



Simon-Christiansen & Associés
Ingénieurs-Conseils S.A.

ArcelorMittal Parking fourrière

Evaluation des incidences sur l'environnement : vérification préliminaire (screening)

- *suivant la loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement*
- *et suivant l'annexe I (n°13) du RGD du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement*

RAPPORT

20231131-SC-ENV

4, rue Albert Simon
L-5315 Contern
Tél. : (+352) 30 61 61-1
info@simon-christiansen.lu
www.simon-christiansen.lu



Simon-Christiansen & Associés est membre de



Client**ARCELORMITTAL BELVAL &
DIFFERDANGE**

Rue Emile Marx
L-4503 Differdange
Tél. : (+352) 58 20 27 04

**Bureau d'études****Simon-Christiansen & Associés
Ingénieurs-Conseils S.A.**

4, rue Albert Simon | L-5315 Contern
B.P. 102 | L-5302 Sandweiler
Tél. : (+352) 30 57 99-1



Simon-Christiansen & Associés
Ingénieurs-Conseils S.A.

N° de référence	20231131-SC- ENV-Parking-fourrière	
Suivi/Assurance qualité	Nom et qualité	Date
Rédigé par	Veronica CRAIGHERO Tél. : +352 621 370 822	05/07/2023
Vérifié par	Marco HÜMANN Tél. : +352 26 390 330	10/07/2023
Résumé et modifications		
Indice	Description	Date

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES	III
ANNEXES.....	IV
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	V
TABLEAUX	VI
ABRÉVIATIONS	VII
1 OBJET DU PROJET	8
2 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	9
2.1 Localisation du projet.....	9
2.2 Description du projet.....	11
2.3 Contexte du projet.....	13
3 INFORMATIONS SPÉCIFIQUES SUR LES BIENS À PROTÉGER.....	14
3.1 Population et santé humaine.....	14
3.2 Biodiversité	22
3.3 Sol.....	31
3.4 L'Eau.....	34
3.5 Air et climat.....	37
3.6 Paysage	40
3.7 Patrimoine culturel et biens matériels.....	41
4 EVALUATION DE LA PROTECTION DES BIENS À PROTÉGER.....	42
4.1 Population et santé humaine.....	42
4.2 Biodiversité	43
4.3 Sol.....	44
4.4 Eau	44
4.5 Air et climat.....	45
4.6 Paysage	45
4.7 Patrimoine culturel et biens matériels.....	45
4.8 Evaluation globale.....	46
4.9 Evaluation synthétique	47
5 RÉSUMÉ ET CONCLUSION	48
6 LITTÉRATURE UTILISÉE	49

Annexes

Annexe I	Plan du projet (Source : Luxplan S.A 2023)
Annexe II	Plan topographique (Source : Bureau TMEX S.A. 2023)
Annexe III	PAG de Differdange partie écrite (Source : Espace et Paysages & VanDriessche, 2019)
Annexe IV	Extrait CASIPO (Source : Geoportail.lu)
Annexe V	Rapport de la qualité de l'air (Source : Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable, 2022)
Annexe VI	Rapport de l'analyse de sol (Source : AGeo SARL, 2023)
Annexe VII	PAG de Differdange partie graphique (Source : Espace et Paysages & VanDriessche, 2022)

Table des illustrations

Figure 1 : Localisation du projet (en rouge) – carte topographique (Source : Géoportail 2023).	9
Figure 2 : Parcelles cadastrales du projet – carte parcelles cadastrales (Source : Géoportail 2023).	10
Figure 3 : Situation PAG du site – extrait du PAG de la commune de Differdange, voir annexe VII pour la carte complète (source : Espace et Paysages & Vandriessche, 2022)	11
Figure 4 : Plan du projet (Source : Luxplan S.A.)	12
Figure 5 : Alentours du projet – Orthophotos 2021 (Source : Géoportail 2023)	13
Figure 6 : Arrêts de bus (violet) et gare ferroviaire (rose) à proximité du site (en rouge) (Source : Géoportail).	15
Figure 7 : Extrait de la carte du bruit environnemental de jour - Axes ferroviaires. Site du projet dans l'encadré rouge (source : Géoportail données 2016).	16
Figure 8 : Extrait de la carte du bruit environnemental de nuit - Axes ferroviaires. Site du projet dans l'encadré rouge (source : Géoportail données 2016).	16
Figure 9 : Extrait de la carte du bruit environnemental de jour- multiexposition. Site du projet dans l'encadré blanc (source : Géoportail données 2016).	17
Figure 10 : Extrait de l'étude sur la pollution lumineuse du Luxembourg, emplacement du projet en jaune (source : Dark-Sky Switzerland, 2017)	19
Figure 11 : Sud de l'ancienne halle de stockage (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A, 2023)	20
Figure 12 : Identification de la Zone Protégée d'Intérêt National : Prenzeberg en vert, site du projet en rouge (source : Géoportail, 2023).	22
Figure 13 : Identification de la Zone Natura 2000 : Prenzeberg / Anciennes mines et Carrières en vert, site du projet en rouge (source : Géoportail, 2023).	22
Figure 14 : Identification des zones recensées dans le cadastre des biotopes, site du projet en rouge (source : Géoportail, 2023).	23
Figure 15 : Identification des zones de protection des biotopes, site du projet en rouge (source : PAG commune de Differdange, Espace et Paysages & Vandriessche, 2022).	24
Figure 16 : Renouée du Japon (<i>Fallopia japonica</i>) (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	25
Figure 17 : Zone de végétation à l'ouest du site (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	25
Figure 18 : Groupement d'arbres avec des diamètres de 30, 12 et 43 cm, à côté du futur bassin de rétention (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	26
Figure 19 : Arbre de 35 cm de diamètre, à côté du futur bassin de rétention (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	26
Figure 20 : Haies en bordure du parking existant (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	26
Figure 21 : Buissons en bordure du parking existant (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	26

Figure 22 : Végétation rudérale (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	27
Figure 23 : Végétation rudérale (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	27
Figure 24 : Végétation rudérale, puis buisson et arbre de 50 cm de diamètre (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	27
Figure 25 : Végétation rudérale, puis buisson et arbre de 50 cm de diamètre (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	27
Figure 26 : Haies (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	27
Figure 27 : Haies (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	27
Figure 28 : Nid de rouge queue noir (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	30
Figure 29 : Nid de rouge queue noir (Source : Simon-Christiansen & Associés S.A)	30
Figure 30 : Extrait de la carte géologique 1 :100000, site du projet en rouge (source : Géoportail 2022).	31
Figure 31 : Extrait du CASPIO, le site est représenté en rouge (source : CASIPO parcelle 618/8197 et 2546/8405).	32
Figure 32 : Répartition des surfaces identifiées par CASIPO (Source : CASIPO)	33
Figure 33 : Cours d'eau présent à proximité du site (source : Géoportail 2023)	34
Figure 34 : Carte du risque d'inondation et du projet (en rouge) – carte des zones inondables 2021 – HQ extrême, forte moyenne et faible probabilité (source : Géoportail 2023)	34
Figure 35 : Plan du projet avec présence du bassin de rétention (source : Luxplan S.A.)	35
Figure 36 : Points d'intérêts liés aux eaux souterraines ou potables, site du projet en rouge (Source : Géoportail 2023)	36
Figure 37 : Extrait de la carte des fonctions climatiques au niveau de la commune de Differdange. Localisation du projet en rouge (Source : Klimaanalyse, AEV Luxembourg 2021).	38
Figure 38 : Extrait de la carte de synthèse de l'analyse climatique au niveau de la commune de Differdange. Localisation du projet en bleu (Source : Klimaanalyse, AEV Luxembourg 2021).	39
Figure 39 : ZOA, site en rouge (Source : INRA, 2023)	41

Tableaux

Tableau 1 : Situation cadastrale du site	10
Tableau 2 : Résumé des informations du CASIPO pour le site	32
Tableau 3 : Résultats synthétiques de l'évaluation préalable des biens à protéger	47

