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés).

Le projet n'a pas recours à une utilisation d'autres ressources naturelles comme des eaux de rivière ou de lac, des eaux souterraines ou des zones classées (zones naturelles, zones habitat, zone de protection des oiseaux, ...).





## 5. Production des déchets

La gestion des déchets du magasin de bricolage ne sera pas altérée par le présent projet.

Le projet de réalisation du nouveau parking ne prévoit pas de terrassement.

Dans le cadre des travaux de construction du projet, des chutes de matériaux seront produites. Les quantités de ces déchets ne sont pas estimables à l'avance.

Vu que le parking ne constitue qu'une zone de transition pour les utilisateurs, l'exploitation du parking ne générera que peu de déchets. L'établissement ne disposera pas de lieux de travail et de séjour permanents.

Les types de déchets générés par les usagers seront similaires à ceux d'autres parkings.

Des infrastructures de collecte pour déchets avec tri sélectif seront prévues au niveau des entrées et des issues à des endroits appropriés (pas au niveau des aires de stationnement) pour permettre la collecte des déchets générés par les usagers du parking.

A part cela, les déchets générés en phase exploitation seront liés notamment à l'entretien et la maintenance des installations et des équipements techniques (lampes, accumulateurs au plomb, pièces de rechange, déchets de jardins et de parcs, etc.).





## 6. Pollution et nuisances

La phase chantier et l'exploitation du nouveau parking peuvent présenter les risques de pollution et de nuisance suivants sur les facteurs environnementaux :

- émissions atmosphériques et odeurs (rejets dans l'air)
- rejets dans l'eau et risques de pollution de l'eau
- rejets dans le sol et risques de pollution du sol et du sous-sol
- émissions acoustiques et vibratoires
- rayonnement non ionisant

Les différents facteurs sont analysés ci-après. Aucune pollution et aucune nuisance supplémentaire pour le centre commercial n'est à considérer dans le cadre du présent projet.

### 6.1. Emissions atmosphériques et odeurs

Les principales émissions dans l'air en phase chantier du projet proviendront des gaz d'échappement des engins et équipements de travail lors des différentes phases de travail (phases de construction gros œuvre, de parachèvement et de mise en œuvre des installations et équipements techniques), ainsi que d'un risque de formation de poussières lors des travaux.

En phase exploitation, les rejets de polluants directs dans l'air lié à l'activité même sont liés aux véhicules à moteur combustion empruntant et circulant au sein du parking.

D'autre part, les rejets dans l'air sont liés principalement aux rejets indirects (émissions de CO<sub>2</sub>) liés à la consommation électrique des installations et des équipements techniques (e.a. éclairage, divers autres équipements techniques).

En fonction des besoins exacts en énergie électrique, il est possible que l'alimentation en énergie électrique se fasse au niveau de la moyenne tension moyennant un nouveau poste de transformation. Alternativement, une alimentation basse tension à partir du réseau de distribution public sera prévue. Un tableau général basse tension (TGBT) sera prévu au sein du parking.

Le parking ne sera pas chauffé au vu des locaux en présence (parking couvert ouvert, rampes, locaux techniques et dépôts).

Aucune installation de production de froid centralisée (froid climatique, réfrigération) ne sera prévue.

Des émissions d'odeurs significatives en relation avec le projet ne sont pas susceptibles de se produire.





## **6.2. Rejets dans l'eau et risques de pollution de l'eau**

Les considérations en matière de consommation d'eau potable et celles relatives aux eaux de ruissellement sont reprises dans le chapitre § 4 Utilisation des ressources naturelles.

Les risques de pollution de l'eau en phase chantier seront essentiellement liés à d'éventuelles déperditions d'huiles et d'hydrocarbures des engins et des équipements de chantier intervenant sur le site. Les eaux prélevées pour les besoins de chantier (arrosage pour fixation de poussières, confection locale de mortiers et de bétons, arrosage de béton, nettoyage des outils et du matériel de chantier) pourront être salies par des terres, des poussières ou des matériaux inertes de construction.

Si un stockage d'hydrocarbures s'avérait nécessaire lors des travaux (pour les engins et équipements de chantier), il serait effectué sur une aire comportant un sol étanche et munie d'une rétention suffisante pour contenir tout déversement accidentel. En outre, il sera demandé aux entreprises exécutantes de prendre toutes leurs dispositions pour éviter des déperditions d'huiles, d'essences et autres hydrocarbures provenant directement de leurs engins/équipements.

Les rejets d'eau en phase exploitation se limiteront aux opérations de nettoyage des locaux et des aires de stationnement et de circulation.

Ces eaux usées seront collectées et dirigées gravitairement vers l'égout public. D'autres rejets d'eau en phase exploitation (p.ex. usage technique) seront minimes.

Le risque de pollution des eaux lié à l'activité même du parking est lié à un risque de dégagement incontrôlé d'hydrocarbures (essence, fuel ou huile) en provenance de véhicules fonctionnant avec un moteur à combustion empruntant le parking.





### **6.3. Rejets dans le sol et risques de pollution du sol et du sous-sol**

Les considérations en matière d'utilisation de surfaces au sol sont reprises dans le chapitre § 4 Utilisation des ressources naturelles.

Des rejets dans le sol en phase chantier et en phase exploitation lors d'un fonctionnement normal du projet ne sont pas prévus.

Les risques de pollution du sol et du sous-sol en phase chantier seront essentiellement liés à d'éventuelles déperditions d'huiles et d'hydrocarbures des engins et des équipements de chantier intervenant sur le site.