Abréviations

AEV	Administration de l'Environnement
CASIPO	Cadastre des Sites Potentiellement Pollués
CEF	Continuous ecological functionality measures / mesures d'atténuations
CFL	Chemins de fer luxembourgeois
EIE	Évaluation des Incidences sur l'Environnement / Etude d'Impact Environnemental
INPA	Institut national pour le patrimoine architectural
INRA	Institut national de recherches archéologiques
MNHN	Musée national d'histoire naturelle
PN	Protection de la Nature
PAG	Plan d'Aménagement General
PAP	Plan d'Aménagement Particulier
PN	Loi du 18 juillet 2018 relative à la protection de la nature et des ressources naturelles
PPM	Partie Par Million
PSP	Plan Directeur Sectoriel - Paysages
PSL	Plan Directeur Sectoriel - Logement
PST	Plan Directeur Sectoriel - Transport
RGD	Règlement Grand-Ducal
SEDAL	Service de Déminage de l'Armée Luxembourgeoise
UEP	Umwelterheblichkeitsprüfung
ZOA	Zone d'observation archéologique

1 OBJET DU PROJET

L'objectif du projet constitue le réaménagement d'un terrain étant déjà imperméabilisé en parking. Le propriétaire du terrain, ArcelorMittal, a l'intention de mettre à disposition le site, pour la police grand-ducale (ministre des Finances) qui prévoit de l'utiliser comme parking fourrière pour une durée indéterminée.

Le terrain se trouve proche du centre et de la gare ferroviaire de Niederkorn. Il est adjacent au parking public *rue Pierre Gansen*.

Le site comprend une ancienne halle de stockage qui ne sera pas détruite mais ouverte par le devant et le derrière afin d'accueillir des places de stationnement qui permettront le stockage de machines devant être abritées. Dans cette halle deux bungalow sont prévus. Le bâtiment annexe à l'ouest continuera à être utilisé comme zone de stockage par Arcelor. Cependant, le bâtiment annexe à l'est sera détruit pour augmenter la surface de parking.

La zone Est du terrain, comprenant déjà un parking, sera uniquement modifié par son marquage au sol.

Le projet est prévu d'avoir environ 177 places de stationnement au total (au moment de la rédaction du screening), il va être dénommé ci-après parking fourrière. Le parking va être séparé en parking fourrière et une minorité des places va être réservé pour ArcelorMittal.

Le projet répond aux critères du Règlement Grand-Ducal¹, Annexe IV (*Liste des projets soumis au cas par cas à une évaluation des incidences*), point 65 (*Construction [...] de parkings*).

En référence à l'article 2, alinéa 3, point c) de la loi sur l'EIE², la mise en œuvre de la planification doit donc être précédée d'une vérification préliminaire (EIE-Screening) afin de déterminer si le projet doit faire l'objet d'une évaluation des incidences environnementales (EIE).

Le présent dossier rassemble les informations pertinentes pour le processus de vérification préliminaire de l'EIE, conformément à l'annexe II de la loi sur l'EIE. Il contient également une estimation préliminaire des impacts environnementaux significatifs que la mise en œuvre du projet est susceptible d'entraîner.

¹ Règlement grand ducale du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement.

² Loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement.

2 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Outre la description des principales caractéristiques physiques du projet, les conditions spatiales locales sont également présentées ci-après.

2.1 LOCALISATION DU PROJET

Le terrain où sera aménagé le parking fourrière borde le parking public *Rue Pierre Gansen* et plusieurs voies ferrées. Bordant le site du projet se trouvent également des bandes végétales plus ou moins larges (Figure 1). Sur le site, des minimes zones de végétation sont présentes, celles-ci sont détaillées plus en détail à la section 0.

Le projet de création du parking fourrière se situe relativement au centre de Niederkorn.



FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET (EN ROUGE) – CARTE TOPOGRAPHIQUE (SOURCE : GÉOPORTAIL 2023).

Deux entrées pour le parking sont prévues, une pour le parking fourrière et une pour le parking d'ArcelorMittal. Les voies d'accès sont illustrées à l'Annexe I. L'entrée et la sortie pour la partie fourrière se fera à travers l'ancienne halle de stockage, l'entrée pour le parking ArcelorMittal se fera par la voie déjà présente (voir Annexe I).



FIGURE 2 : PARCELLES CADASTRALES DU PROJET – CARTE PARCELLES CADASTRALES (SOURCE : GÉOPORTAIL 2023).

La surface du projet est d'environ 6000 m².

Le site se trouve majoritairement sur la parcelle 2546/8406. Une partie minoritaire se trouve sur la parcelle 618/8197 (l'entrée du parking ArcelorMittal). Le Tableau 1 reprend les informations relatives aux parcelles.

TABLEAU 1 : SITUATION CADASTRALE DU SITE

Commune	Section	Utilisation	N° cadastral
DIFFERDANGE	A de NIEDERCORN	Place	618/8197
DIFFERDANGE	A de NIEDERCORN	pf_bâtiment industriel ou artisanal, construction spéciale	2546/8405

La parcelle 2546/8406 appartient à Arcelor.

Concernant la topographie, l'altitude de la zone reste stable sur l'ensemble du terrain, elle varie approximativement entre 298 et 296 m. Un plan topographique est disponible en annexe II.

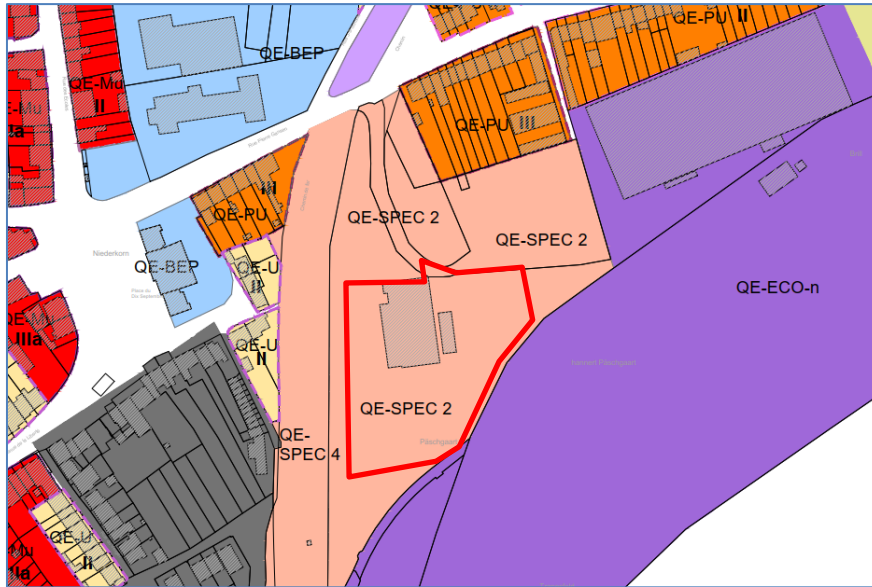


FIGURE 3 : SITUATION PAG DU SITE – EXTRAIT DU PAG DE LA COMMUNE DE DIFFERDANGE, VOIR ANNEXE VII POUR LA CARTE COMPLÈTE (SOURCE : ESPACE ET PAYSAGES & VANDRIESSCHE, 2022)

Le projet se trouve dans une zone désignée comme quartier spécial « QE-SPEC 2 » dans le PAG de la commune de Differdange (Figure 3). Cet espace est aussi appelé « Päschaart ».

D'après le PAG de la commune de Differdange la zone spéciale 2 « est exclusivement destinée à accueillir (...) des services administratifs ou professionnels (...) des équipements de service public. »

Le PAG de la commune de Differdange est disponible en annexe III (partie écrite) et annexe VII (partie graphique).

2.2 DESCRIPTION DU PROJET

La seule fourrière du G.-D. du Luxembourg est celle se trouvant à Esch-sur-Alzette, cependant celle-ci a fermé ses portes. C'est donc dans le but de trouver une alternative que la Police luxembourgeoise voudrait réaliser ce projet à Differdange.

Les fourrières étant des endroits pour abriter les véhicules abandonnés sur la voie publique, objet d'une saisie ou qui se sont trouvés dans une situation gênant une activité sur le domaine public, cet objet a une importance pour **l'intérêt public**.