Le risque de pollution du sol lié à l'activité même du parking est lié à un risque de dégagement incontrôlé d'hydrocarbures (essence, fuel ou huile) en provenance de véhicules fonctionnant avec un moteur à combustion empruntant le parking.

### **6.4. Emissions acoustiques et vibrations**

Les sources de bruit et de vibrations en phase chantier seront liées aux engins et équipements de chantier intervenant lors des différentes phases de travail du projet.

En phase exploitation, les émissions de bruit seront liées aux installations fixes du magasin de bricolage mais également aux véhicules fréquentant le parking. Les émissions de bruit proviendront d'une part des véhicules entrant dans et sortant du parking et d'autre part des véhicules à l'intérieur du parking (circulation des véhicules à l'intérieur et parcage des véhicules).

Au vu de type de parking et de la nature du magasin de bricolage voisin, un afflux permanent de véhicules avec rotation relativement élevée durant les horaires d'ouvertures du magasin de bricolage est à prévoir. En dehors des horaires d'exploitation du magasin et notamment en période nuit (hors 6h00/7h00), le parking ne sera pas exploité.

Au vu du type d'exploitation et de la taille, il est prévu d'évaluer l'impact acoustique généré par les sources de bruit du parking en phase exploitation dans sa situation projetée moyennant une simulation de l'impact acoustique dans le cadre du dossier de demande d'autorisation en vertu de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, afin de vérifier et démontrer que les niveaux de bruits équivalents fixés dans l'autorisation n°1/97/0342 sont respectés.

L'impact acoustique supplémentaire sur l'environnement immédiat n'est à ce stade pas jugé comme étant significatif vu que le nouveau parking couvert ouvert est destiné à rétablir une partie des emplacements de parking perdus au fil du temps et vu que le magasin de bricolage en situation projetée ne disposera pas de plus d'emplacements qu'en situation autorisée.

Des sources générant un impact vibratoire significatif en phase exploitation ne sont pas prévues.





## **6.5. Rayonnement non ionisant**

Aucune source à l'origine d'un rayonnement non ionisant significatif n'est prévue dans le cadre du projet en phase chantier.

Au moment de la rédaction du présent document, aucune source à l'origine d'un rayonnement non ionisant significatif n'est prévue dans le cadre du projet en phase exploitation.

En phase exploitation, les radiations non-ionisantes du projet sont dues principalement aux champs électromagnétiques générés par l'exploitation du tableau général basse tension (TGBT) et du poste de transformation (si prévu). Ces équipements, susceptibles de générer des radiations non-ionisantes, seront aménagés et exploités dans des locaux techniques fermés à l'écart de lieux où peuvent séjourner des personnes.

## **6.6. Rayonnement lumineux**

Le parking couvert ouvert sera uniquement durant l'ouverture du magasin de bricolage (6h00 / 20h00). Il sera à l'origine d'un rayonnement lumineux.

Afin de limiter la pollution lumineuse à un minimum, la conception de l'éclairage du site se fera selon les règles de l'art. Après concertation avec l'Inspection du Travail et des Mines, il a été accepté que l'éclairage normal soit non permanent sous réserve qu'un concept d'éclairage soit développé avec mise en œuvre d'un éclairage normal non permanent commandé par détecteurs de présence dans des plages horaires prédéfinies au sein desquelles une faible fréquentation ou une fréquentation nulle par des personnes est à prévoir (horaire de fermeture du magasin de bricolage).

Dans ce cadre, il sera fait appel à des luminaires énergétiquement performant (luminaire de type LED) avec un rendement lumineux élevé. L'intensité lumineuse de l'éclairage intérieur et extérieur de l'établissement mis en œuvre ainsi que les modalités relatives au fonctionnement de celui-ci seront basées sur les normes et règles en vigueur (e.a. norme EN 12464-2) ainsi que sur base des exigences en matière de prévention incendie imposées par l'Inspection du Travail et des Mines dans ce domaine (ITM-SST I506 : Prescriptions de prévention incendie – Dispositions spécifiques – Parkings couverts de plus de 20 véhicules).





## **7. Risques d'accidents, notamment par les substances et technologies mises en œuvre**

### **7.1. Risques relatifs à la sécurité**

Les risques relatifs à la sécurité du magasin de bricolage ont été considérés dans le cadre de la demande d'autorisation d'exploitation du site. Seuls les risques supplémentaires liés au nouveau parking couvert ouvert sont décrits ci-dessous. Les sources principales de risques liés à l'activité d'un parking couvert ouvert sont les suivantes :

- un accident routier,
- une intoxication par les gaz d'échappement d'un véhicule,
- une coupure de l'alimentation électrique,
- une perte d'hydrocarbures d'un véhicule,
- un incendie.