Le propriétaire ArcelorMittal a accepté de mettre à disposition leur terrain pour ce projet. D'après les informations disponibles lors de l'écriture de ce rapport le projet est prévu d'avoir environ : 177 places de stationnement, dont 28 dans l'ancienne halle de stockage, 112 à l'air ouvert pour la fourrière et 37 places pour ArcelorMittal. Les places se trouvant à l'intérieur de l'ancienne halle pourront être utilisées pour stocker des engins qui doivent être abrités des phénomènes météorologiques. Deux bungalows sont prévus dans cette halle, un pour la partie technique et un pour les travailleurs.

Sur le site se trouve une ancienne halle de stockage qui sera gardée, ainsi que deux halles annexes. Celle à l'ouest est en ce moment utilisée comme local de stockage et sera gardée. La halle à l'est sera détruite afin d'augmenter le nombre de places de stationnement disponibles.

Il est prévu d'asphalter les zones qui ne le sont pas pour l'instant et ajouter une dalle en béton dans la halle de stockage. Pour le parking déjà existant à l'est uniquement le marquage au sol sera modifié. Les zones végétalisées présentes en bordure du site ne seront normalement pas touchées, cependant celles sur le site seront enlevées.

Les eaux de ruissellement vont s'écouler vers le bassin de rétention à ciel ouvert d'un volume de rétention d'environ 52 m³. Le raccordement aux canalisations est prévu, mais à ce stade il n'y a pas d'informations connues.



FIGURE 4 : PLAN DU PROJET (SOURCE : LUXPLAN S.A.)

Les plans du projet sont disponibles en annexe I. La date de livraison n'est pas fixée mais la période de construction est prévue de durer environ 2 mois.

Selon l'Annexe IV (Liste des projets soumis au cas par cas à une évaluation des incidences) du règlement grand-ducal du 15 mai 2018, le projet relève du point 65 (Construction de centres commerciaux et de parkings) et est donc soumis à l'obligation de vérification préliminaire au sens de l'article 2, paragraphe 3, point c) de la loi EIE.

Ainsi, avant la mise en œuvre du projet, une vérification préliminaire (screening EIE) doit être réalisée pour vérifier si une EIE est requise au sens d'un rapport EIE.

ArcelorMittal a fait appel au bureau d'études *Simon-Christiansen & Associés S.A.* afin de compiler les informations pertinentes pour le processus de sélection conformément à l'annexe II de la loi EIE.

Ainsi, ce dossier contient une vérification préliminaire visant à déterminer si la mise en œuvre du projet est susceptible d'avoir un impact significatif sur l'environnement.

2.3 CONTEXTE DU PROJET

L'emplacement prévu pour la création du parking fourrière est localisé en bordure de zone urbaine et entouré de voies ferrées comme le montre la Figure 5.

Dans les alentours immédiats du projet (encadré rouge) se trouvent :

- Au sud, à l'ouest et à l'est, la voie ferrée (encadré vert).
- Au nord, le parking existant de la commune (encadré orange).
- A l'ouest, une bande végétalisée plus importante (encadré bleu).

Il n'y a pas d'habitations de commerces ou de bâtiments publics aux abords direct du site.

Les habitations et bâtiments publics les plus proches sont également à moins de 100 mètres, de l'autre côté de la voie ferrée (encadré blanc).



FIGURE 5 : ALENTOURS DU PROJET – ORTHOPHOTOS 2021 (SOURCE : GÉOPORTAIL 2023)

3 INFORMATIONS SPÉCIFIQUES SUR LES BIENS À PROTÉGER

Lors de la phase de screening, la transmission d'informations est généralement limitée aux aspects de l'état actuel ou de la planification.

De ce fait, lors du descriptif du présent chapitre ainsi que lors de l'évaluation ultérieure au chapitre 4, aucune distinction ne sera faite entre les effets liés au projet pendant la phase de mise en place du projet et pendant la phase d'exploitation.

3.1 POPULATION ET SANTÉ HUMAINE

Lors de la compilation d'informations de base pour la protection de l'homme, les informations sur la santé humaine ainsi que sur le bien-être général, la qualité de la vie et des aspects tels que les polluants ou les substances dangereuses, la pollution sonore et lumineuse et la qualité de l'air sont importantes.

A noter que le projet tombe sous la loi relative aux établissements classés du 10 juin 1999, à cause du fait que plus de 20 places de stationnement sont prévues dans l'ancienne halle de stockage. Un dossier d'autorisation commodo sera introduit.

Il est à noter que le site n'est pas placé dans une zone concernée par un Plan Directeur Sectoriel zone d'activités économique ou de Plan Directeur Sectoriel logement. En effet, la commune de Differdange n'est pas concernée par ce plan.

Transports et mobilité

La zone du projet est située le long de la voie ferrée à proximité de la gare de Differdange et des voies ferrées étant utilisées par ArcelorMittal. L'accès au parking se fera par le nord, via la route existante qui permet également déjà un accès au parking public *rue Pierre Gansen*.

Le parking n'étant pas ouvert au public, il ne pourra pas servir au stationnement des usagers empruntant les transports en communs à proximité.

Le projet n'est pas placé dans une zone concernée par un Plan Directeur Sectoriel Transport. En effet, la commune de Differdange n'est pas concernée par ce plan.

Le parking déjà existant sur le site continuera à être utilisé par les mêmes personnes, une augmentation de trafic n'est donc pas envisagée pour cette partie.

La partie du projet qui sera utilisé en tant que fourrière engendra une faible augmentation du trafic, cependant, il n'est pas attendu d'avoir des heures de forte affluence et/ou d'avoir une circulation régulière.

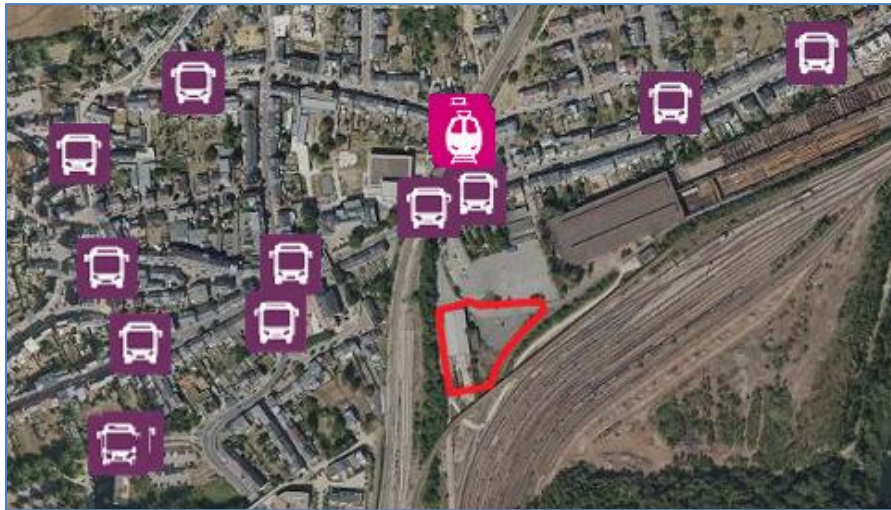


FIGURE 6 : ARRÊTS DE BUS (VIOLET) ET GARE FERROVIAIRE (ROSE) À PROXIMITÉ DU SITE (EN ROUGE) (SOURCE : GÉOPORTAIL).

Dans un rayon de 200 m se trouvent plusieurs arrêts de bus (Niederkorn Gare routière, Niederkorn Schoul et Niederkorn Moartplatz) et une gare ferroviaire (Gare de Niederkorn) comme montré à la Figure 6. La zone est donc très bien desservie en transport en commun. Il est donc réaliste de penser que les personnes devant se rendre à la fourrière pour récupérer un véhicule ou autre pourrait s'y rendre en transport en commun.

Bruit

- Situation actuelle -

Les cartes stratégiques de bruit établies au Luxembourg dans le cadre de la mise en œuvre de la directive européenne 2002/49/CE fournissent des informations sur les nuisances sonores le long des principaux axes routiers, ferroviaires et sur les émissions sonores générées par le trafic aérien (AEV 2018).