Les mesures et dispositions qui suivent sont prévues afin de limiter les risques et garantir la sécurité et la santé des personnes au sein du parking :

- Les risques d'accident routier sont gérés par une réglementation limitant la vitesse de circulation des véhicules sur le site du parking et par l'aménagement de zones de circulation des piétons distincts des zones de circulation des véhicules en conformité avec les exigences de la prescription ITM-SST 1506.
- A cette fin, une bande pour piétons avec marquage au sol de 1 m de largeur facilitant l'orientation des personnes est intégrée le long des voies de circulation à chaque étage du parking.
- La ventilation naturelle des étages du parking est assurée par un taux d'ouverture des parois qui dépassera 25 % et qui classe notamment l'établissement en « parking couvert 'ouvert' » selon la recommandation ITM sur les parkings ITM-SST 1506. Les ouvertures libres seront réparties uniformément sur les façades ouvertes de l'établissement.
- En cas de coupure de l'alimentation électrique publique, un éclairage de sécurité non-permanent (batteries autonomes ou batterie centrale) assurera le balisage des chemins d'évacuation pendant 1 heure.
- Le risque de dégagement incontrôlé d'hydrocarbures (essence, fuel ou huile) est géré par la mise en place d'un système de drainage des places de stationnement et des aires de circulation selon la recommandation ITM-SST 1506.
- Le parking sera équipé d'une installation d'alarme incendie généralisée appropriée aux risques. Cette alarme générale pourra être déclenchée à tous les étages du parking projeté par des boutons poussoirs et donnera l'ordre d'évacuer les lieux.





- Compartimentage des locaux en fonction du risque d'incendie ainsi que des couloirs et des cages d'escaliers.
- Mise en œuvre d'issues de secours et de cages d'escaliers réglementaires afin de permettre une évacuation rapide, sûre et facile des personnes.

Le nombre d'emplacements autorisé sous le n°1/97/0342 est supérieur au nombre d'emplacements prévus pour la situation projetée avec le nouveau parking. Le magasin de bricolage ne subira aucune transformation dans le cadre du présent projet. Dans ce contexte, aucun risque supplémentaire significatif n'est à craindre pour le présent projet.

Le magasin de bricolage y inclus le nouveau parking projeté sont situés en dehors des zones à risques définies pour les établissements pour les établissements voisins Kuwait Petroleum Luxembourg S.A. et Esso Luxembourg s.à r.l. soumis à la réglementation SEVESO III suivant la loi du 28 avril 2017 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.

Les limites de cette zone sont reprises sur l'extrait du P.A.G. joint en annexe du présent dossier.

## **7.2. Risques environnementaux**

Comme type de fonctionnement dit anormal, l'incendie et le dégagement accidentel de produits dangereux peuvent être considérés pour le projet. Les risques environnementaux du magasin de bricolage ont été considérés dans le cadre de la demande d'autorisation d'exploitation du site. Seuls les risques supplémentaires liés au nouveau parking couvert ouvert sont décrits ci-dessous :

### Incendie

Les aires de stationnement et les zones de circulation de tous les niveaux du nouveau parking formeront un seul compartiment coupe-feu sur quatre niveaux. Les aires de stationnement et les zones de circulation seront compartimentées coupe-feu par rapport à toute autre partie de l'établissement.

Dans le cadre de la construction du projet, il sera fait appel autant que possible à des matériaux qui lors d'un incendie ne génèrent pas de substances dangereuses et toxiques pour l'environnement (matériaux sans CFC, HCFC, HFC, isocyanates, PCB et PCT). L'isolation du câblage électrique sera exempte de substances halogénées.

Parmi les moyens de prévention d'incendie prévus, on peut citer les éléments suivants :

- installation d'une alarme incendie intégrale avec alertes sonores et lumineuses avec boutons poussoirs à tous les niveaux du parking ;
- compartimentage des chemins de fuite et des cages d'escaliers
- compartimentage des locaux techniques et des locaux de stockage





Parmi les moyens de lutte contre l'incendie prévus, on peut citer les éléments suivants :

- installation d'extincteurs portatifs normalisés adaptés aux risques
- bornes d'incendies extérieures

#### Dégagement accidentel de produits dangereux

Le seul risque de pollution du sol lié à l'activité même du parking est lié à un risque de dégagement incontrôlé d'hydrocarbures (essence, fuel ou huile) en provenance de véhicules fonctionnant avec un moteur à combustion empruntant le parking. Ce risque n'est pas plus important au sein du parking qu'à l'extérieur sur le réseau routier.



## II. LOCALISATION DU PROJET

Le présent chapitre situe la sensibilité environnementale des zones géographiques susceptibles d'être affectées par le projet en tenant compte de :

- ⇒ l'occupation des sols existants ;
- ⇒ la richesse relative, la qualité et la capacité de régénération des ressources naturelles de la zone ;
- ⇒ la capacité de charge de l'environnement naturel par rapport au type de la zone concernée.

### 1. Occupation des sols existants

L'implantation générale du projet est reprise sur le plan d'implantation joint en annexe.

Le nouveau parking est planifié sur une partie du parking existant du magasin de bricolage Hornbach.



Figure 3 : Plan d'implantation

L'occupation des sols existants est reprise sur le plan orthophoto joint en annexe (cf. plan A).

Le site est couvert par l'autorisation d'exploitation n°1/97/0342 délivrée le 30 juillet 1998 par le Ministre de l'Environnement et par l'autorisation n°1/97/0342/69074/III délivrée le 11 août 1988 par le Ministre du Travail et de l'Emploi en vertu de la législation relative aux établissements classés pour l'exploitation notamment du magasin de bricolage et de 475 emplacements de parking publics extérieurs. Depuis cette autorisation, la situation au niveau des parkings a évolué et certains emplacements ont été réutilisés comme zones de stockage pour les besoins du magasin de bricolage.





Dans ce contexte, un nouveau parking couvert ouvert sera créé dans le cadre du présent projet afin de rétablir une partie des emplacements de parking perdus au fil du temps à 370 emplacements pour voiture et 8 emplacements pour moto au total. Aucune modification du magasin de bricolage n'est prévue.