Les figures suivantes montrent les principales nuisances sonores dues au trafic ferroviaire selon la modélisation de 2016. D'après les cartes de bruit, la pollution sonore routière et la pollution sonore aérienne ne sont pas pertinentes pour la zone du projet.

L'indice LDEN signifie "Level Day - Evening – Night". Il s'agit d'un indicateur du niveau de bruit moyen sur une journée de 24 heures. Il est évalué sur une année complète et pour lequel la soirée est pénalisée de 5 dB(A) et la période de nuit est pénalisée de 10 dB(A).

L'indice LNGT signifie "Level Night". Il s'agit d'un indicateur du niveau de bruit représentatif pour une nuit de 8 heures, évalué sur une année complète et associé aux perturbations du sommeil.

Les valeurs limites retenues pour le Grand-Duché du Luxembourg tiennent compte des répercussions du bruit sur la santé des usagers du site d'étude.

Ces indicateurs sont utilisés pour qualifier la gêne liée à l'exposition au bruit. On distingue :

- Un seuil dont le dépassement engendre d'office l'élaboration d'un premier plan d'action : $L_{den} \geq 60$ dB(A) et $L_{nigt} \geq 45$ dB(A),
- Et le seuil à viser à long terme et dont le dépassement peut engendrer la mise en œuvre de mesures de réduction de bruit dans le cadre des plans d'action : $L_{den} \geq 65$ dB(A) et $L_{night} \geq 55$ dB(A).

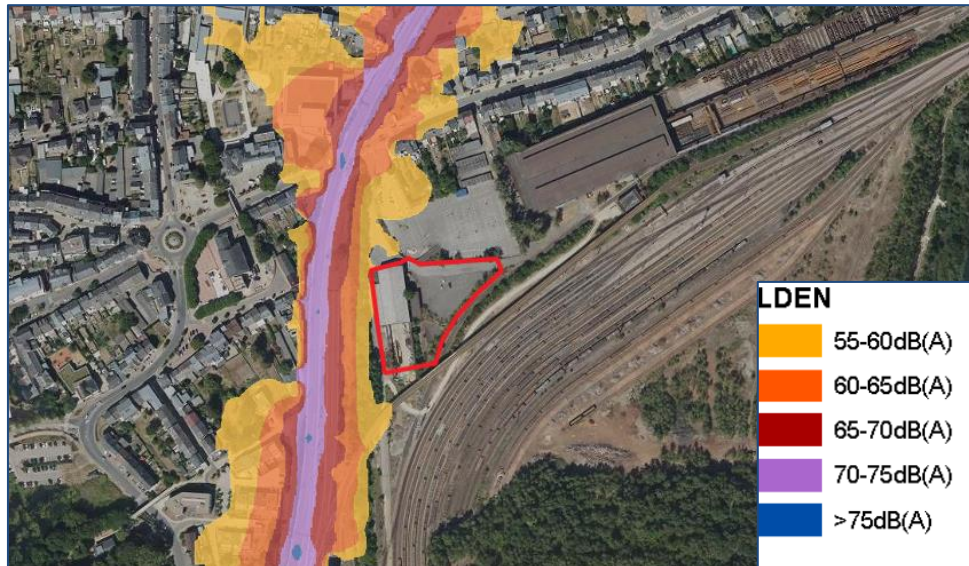


FIGURE 7 : EXTRAIT DE LA CARTE DU BRUIT ENVIRONNEMENTAL DE JOUR - AXES FERROVIAIRES. SITE DU PROJET DANS L'ENCADRÉ ROUGE (SOURCE : GÉOPORTAIL DONNÉES 2016).



FIGURE 8 : EXTRAIT DE LA CARTE DU BRUIT ENVIRONNEMENTAL DE NUIT - AXES FERROVIAIRES. SITE DU PROJET DANS L'ENCADRÉ ROUGE (SOURCE : GÉOPORTAIL DONNÉES 2016).

Le projet est en zone « quartier urbain » (entreprises/usines, commerces, habitations, divertissements), circulation moyenne. Les seuils fixés pour le bruit sont donc de **60 dB(A)** en période de jour et **45 dB(A)** en période de nuit.

Comme montré sur les Figure 7 et Figure 8, le bruit perceptible à gauche de la zone d'étude est très légèrement influencé de nuit par la voie ferrée attenante. En période de **jour** pas de bruit peut être identifié sur le terrain

par ces cartes, cependant, en bordure le niveau est de **55-60 dB(A)**. En période de **nuît**, le bruit est de **45-50 dB(A)** sur une minime partie du site.

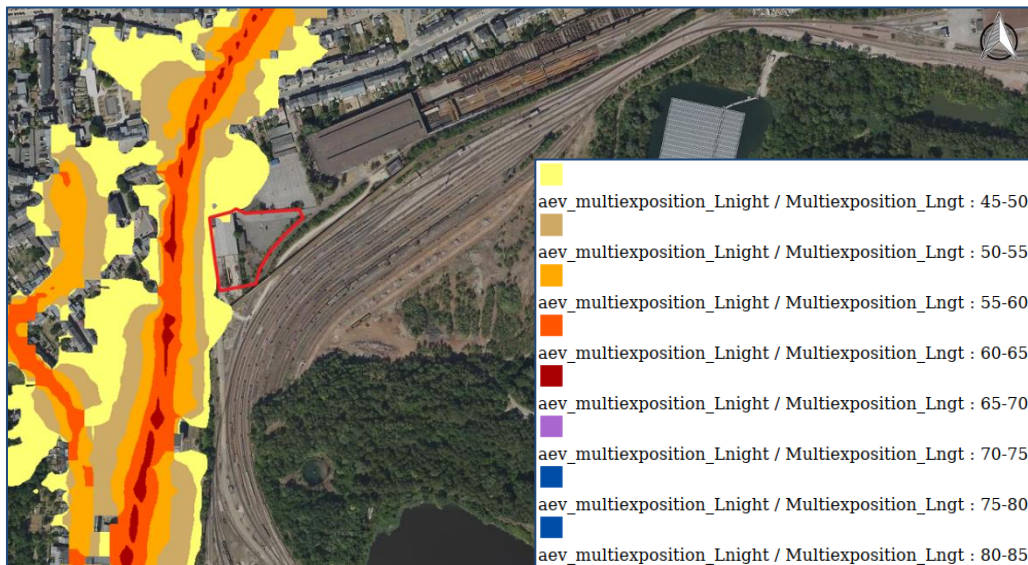


FIGURE 9 : EXTRAIT DE LA CARTE DU BRUIT ENVIRONNEMENTAL DE JOUR- MULTIEXPOSITION. SITE DU PROJET DANS L'ENCADRÉ BLANC (SOURCE : GÉOPORTAIL DONNÉES 2016).

En observant la carte prenant en compte l'ensemble des sources de bruit : routiers, ferroviaires et aéroportuaires (Figure 9), il devient apparent qu'uniquement le chemin ferroviaire a un impact sonore non négligeable sur le site.

Les niveaux de bruit sont donc en dessous du seuil Lden 60 dB(A) mais supérieurs au seuil Lngt 45 dB(A). Les valeurs ne dépassent cependant pas les seuils engendrant une mise en œuvre de mesures de réduction de bruit dans le cadre de plans d'action nationaux.

Les cartes présentées ici considèrent uniquement le bruit des chemins de fer principaux, le bruit provenant des voies ferrées au sud-est du site n'est pas considéré. Ce sont des voies qui ne sont pas utilisées pour le transport de personnes (trains de fret), les mouvements sont donc moins réguliers et fréquents mais potentiellement plus bruyant.

Il est important de mentionner, que de nombreux grands engins passent à côté du site (ouest et nord), les bruits occasionnés par les véhicules amenés à la fourrière sont moins importants que ceux-ci.

- Situation du projet phase chantier -

Le projet est proche du centre-ville de Niederkorn. Les bâtiments sensibles les plus proches, dans un rayon inférieur à 100 mètres, sont :

- Les habitations au nord
- Les habitations et l'école situées à l'ouest, au-delà de la voie ferrée.

Dans un rayon allant jusqu'à 200 mètres on trouve également plusieurs quartiers résidentiels, des entreprises, des commerces et des infrastructures publiques.

La population concernée par les nuisances sonores du chantier comprend :

- Le personnel travaillant sur le chantier, exposé en permanence au bruit qui disposera de moyens de protection spécifiques : casques antibruit, bouchons d'oreilles notamment ;
- Les visiteurs occasionnels (surtout du parking communal avoisinant);
- Les personnes travaillant à proximité ;
- Les usagers des structures listées précédemment.

Dans le cadre de ce projet, les nuisances sonores et vibrations associées sont essentiellement produites par l'utilisation des engins et matériels de chantier, la circulation des véhicules (engins de chantier eux-mêmes et camions d'approvisionnement) et à certaines opérations spécifiques (pose enrobés ...).

Ces nuisances sont susceptibles de se produire sur toute la durée du chantier qui est estimée à environ 2 mois. Pour réduire les nuisances sonores les engins et matériels de chantier répondront aux normes antibruit en vigueur.

Concernant les points d'immission les plus proches, le bruit ne devrait pas dépasser les valeurs limites fixées dans le RDG du 13 février 1979 concernant le niveau de bruit dans les alentours immédiats des établissements et des chantiers.

La pollution sonore générée par le chantier sera probablement plus faible que celle existante car inconstante dans le temps et d'une intensité moindre.

- Situation du projet phase exploitation -

Des pics sonores de courte durée sont à prévoir lors de l'entrée et de la sortie des voitures du parking. Des émissions sonores résulteront également de la fermeture des portières des voitures et potentiellement de l'ouverture/fermeture du portail.

Cependant, le niveau de pression acoustique sur le site n'augmentera pas de manière significative, puisque le volume de toutes les émissions sonores sera sensiblement similaire à celui du parking adjacent. De plus, la fourrière ne sera probablement pas fréquentée de façon à créer des émissions sonores constantes.

Au vu de la proximité immédiate de la voie ferrée, on peut supposer que le volume des émissions sonores dans ce secteur ne sera pas supérieur à celui généré par le passage et l'arrêt des trains.

Eclairage

Les détails quant à l'installation de luminaires ne sont pas connus à ce stade. La police demande une certaine luminosité sur le parking, de façon à permettre un éclairage de la zone de circulation, des places de stationnement et des zones de circulation piétonnes. Environ 10 lampadaires sont prévus sur le site d'une puissance de 2200 lm.

Les prescriptions ITM (ITM ET 32.10 et ITM CL 55.2) pour les « voies de circulation extérieures » prévoient une intensité lumineuse d'au moins 20 lux, mesurées à 20 cm du sol. Il est supposé ici que cette prescription sera suivie.

Il est supposé qu'il n'y ait pas de rayonnement direct vers le haut et que l'éclairage ne fonctionnera que pendant les heures nécessaires, c'est-à-dire en dehors des périodes où la lumière du jour est suffisante.

Une faible augmentation de la luminosité dans l'environnement immédiat par rapport à la situation actuelle est à supposer au vu de l'installation de nouvelles lumières puissantes dans une zone qui n'en avait pas auparavant. Des émissions lumineuses ponctuelles proviendront également des phares des véhicules.

Toute luminosité ajoutée sur le site est négligeable face à la luminosité importante émise par les lampadaires éclairant les rails de la CFL au sud-est du projet.

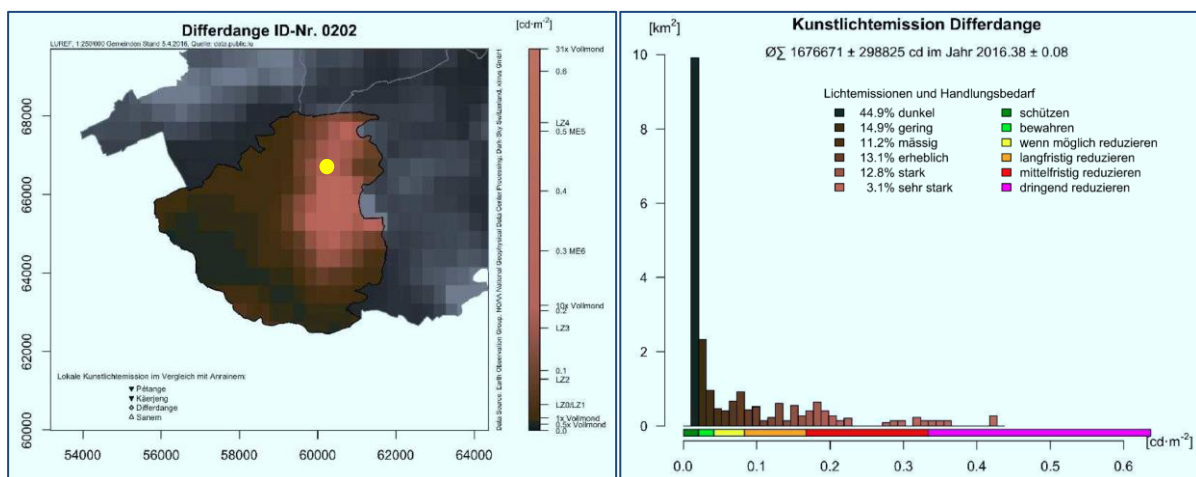


FIGURE 10 : EXTRAIT DE L'ÉTUDE SUR LA POLLUTION LUMINEUSE DU LUXEMBOURG, EMPLACEMENT DU PROJET EN JAUNE (SOURCE : DARK-SKY SWITZERLAND, 2017)

La Figure 10 montre la pollution lumineuse pour la commune de Differdange et l'emplacement du projet dans la commune. Il devient apparent que le projet se trouve dans une zone dans laquelle les émissions de lumière artificielle sont déjà classées comme significatives et nécessitent donc une action de réduction sur le long terme. La commune de Differdange possède uniquement 44,9% d'obscurité proche du naturel (plus élevé qu'une pleine lune).

Il est donc conseillé de réduire la luminosité des parkings au maximum et/ou de diriger la lumière de façon à éviter la diffusion vers les zones ne nécessitant pas d'être illuminées.

Déchets

Lors des travaux de construction du parking, environ 1872 m³ de terre seront rapportés, il n'y a pas de déblais prévus.

L'installation de poubelles n'est pas prévue sur le parking. Ainsi il n'y aura pas de production de déchet lors de la phase d'exploitation.

Plusieurs débris métalliques, petits containers en métal, etc. sont présents au sud de l'ancienne halle ainsi que deux grandes structures avec des poutres (Figure 11).



FIGURE 11 : SUD DE L'ANCIENNE HALLE DE STOCKAGE (SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A, 2023)

Ces déchets métalliques seront gérés par ArcelorMittal en les mitraillant, ce qui va permettre la création de nouveau acier.

Sécurité et munitions de guerre non explosées

Le nouveau parking n'ajoute pas de risque sécurité supplémentaire pour les usagers. Les risques liés à la circulation piétonnes et automobiles restent présents. Le parking en lui-même ne présente que des risques pour l'homme liés à la circulation, qui sont pris en compte par le respect du Code de la Route.

Des clôtures autour du parking sont prévues pour éviter l'entrée de personnes non autorisées mais également pour limiter l'accès au chemin de fer se trouvant au sud-est.

Il n'y a pas d'utilisation ou de stockage de substances dangereuses sur le site.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, le Luxembourg était un champ de bataille et la cible de bombardements aériens. En raison de ce fait, il n'est pas exclu que des munitions non trouvées et non éliminées aient été découvertes. Des engins de guerre peuvent être trouvés dans les environs du projet, ce qui pourrait mettre en danger des personnes. En raison de la situation de la zone du plan dans une zone construite la probabilité de ces découvertes est relativement faible, mais ne peut jamais être totalement exclue. Si, au cours des travaux de construction, des objets sont découverts pour lesquels la suspicion de présence d'engins de guerre ou de restes d'engins de guerre ne peut être exclu, il est recommandé, par précaution un arrêt du chantier et une prise de contact avec le service de déminage de l'armée luxembourgeoise (SEDAL).