Le nouveau parking sera un parking couvert ouvert à utilisation publique sur 2 niveaux qui disposera au total de 161 emplacements pour voitures et 8 emplacements pour moto. Ce parking viendra couvrir le rez-de-chaussée sur 84 emplacements. Le rez-de-chaussée et le 1<sup>er</sup> niveau, comptant 156 places pour voitures seront des niveaux couverts. Le 2<sup>ème</sup> niveau, comptant 89 places pour voitures et 8 places pour moto sera un niveau à ciel ouvert.

La parcelle cadastrale relative au site d'implantation est inventoriée dans le cadastre des sites potentiellement contaminés. L'extrait du cadastre des sites potentiellement contaminés est également joint en annexe.

Cependant, l'emplacement exact du projet du parking couvert ouvert au niveau de la parcelle n'est pas répertorié comme site potentiellement contaminé.

De plus amples informations relatives aux alentours immédiats du projet sont reprises en partie III.

Au vu de sa localisation, les terrains ne sont pas concernés de près ou de loin par :

- un projet d'infrastructure de transport ainsi qu'un couloir ou une zone superposée tel que répertorié dans le projet de plan directeur sectoriel (PDS) Transports
- une zone de préservation des grands ensembles paysagers (GEP), une zone verte interurbaine (ZIV) ainsi que des coupures vertes (CV) telles que répertorié dans le projet de PDS Paysage
- une zone d'activité économique existante ou projetée telle que répertorié dans le projet de PDS Zone d'activités économiques
- une zone prioritaire d'habitation telle que répertorié dans le projet de PDS Logement.

Le magasin de bricolage y inclus le nouveau parking projeté sont situés en dehors des zones à risques définies pour les établissements pour les établissements voisins Kuwait Petroleum Luxembourg S.A. et Esso Luxembourg s.à r.l. soumis à la réglementation SEVESO III suivant la loi du 28 avril 2017 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.





## **2. Richesse relative, qualité et capacité de régénération des ressources naturelles de la zone**

Le site prévu d'accueillir le projet est situé au sein de la commune de Bertrange. Le site destiné à accueillir le nouveau parking est totalement urbanisé et scellé en l'état actuel.

Aucun abattage d'arbres ou défrichement de biotopes protégés n'est requis pour l'aménagement du parking. Le projet n'est pas concerné par la législation relative à la protection de la nature et des ressources naturelles.

D'après le plan d'aménagement général (P.A.G.) actuellement en vigueur commune de Bertrange, le terrain prévu d'accueillir le parking est situé en zone spéciale [SPEC-B]. Le magasin de bricolage y inclus le nouveau parking projeté sont situés en dehors des zones à risques définies pour les établissements pour les établissements voisins Kuwait Petroleum Luxembourg S.A. et Esso Luxembourg s.à r.l. soumis à la réglementation SEVESO III suivant la loi du 28 avril 2017 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.

Les cartes extraites du Plan National concernant la Protection de la Nature 2017 - 2021, jointes en annexe montrent que ni la zone concernée, indiquée par un cercle bleu, ni son environnement direct ne sont concernés par :

- une zone protégée d'intérêt communautaire du réseau NATURA 2000 (plan B),
- une zone protégée d'intérêt national déclarée, respectivement à déclarer (plan C),
- un couloir écologique ou d'un corridor forestier prioritaire (plan D).

La zone spéciale de conservation ('Habitat'), suivant la liste nationale relative à la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage, la plus proche du site du projet est la zone « Bertrange - Greivelsershaff / Bouferterhaff » (LU0001026) située à plus de 0,5 km au Sud-Ouest (cf. plan E en annexe).

La zone de protection spéciale ('zone de protection des oiseaux'), suivant la liste nationale relative à la directive 79/409/CEE concernant la conservation des oiseaux sauvages, la plus proche est la zone « Région du Lias moyen » (LU0002017) située à plus de 0,5 km à l'Ouest (cf. plan F en annexe).





### 3. Capacité de charge de l'environnement naturel de la zone

Le site prévu d'accueillir le projet ne peut être considéré comme site appartenant à une zone humide, une zone côtière, une zone de montagnes, une réserve ou un parc naturel, une zone répertoriée et protégée (zone protégée d'intérêt communautaire, zone protégée d'intérêt national).

Les cartes issues du site Internet [geoportail.lu](http://geoportail.lu) de l'Administration du Cadastre et de la Topographie (cf. plans G - H joints en annexe) montrent e.a. que le site du projet ne se situe pas à proximité immédiate :

- d'une zone de protection d'eau potable ou dont la procédure est en cours ou créée, telle que définie dans loi modifiée du 19.12.2008 relative à l'eau,
- d'une source d'eau,
- d'un forage,
- d'une installation de captage resp. d'un prélèvement d'eau,
- ou d'un point de contrôle de la qualité de l'eau.

Le site du projet n'est pas situé à l'intérieur de l'emprise de la zone à risques d'inondation HQ100 répertoriée (cf. plan I joint en annexe).

En matière de géologie et d'après les cartes géologiques, le site se trouve en majeure partie sur des alluvions (a) et des marnes et calcaires (li4 et li3) (cf. plan S joint en annexe, reprenant un extrait de la carte géologique générale).

En matière de géologie et d'après les cartes des sols, le site se trouve sur des « Sols argileux » (cf. plan T joint en annexe, reprenant un extrait de la carte des sols).