Qualité de l'air

En phase chantier, le projet sera essentiellement générateur de poussières et d'autres polluants émis par la circulation des engins, notamment le dioxyde de carbone. Malgré tout, cela devrait rester dans des conditions acceptables vu le faible volume de terres déplacé. Le nombre d'engins de chantier présent sera lui aussi faible. De plus, il n'y a pas de riverains à proximité qui pourraient être impactés par ces émissions.

Lors de la phase d'exploitation du parking, les rejets atmosphériques seront dus aux polluants émis par la circulation automobile des véhicules entrant et sortant du parking. Néanmoins, étant donné que le parking comporte uniquement 177 places, l'incidence de cette circulation sur la qualité de l'air devrait être faible. Surtout qu'étant un parking fourrière, il n'y aura pas une circulation régulière comme pour un parking « classique ».

Les odeurs des gaz d'échappement et les polluants émis pourraient occasionner une légère gêne pour les habitations proches. Surtout que les véhicules amenés à la fourrière seront potentiellement en mauvais état ce qui pourrait conduire à des émissions de polluants plus importantes.

Afin d'observer la qualité de l'air en continu, l'AEV exploite plusieurs réseaux de mesures qui contrôlent différents aspects de la qualité de l'air. Les principaux polluants observés au Luxembourg sont :

- Les oxydes d'azote (NOx), plus précisément le dioxyde d'azote (NO₂) et le monoxyde d'azote (NO),
- L'ozone (O₃),
- Les particules fines (PM10) et très fines (PM2,5) en suspension dans l'air ambiant.

Dans la commune de Differdange, seul un poste de mesure des particules fines est en place, à Differdange dans la *rue C.M. Spoo* (à 1.44km du site du projet). Le rapport annuel de 2022 est repris en Annexe V. Un dépassement de la valeur limite journalière (50 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 35 fois par année civile) a été atteint à neuf moments, la moyenne annuelle quant à elle a été en-dessous du seuil (20 µg/m³ mesuré pour un seuil à 40 µg/m³).

Concernant les modélisations de la qualité de l'air, la zone est classée très médiocre pour l'ozone, excellent pour le dioxyde d'azote et assez bon pour les particules fines et très fines.

3.2 BIODIVERSITÉ

Dans le cadre de l'étude des informations de base concernant la protection des plantes, des animaux et de la biodiversité, les aspects de protection de la nature et des espèces sont essentiellement analysés. A cet effet, les informations relatives aux zones protégées (zones Natura 2000, aires protégées nationales) ainsi qu'aux biotopes et espèces protégées, y compris leurs habitats, sont prises en compte.

Zones protégées nationales et internationales

Le site du projet est situé à environ 550 m de la Zone Protégée d'Intérêt National « Prenzebiorg » (RD 15), comme montré à la Figure 12.



FIGURE 12 : IDENTIFICATION DE LA ZONE PROTÉGÉE D'INTÉRÊT NATIONAL : PRENZEBIORG EN VERT, SITE DU PROJET EN ROUGE (SOURCE : GÉOPORTAIL, 2023).



FIGURE 13 : IDENTIFICATION DE LA ZONE NATURA 2000 : PRENZEBIORG / ANCIENNES MINES ET CARRIÈRES EN VERT, SITE DU PROJET EN ROUGE (SOURCE : GÉOPORTAIL, 2023).

En outre, le site est distant d'environ 300 m de la zone protégée communautaire habitats Natura 2000 « Prenzeberg/ Anciennes mines et carrières » (LU0001028) (Figure 13). Cette même zone est en grande partie incluse dans la zone de protection oiseaux Natura 2000 « Minière de la région de Differdange - Giele Botter, Tilleberg, Rollesberg, Ronneberg, Metzberg et Galgeberg » (LU 0002008).

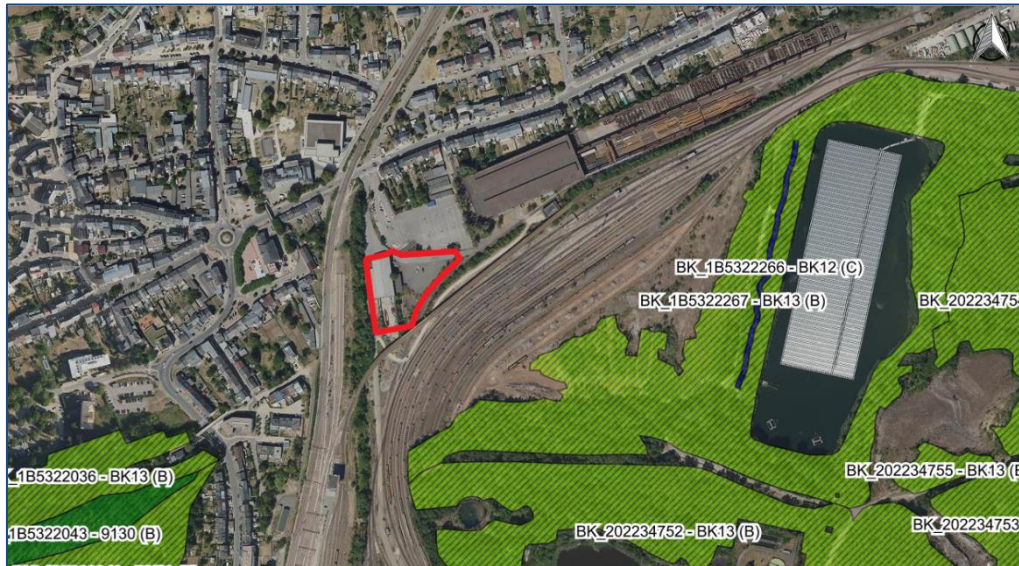


FIGURE 14 : IDENTIFICATION DES ZONES RECHESÉES DANS LE CADASTRE DES BIOTOPES, SITE DU PROJET EN ROUGE (SOURCE : GÉOPORTAIL, 2023).

Le cadastre des biotopes (Figure 14), indique la présence de biotopes forestiers au sud et à l'est du site à environ 250 et 150m respectivement. Il n'y a pas de zones de ce type superposée à la zone du projet.

Compte tenu de la distance entre le site et ces différentes zones ainsi que les perturbations à proximité du site même (présence de la voie ferroviaire), une atteinte aux zones protégées ou à leurs objectifs de conservation n'est pas attendue.

Biotopes (Art. 17 de la loi PN)

En ce qui concerne les aspects liés à la protection des biotopes, seules les structures qui remplissent les critères de l'art. 17 PN sont en principe pertinentes.

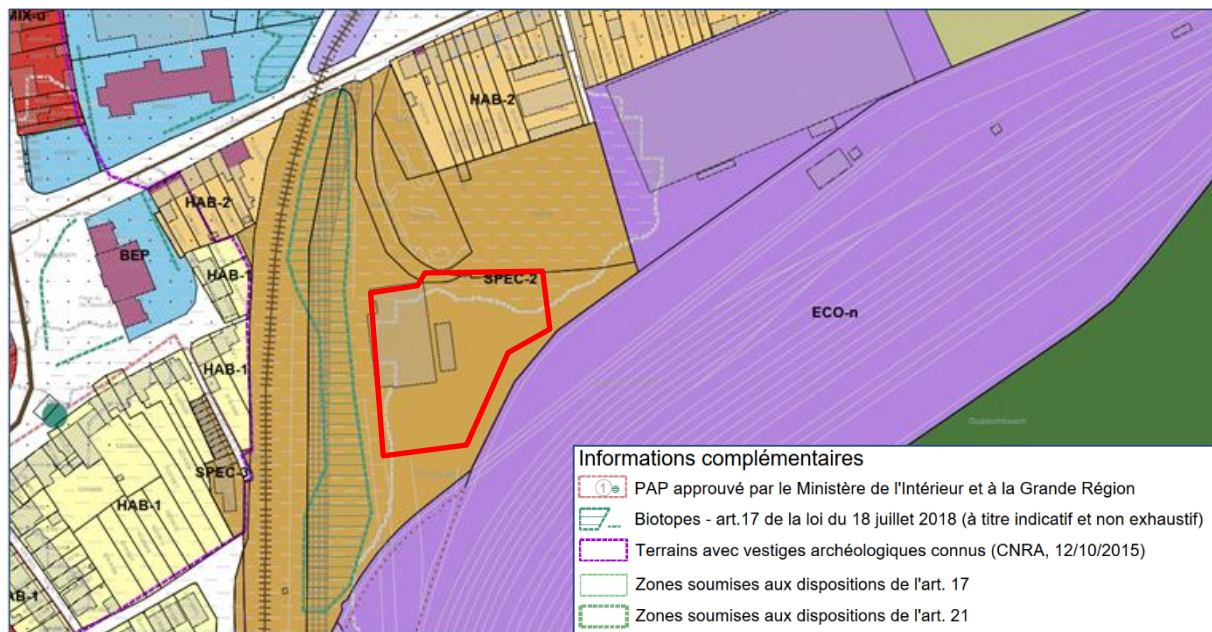


FIGURE 15 : IDENTIFICATION DES ZONES DE PROTECTION DES BIOTOPES, SITE DU PROJET EN ROUGE (SOURCE : PAG COMMUNE DE DIFFERDANGE, ESPACE ET PAYSAGES & VANDRIESSCHE, 2022).

Selon le PAG de la commune de Differdange, à l'ouest du site se trouve un biotope soumis à l'article 17 de la loi du 18 juillet 2018 (Figure 15 pour le PAG complet voir annexe III et annexe VII). D'après la UEP réalisé par Enviro Services international & Dewey Muller pour la commune de Differdange en 2016 ce biotope est une forêt de succession de 53,3 a.

Cette cartographie n'étant pas exhaustive, une visite sur site a été réalisée le 13/06/2023 pour vérifier la présence de biotopes protégés.

- Zone de végétation à l'ouest -



FIGURE 16 : RENOUÉE DU JAPON (*FALLOPIA JAPONICA*)
(SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)



FIGURE 17 : ZONE DE VÉGÉTATION À L'OUEST DU SITE
(SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)

Un peuplement de succession est présent (Figure 17) ceci correspond au biotope *BK13 – Peuplements de feuillus et forêts pionnières* (5.6.1.) qui est inclus dans l'article 17, celui-ci a déjà été mentionné à la Figure 15. Cette partie ne sera, à priori, pas détruite. Il est uniquement prévu de réasphalter la route sans endommager la végétation. Au moins une espèce exotique envahissante est présente dans ce peuplement (Renouée du japon Figure 16).

- Zone de végétation au sud-

FIGURE 18 : GROUPEMENT D'ARBRES AVEC DES DIAMÈTRES DE 30, 12 ET 43 CM, À CÔTÉ DU FUTUR BASSIN DE RÉTENTION (SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)



FIGURE 19 : ARBRE DE 35 CM DE DIAMÈTRE, À CÔTÉ DU FUTUR BASSIN DE RÉTENTION (SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)



FIGURE 20 : HAIES EN BORDURE DU PARKING EXISTANT (SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)



FIGURE 21 : BUISSONS EN BORDURE DU PARKING EXISTANT (SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)

La végétation au sud étant à forte proximité des rails de la CFL, elle ne sera normalement pas endommagée pour les travaux prévus ici. Il est possible que si des travaux de raccordements avec le système de canalisation doivent être faits qu'il y ait à ce moment un endommagement de cette végétation.

Dans cette zone les biotopes suivants ont été identifiés :

- Buissons (Figure 21) – *BK17 – Buissons et broussailles de sites rudéraux et riches en azote (4.1.8)*, inclus dans l'article 17
- Haies (Figure 20) – *BK17 – Haies des bords de champs de plain-pied ou sur talus (4.1.11)*, inclus dans l'article 17
- Arbre solitaire (Figure 19) – *Arbre isolé indigène, adapté au site, ou arbre fruitier (4.4.3)*, pas inclus dans l'article 17, de 35 cm de diamètre
- Groupement d'arbres (Figure 18) – *BK18 – Groupes et rangées d'arbres indigènes, adaptés au site ou d'arbres fruitiers (4.4.1)*, inclus dans l'article 17, les arbres ont les diamètres suivants : 12 cm, 30 cm et 43 cm

- Zone de végétation sur site-

FIGURE 22 : VÉGÉTATION RUDÉRALE (SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)



FIGURE 23 : VÉGÉTATION RUDÉRALE (SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)



FIGURE 24 : VÉGÉTATION RUDÉRALE, PUIS BUISSON ET ARBRE DE 50 CM DE DIAMÈTRE (SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)



FIGURE 25 : VÉGÉTATION RUDÉRALE, PUIS BUISSON ET ARBRE DE 50 CM DE DIAMÈTRE (SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)



FIGURE 26 : HAIES (SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)



FIGURE 27 : HAIES (SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)

Les biotopes suivants ont été identifiés sur le site :

- Haies (Figure 26 et Figure 27) – *BK17 – Haies des bords de champs de plain-pied ou sur talus (4.1.11)*, inclus dans l'article 17
- Arbre solitaire (Figure 24 et Figure 25) – *BK – Arbre isolé indigène, adapté au site, ou arbre fruitier (4.4.3)*, pas inclus dans l'article 17, de 50 cm de diamètre
- Végétation rudérale (Figure 24 et Figure 25 & Figure 22 et Figure 23) – *BK – Végétation rudérale persévérante (3.8.2)*, n'est pas inclus dans l'article 17
- Buissons (Figure 24 et Figure 25) – *BK17 – Buissons et broussailles de sites rudéraux et riches en azote (4.1.8)*, inclus dans l'article 17

Toute végétation présente sur le site va être enlevée.

Un bilan écologique devra être réalisé via le système numérique **ECOPOINTS**, afin de déterminer la valeur monétaire de la taxe de remboursement. Le remboursement de la taxe doit être effectué avant le début des travaux.

Habitats d'espèces d'intérêts communautaire (Art. 17 de la loi PN)

Selon l'article 17 de la loi PN, en plus des biotopes, les habitats utilisés régulièrement par les espèces d'intérêt communautaire dont l'état de conservation a été évalué comme "défavorable" sont également protégés (RDG du 1er août 2018 établissant l'état de conservation des habitats d'intérêt communautaire et des espèces d'intérêt communautaire).

Le projet implique un défrichage de ligneux (buissons et haies) ainsi que de végétation rudérale de l'ordre de 1220 m². La surface d'espaces verts après la réalisation du projet est de 300 m². Cela peut être considéré comme une très faible empreinte compte tenu de la taille totale des biotopes. En effet, il y a suffisamment d'habitats restant disponibles pour les espèces pouvant nicher ou utiliser régulièrement ces structures.

Espèces protégées particulièrement (Art. 21 de la loi PN)

Dans le cadre de la protection des espèces conformément à l'article 21 de la loi PN, il convient de vérifier si la mise en œuvre du plan d'action est susceptible d'entraîner des répercussions sur les espèces d'intérêt communautaire³. Le contenu de cette approche repose sur l'examen des impacts potentiels sur les espèces des annexes 4 et 5 de la PN 2018 ainsi que sur les oiseaux de l'article 1 de la directive Oiseaux (2009/147/CE). Selon l'article 21, sont également protégées, les espèces végétales figurant dans le RDG du 8 janvier 2010⁴.

Une UEP et une *Strategische Umweltprüfung* (réalisé par réalisé par Enviro Services international – Dewey Muller) a été réalisé dans le cadre de la modification du PAG de la commune de Differdange. D'après ces document, la zone Natura 2000 *Prenzebiorg / anciennes mines et carrières* présente des preuves de présence de chiroptères, notamment pour la pipistrelle commune (*pipistrellus pipistrellus*). Cette zone est également supposée être un gîte d'hibernation du Murin de Bechstein (*Myotis bechsteinii*).