### **III. CARACTÉRISTIQUES DE L'IMPACT POTENTIEL**

Le présent chapitre considère les incidences notables que le projet pourrait avoir, notamment par rapport aux aspects suivants :

- ⇒ l'étendue de l'impact (zone géographique et importance de la population affectée),
- ⇒ la nature transfrontalière de l'impact,
- ⇒ l'ampleur et la complexité de l'impact,
- ⇒ la probabilité de l'impact,
- ⇒ la durée, la fréquence et la réversibilité de l'impact.

#### **1. Étendue de l'impact**

##### **1.1. Description des alentours**

Dans les alentours immédiats du quartier dans lequel le projet est planifié, les infrastructures ou équipements suivants sont implantées, en cours d'aménagement ou projetées :

- En orientation sud et ouest, quelques terrain non construits, quelques entreprises comme CDCL ou le CNRA. Plus loin au sud-ouest, on retrouve les dépôts pétroliers de Kuwait Petroleum, de Esso Luxembourg et, un peu plus loin, celui de Shell Luxembourg ;
- En orientation nord et est, quelques entreprises comme Dekra s.à r.l., Sodexo Luxembourg et une crèche.

Au vu de la position du parking couvert ouvert, un impact significatif sur les zones d'habitation n'est pas à craindre. En effet, les bâtiments voisins les plus proches dans les alentours immédiats du projet sont des entreprises qui font partie intégrante de la zone d'activités Bourmicht.

Le nombre d'habitants de Bertrange s'élevait à 8472 au 1<sup>er</sup> janvier 2021 (données recueillies sur le site Internet du STATEC), celui de la commune la plus proche, Strassen, s'élevait à 10.249 (données recueillies sur le site Internet du STATEC).

Du point de vue des accès, le projet est accessible depuis la rue du Puits Romain.

Les cartes de bruit stratégiques élaborées par l'Administration de l'environnement en vertu du règlement grand-ducal du 02.08.2006 portant application de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25.06.2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement pour les majeurs axes routiers, pour les axes ferroviaires les plus proches du site du projet ainsi que pour l'aéroport sont jointes en annexe (cf. plans J-O en annexe). Le projet n'est pas concerné par des zones prioritaires de gestion du bruit routier et du bruit ferroviaire.



Suivant la carte 'Modélisation du réseau national – Trafic routier 2015', le trafic routier sur la route N 34 s'élève, sur les 2 sens de circulation, à 17.511 véhicules par jours à hauteur du quartier du site d'implantation.

De plus, sur base des graphiques avec les moyennes journalières pour l'année 2021 des postes automatique de comptage de trafic n°407 et 420, il est fait état d'un total moyen entre 11.685 et 12.752 véhicules par jours.

La zone spéciale de conservation ('Habitat'), suivant la liste nationale relative à la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage, la plus proche du site du projet est la zone « Bertrange - Greivelsershaff / Bouferterhaff » (LU0001026) située à plus de 0,5 km au Sud-Ouest (cf. plan E en annexe).

La zone de protection spéciale ('zone de protection des oiseaux'), suivant la liste nationale relative à la directive 79/409/CEE concernant la conservation des oiseaux sauvages, la plus proche est la zone « Région du Lias moyen » (LU0002017) située à plus de 0,5 km à l'Ouest (cf. plan F en annexe).

L'orthophoto ci-dessous indique la disposition exacte des alentours immédiats du projet :



Figure 4 : Orthophoto (2021) et implantation du projet





## **1.2. Impact engendré par les rejets dans l'air**

Les émissions atmosphériques engendrées par le projet ont été décrites sous I) Caractéristiques du projet, §6.1. Emissions atmosphériques et odeurs.

Un impact significatif dû aux émissions atmosphériques liées à la phase chantier n'est pas à craindre vu la taille de celui-ci. L'impact est similaire à tout autre chantier de cette envergure.

L'impact lié aux émissions atmosphériques du nouveau parking en phase exploitation est lié principalement de manière directe aux véhicules à moteur combustion empruntant le parking et d'autre part de manière indirecte à la consommation électrique des installations et des équipements techniques (e.a. éclairage, divers autres équipements techniques).

Le projet a pour objectif final de rétablir une partie des emplacements perdus au fil du temps. L'objectif n'étant pas de créer des places de stationnement supplémentaires par rapport à la situation initialement autorisée pour le magasin de bricolage Hornbach.

Ainsi de manière globale l'impact supplémentaire lié aux émissions atmosphériques du projet en phase exploitation n'est pas à considérer comme significatif.

Le projet n'est pas concerné par le programme national de la qualité de l'air.

## **1.3. Impact sur l'eau**

Les considérations en matière d'utilisation d'eau potable et relatifs aux eaux de ruissellement du projet sont reprises sous I) Caractéristiques du projet, §4. Utilisation des ressources naturelles, celles en matière d'hydrogéologie et hydrologie sous II) Localisation du projet, §3. Capacité de charge de l'environnement naturel de la zone.

Les rejets dans l'eau et les risques de pollution de l'eau du projet ont été décrits sous I) Caractéristiques du projet, §6.2. Rejets dans l'eau et risques de pollution de l'eau.

A priori, au vu des mesures de prévention prises, aucun impact négatif sur l'eau n'est à envisager de manière significative en phase chantier et en phase exploitation.

Le concept d'assainissement détaillé pour l'évacuation des eaux du projet fera l'objet d'une demande d'autorisation en vertu de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau (demande intégrée au dossier de demande en vertu de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés).





#### **1.4. Impact sur le sol**

Les considérations en matière d'utilisation de surfaces au sol sont reprises sous  
I) Caractéristiques du projet, §4. Utilisation des ressources naturelles, celles en matière de géologie sous II) Localisation du projet, §3. Capacité de charge de l'environnement naturel de la zone.

Les rejets dans le sol et les risques de pollution du sol et du sous-sol du projet ont été décrits sous  
I) Caractéristiques du projet, §6.3. Rejets dans le sol et risques de pollution du sol et du sous-sol.

A priori, au vu des mesures de prévention prises, aucun impact négatif sur le sol n'est à envisager de manière significative en phase chantier et en phase exploitation.

#### **1.5. Impact engendré par les émissions de bruit et de vibrations**

Les considérations en matière d'émissions acoustiques et de vibrations ont été décrites sous  
I) Caractéristiques du projet, §6.4. Emissions acoustiques et vibrations.

En phase chantier, les sources de bruit et de vibrations seront liées aux engins et équipements de chantier intervenant lors des différentes phases de travail du projet.

En phase exploitation, les émissions de bruit seront liées aux installations fixes du centre Hornbach et aux véhicules fréquentant les parkings. Concernant le parking couvert ouvert, les émissions de bruit proviendront d'une part des véhicules entrant dans et sortant du parking et d'autre part des véhicules à l'intérieur du parking (circulation des véhicules à l'intérieur et parcage des véhicules).

Au vu du type d'exploitation et de la taille, l'impact acoustique généré par les sources de bruit du projet en phase exploitation sera évalué moyennant une simulation de l'impact acoustique dans le cadre du dossier de demande d'autorisation suivant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

Le site du projet se situe à proximité de

- L'autoroute A6 et la route nationale N34. Les cartes de bruit du trafic routier font état de niveaux de bruit allant de 60 à 70 dB(A) en période jour (cf. plans J et K, joints en annexe).
- un grand axe ferroviaire (Luxembourg – Kleinbettingen – Arlon) tel que défini dans la directive européenne 2002/49/CE et dans le règlement grand-ducal du 02.08.2006 portant application de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25.06.2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.  
Le magasin de bricolage est impacté par cet axe. Les cartes de bruit du trafic routier font état de niveaux de bruit allant de 60 à 70 dB(A) en période jour (cf. plans L et M, joints en annexe).
- L'aéroport national : Le magasin de bricolage situé à une distance substantielle du trafic aérien (cf. plans N et O, joints en annexe).





Suivant la carte 'Modélisation du réseau national – Trafic routier 2015', le trafic routier sur la route N 34 s'élève, sur les 2 sens de circulation, à 17.511 véhicules par jours à hauteur du quartier du site d'implantation.

De plus, sur base des graphiques avec les moyennes journalières pour l'année 2021 des postes automatique de comptage de trafic n°407 et 420, il est fait état d'un total moyen entre 11.685 et 12.752 véhicules par jours.

Dans le cadre du projet, des sources générant un impact vibratoire significatif en phase exploitation ne sont pas prévues.

Le projet n'est pas concerné par le plan national d'action de lutte contre le bruit.

## **1.6. Impact relatif au rayonnement non ionisant**

Les sources susceptibles d'être à l'origine d'un rayonnement non ionisant ont été décrites sous I) Caractéristiques du projet, §6.5. Rayonnement non ionisant.

Aucun impact négatif en matière de rayonnement non ionisant n'est à envisager de manière significative en phase chantier et en phase exploitation.

## **1.7. Impact relatif au rayonnement lumineux**

Les sources susceptibles d'être à l'origine d'un rayonnement lumineux ont été décrites en partie I § 6.6.

Aucun impact négatif significatif en matière de rayonnement lumineux n'est à envisager aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation.

## **1.8. Impact en matière de déchets**

Les considérations en matière de production de déchets sont reprises sous I) Caractéristiques du projet, §5. Production des déchets.

Plus globalement, les volumes de déchets générés en phase chantier sont à la taille du projet. Ils ne constituent pas de volumes significativement plus importants comparés à des volumes produits dans d'autres chantiers d'envergure.

En phase exploitation, un impact lié à la production de déchets n'est pas à envisager de manière significative.





## **1.9. Impact sur la flore et la faune**

Le projet de construction est prévu à l'écart de toute zone protégée d'intérêt communautaire du réseau NATURA 2000 (Plan B), de toute zone protégée d'intérêt national déclarée, respectivement à déclarer (Plan C) ou d'un couloir écologique ou d'un corridor forestier prioritaire (Plan D).

Au vu de l'occupation antérieure des terrains et de sa localisation, le projet ne sera pas à l'origine d'impacts négatifs significatifs sur la flore et la faune.

## **1.10. Impact sur les infrastructures de transport**

Les considérations en matière d'infrastructures de transport présents dans les alentours immédiats du site sont reprises sous III) Caractéristiques de l'impact potentiel, §1.1. Description des alentours.

En phase chantier, les routes et rues en bordure du site pourraient potentiellement être affectées par les véhicules et engins du chantier (camions du chantier, transports de matériel et d'installations techniques, ...). Il s'agira néanmoins d'un impact non permanent et limité dans le temps.

Le site est couvert par l'autorisation d'exploitation n°I/97/0342 délivrée le 30 juillet 1998 par le Ministre de l'Environnement et par l'autorisation n°I/97/0342/69074/III délivrée le 11 août 1988 par le Ministre du Travail et de l'Emploi en vertu de la législation relative aux établissements classés pour l'exploitation notamment du magasin de bricolage et de 475 emplacements de parking publics extérieurs. Depuis cette autorisation, la situation au niveau des parkings a évolué et certains emplacements ont été réutilisés comme zones de stockage pour les besoins du magasin de bricolage. Dans ce contexte, un nouveau parking couvert ouvert sera créé dans le cadre du présent projet afin de rétablir une partie des emplacements de parking perdus au fil du temps à 370 emplacements pour voiture et 8 emplacements pour moto au total. Aucune modification du magasin de bricolage n'est prévue.

Ainsi, aucune incidence négative significative n'est à craindre.

## **1.11. Impact sur le paysage**

La réalisation du projet n'aura pas un impact négatif sur le paysage étant donné qu'il s'intègre dans une zone d'activités (ZA) où de nombreux établissements tertiaires sont déjà présents. De plus, le site d'implantation comprend déjà en l'état actuel un parking extérieur (cf. partie II, § 1).





La réalisation du projet n'est pas concernée par :

- Une zone de préservation des grands ensembles paysagers (GEP) ;
- Une zone verte interurbaine (ZVI) ;
- Des coupures vertes (CV) ;

telles que définies dans le projet de plan directeur sectoriel « Paysages » au stade actuel.

La zone d'implantation n'est pas reprise dans une zone référencée dans le plan directeur sectoriel « Paysages » (cf. plan R en annexe).

Divers aménagements extérieurs seront réalisés pour le projet afin de garantir une bonne intégration du complexe dans le paysage de la zone d'activités, notamment, de par les dimensions du parking (bâtiments de hauteur similaire).

#### **1.12. Impact sur le bien matériel**

Une infrastructure existante (parking extérieur) est présent sur l'intégralité du site destiné à accueillir le nouveau parking couvert. Le descriptif détaillé des infrastructures existantes présentes sur le site est repris sous II) Localisation du projet, §1. Occupation des sols existants.

A priori, aucun impact négatif significatif sur le bien matériel n'est à envisager,

#### **1.13. Impact sur le patrimoine culturel et architectural**

Il n'y a pas connaissance de biens présents sur le site relevant du patrimoine culturel et architectural.

La zone d'implantation du projet se situe en dehors d'une zone 'limite du Bien du Patrimoine Mondial de l'Unesco' et en dehors d'une zone 'Tampon' telle qu'elle est définie pour le patrimoine mondial de l'Unesco.

Aucun impact négatif significatif sur le patrimoine culturel et architectural n'est donc à envisager aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation.





## 2. Nature transfrontalière de l'impact

Les distances minimales du projet par rapport aux frontières des pays voisins (vol d'oiseau) sont les suivantes :

- ~ 21 km vers l'Allemagne (orientation Est),
- ~ 12 km vers la Belgique (orientation Ouest),
- ~ 12 km vers la France (côté sud).

Au vu des distances minimales à vol d'oiseau par rapport à la frontière et par rapport aux premières habitations des pays limitrophes, les impacts transfrontaliers en matière d'émissions atmosphériques et odeurs, de pollution des eaux, de pollution du sol et du sous-sol, et d'émissions acoustiques sur l'environnement engendrés par l'exploitation du parking lors d'un fonctionnement normal, ainsi que les impacts transfrontaliers engendrés lors d'un éventuel fonctionnement anormal peuvent être considérés comme étant très limités.





### 3. Ampleur, complexité et probabilité de l'impact

L'ampleur de l'impact du projet est liée à la taille de celui-ci.

Le nouveau parking sera un parking couvert ouvert à utilisation publique sur 3 niveaux qui disposera au total de 370 emplacements pour voiture et 8 emplacements pour moto.

Les équipements et les installations techniques du projet mis en œuvre seront à la mesure de la taille de ce parking couvert ouvert. L'ensemble de ces équipements et installations techniques seront mis en œuvre dans des locaux techniques prévus à cet effet.

Cependant, les mesures de sécurité mises en œuvre au sein du parking seront également proportionnellement adaptées. Pour rappel :

- installation d'une alarme incendie intégrale avec alertes sonores et lumineuses à tous les niveaux
- compartimentage des chemins de fuite et des cages d'escaliers
- compartimentage des locaux techniques et des locaux de stockage
- installation d'extincteurs portatifs normalisés adaptés aux risques

L'ampleur de l'impact du projet sur les différents volets environnementaux est détaillée sous III) Caractéristiques de l'impact potentiel, §1. Etendue de l'impact.

La complexité de l'impact (fonctionnement normal ou anormal) n'est pas supérieure à celle d'un autre parking couvert du même type et de la même taille.

La probabilité d'un impact en fonctionnement normal du projet est non nulle comme vu dans les chapitres précédents, mais l'impact négatif est limité en raison des mesures de sécurité et de protection prévues. D'autres mesures ont pour but de faire tendre la probabilité d'un impact en fonctionnement anormal vers zéro.





#### **4. Durée, fréquence et réversibilité de l'impact**

L'impact en provenance du fonctionnement normal du projet en phase chantier aura une durée déterminée.

Au stade actuel, la durée totale des travaux pour la construction du parking est estimée à environ 6 mois.

Si l'on considère l'impact sur l'environnement en provenance d'un fonctionnement normal du projet en phase exploitation, sa durée est par essence indéterminée et sa fréquence est permanente.

Toute réversibilité ne peut s'envisager que lors d'une cessation des activités du projet.

Un impact sur l'environnement en provenance d'un fonctionnement anormal (incendie ou dégagement accidentel de fluide) aura une durée et une fréquence indéterminées.

Cependant, les mesures qui seront prises ont pour but de réduire au minimum ces deux facteurs. La réversibilité de l'impact dépendra de la nature de l'incident, mais elle sera à priori possible au vu de l'envergure des risques environnementaux en présence et au vu des mesures de prévention qui seront prises.





## IV. ANNEXES

- 1) Extrait de la carte topographique avec indication de l'emplacement du projet et rayon de 200 m (éch. 1 : 10.000)
- 2) Extraits du plan cadastral (éch. 1 : 2.500)
- 3) Extraits du Plan d'Aménagement Général (P.A.G.) de la commune de Bertrange : parties graphiques, légende et parties écrites correspondantes ;
- 4) Plans (Architekturbüro Scharf s.à r.l.) :

| N°    | Indice | Dénomination   | Date (indice) | Echelle                                       |
|-------|--------|--|---------------|---|
| 01/04 | -      | Erdgeschoss Situationsplan Bestand<br>Erdgeschoss Situationsplan Neu<br>Lageplan       | 01.04.2022    | 1/500 <sup>(*)</sup><br>1/1000 <sup>(*)</sup> |
| 02/04 | -      | Grundriss Erdgeschoss<br>Grundriss 1. Etage<br>Grundriss 2. Etage                      | 01.04.2022    | 1/200 <sup>(*)</sup>                          |
| 03/04 | -      | Nordost Ansicht (Strassenansicht)<br>Südwest Ansicht (vom Markt aus)<br>Südost Ansicht | 01.04.2022    | 1/100 <sup>(*)</sup>                          |
| 04/04 | -      | Nordwest Ansicht (Strassenansicht)<br>Schnitt Achse 4<br>Schnitt Achse 13              | 01.04.2022    | 1/100 <sup>(*)</sup>                          |

<sup>(\*)</sup>Plans joints au format A3

- 5) Plans, cartes et schémas :

| N° | Dénomination  | Date | Echelle |
|----|---|------|---------|
| A  | Orthophoto échelle 1:2.500 reprenant la zone d'implantation du projet   | 2021 | 1:2.500 |
| B  | Plan National concernant la Protection de la Nature 2017-2021<br>(extrait) :<br>Zones du réseau Natura 2000 déclarées   | 2021 | /       |
| C  | Plan National concernant la Protection de la Nature 2017-2021<br>(extrait) :<br>Zones protégées d'intérêt national déclarées ou à déclarer  | 2021 | /       |
| D  | Plan National concernant la Protection de la Nature 2017-2021<br>(extrait) :<br>Carte des corridors forestiers prioritaires, ainsi que des goulots<br>d'étranglement à maintenir, voire à améliorer et des gros ouvrages<br>prioritaires à réaliser | 2021 | /       |





| N°   | Dénomination   | Date       | Echelle   |
|------|--|------------|-----------|
| E    | Implantation du projet par rapport aux 'Habitats' les plus proches (zones spéciales de conservation réseau 'Natura 2000')                | 2021       | 1:20.000  |
| F    | Implantation du projet par rapport à la zone de protection 'Oiseaux' la plus proche (zones de protection spéciales réseau 'Natura 2000') | 2021       | 1:20.000  |
| G    | Situation du site du projet par rapport aux zones de protection d'eau potable (provisoires, procédure en cours, créées)                  | 2021       | 1:25.000  |
| H    | Situation du site du projet par rapport aux infrastructures de prélèvement d'eau (sources, forages, ...)                                 | 2021       | 1:20.000  |
| I    | Situation du site du projet par rapport à la zone inondable HQ100  | 2021       | 1:50.000  |
| J    | Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LDEN)   | 2021       | 1:5.000   |
| K    | Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LNIGHT)                                       | 2021       | 1:5.000   |
| L    | Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit du réseau ferroviaire (LDEN)  | 2021       | 1:5.000   |
| M    | Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit du réseau ferroviaire (LNIGHT)  | 2021       | 1:5.000   |
| N    | Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit de l'aéroport (LDEN)  | 2021       | 1: 25.000 |
| O    | Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit de l'aéroport (LNIGHT)  | 2021       | 1:25.000  |
| P 01 | Modélisation du réseau national – Trafic routier 2015 (avant septembre)  | -          | -         |
| P 02 | Comptage du trafic routier – Compteurs permanents  | 18.06.2019 | -         |
| Q 01 | Comptage du trafic –postes permanents n°420<br>Trafic journalier moyen annuel pour l'année 2021 dans les 2 directions                    | 2021       | -         |
| Q 01 | Comptage du trafic –postes permanents n°407<br>Trafic journalier moyen annuel pour l'année 2021 dans les 2 directions                    | 2021       | -         |
| R    | Extrait du Projet de Plan directeur sectoriel – Paysage 2016   | 2021       | 1:10.000  |
| S    | Situation du site du projet par rapport aux zones géologiques  | 2021       | 1:10.000  |
| T    | Situation du site du projet par rapport aux zones géologiques (carte des sols)   | 2021       | 1:10.000  |

## 6) Extrait du cadastre des sites potentiellement pollués