Selon le UEP (données du MNHN de 2006 à 2016) plusieurs espèces protégées sont potentiellement présentes à proximité des zones Nature 2000 de la commune de Differdange (*Prenzebiorg / anciennes mines et carrières* et *Massif forestier du Aesing*) comme par exemple : cuivré des marais (*Lycaena dispar*), triton crêté (*Triturus cristatus*), Lézard des souches (*Lacerta agilis*), lézard des murailles (*Podarcis muralis*), coronelle lisse (*Coronella austriaca*), Azuré du serpolet (*Maculinea arion*). Pourtant aucune mention de chauves-souris, de lézards ou d'autre espèces protégées par l'article 21 n'a été recensée sur le site du projet ou à proximité (Surface D29-2 dans la UEP) lors de la UEP, car « la dimension de la surface à étudier a changé pendant le procès du SUP donc l'évaluation dans le Artenschutzprüfung ne correspond pas à la zone et a été retiré (zone BEP sans bâtiments) ».

D'après les données disponibles sur le site du MNHN aucune espèce ayant un statut défavorable selon l'annexe 4de la PN a été recensée sur le site du projet ou à proximité.

Cependant le site du projet pourrait être intéressant pour les chiroptères. En effet, la végétation présente sur le côté ouest étant une structure de végétation linéaire peut constituer un repère pour la faune locale et l'ancien hall de stockage pourrait être utilisé comme gîte intermédiaire. Toutefois aucune trace n'a été retrouvé sur le site lors de la visite, il se peut que le bruit occasionnel soit trop important pour ceux-ci.

En outre, le site est un ancien site industriel et est à forte proximité d'une zone ferroviaire, ce qui représente des conditions idéales entre autres pour le lézard des murailles. Néanmoins, la visite qui a été réalisé dans des bonnes conditions météorologiques mais n'a pas permis d'observer des individus, il est donc probable qu'il n'y ait pas de population sur le site du projet.

³ Règlement grand-ducal du 9 janvier 2009 concernant la protection intégrale et partielle de certaines espèces animales de la faune sauvage.

⁴ Règlement grand-ducal du 8 janvier 2010 concernant la protection intégrale et partielle de certaines espèces de la flore sauvage.



FIGURE 28 : NID DE ROUGE QUEUE NOIR (SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)



FIGURE 29 : NID DE ROUGE QUEUE NOIR (SOURCE : SIMON-CHRISTIANSEN & ASSOCIÉS S.A)

Lors de la visite du site un nid d'oiseau de l'espèce rouge queue noir (Figure 28 et Figure 29) a été observé à l'intérieur du bâtiment adjacent à l'est. Celui-ci est prévu d'être détruit afin de permettre plus de place pour le stationnement.

Cette espèce est protégée par l'article 21, mais n'étant pas une espèce en danger elle n'est pas présente dans l'annexe du « Leitfaden CEF – Maßnahmen », des mesures compensatoires (CEF) ne sont pas nécessaires à mettre en place. Il faut, cependant, attendre le fin de la période de reproduction qui va d'avril à juillet avant la démolition. De plus, les suivantes années il faudra observer si cet oiseau revient pour nicher sur le site.

Mise à part le nid retrouvé dans le bâtiment adjoint, le site du projet présente une très faible valeur écologique en tant que site de reproduction ou de repos pour tous les taxons en raison de son inadéquation avec l'écologie des espèces et la forte perturbation du milieu en raison de l'urbanisation, des vibrations, de la pollution lumineuse et sonore liées à la voie ferrée à proximité.

En respectant la période légale d'abattage/défrichage (octobre à fin février) qui est en dehors des périodes de reproduction, aucune incidence sur d'autres espèces potentiellement présentes est supposée.

3.3 SOL

Dans le contexte de la prise en compte des biens protégés, les aspects tels que la qualité des sols, les sites contaminés, les apports de polluants, l'utilisation des sols / le degré d'étanchéité et les modifications du terrain, ainsi que les dangers naturels associés, tels que les glissements de terrain, revêtent une importance capitale.

Dans le chapitre suivant, l'état actuel du site est brièvement décrit et est comparé à l'utilisation future prévue.

Géologie, pédologie

L'extrait de la carte géologique présente dans la figure ci-dessous montre la disposition des différentes formations géologiques du site d'étude.

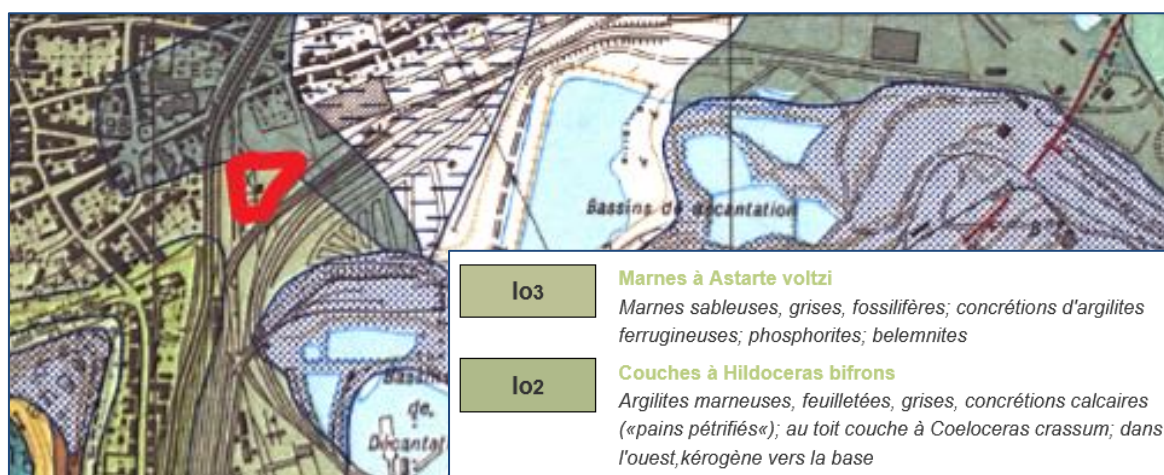


FIGURE 30 : EXTRAIT DE LA CARTE GÉOLOGIQUE 1 :100000, SITE DU PROJET EN ROUGE (SOURCE : GÉOPORTAIL 2022).

Le site du projet est implanté majoritairement sur le substrat le « Marnes à Astarte voltzi » (lo3) (Figure 30), une petite partie au nord-est se trouve sur le sol classé de type « Couches à Hildoceras bifrons » (lo2). C'est donc un sol sableux à argileux et peu caillouteux.

Etat du sol et sites contaminés

Comme le montre l'extrait du registre du CASIPO dans la figure ci-dessous.

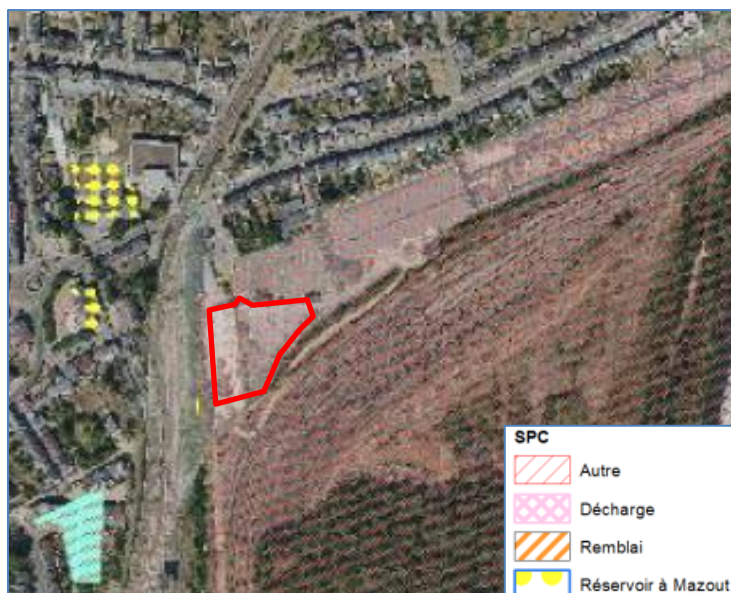


FIGURE 31 : EXTRAIT DU CASIPO, LE SITE EST REPRÉSENTÉ EN ROUGE (SOURCE : CASIPO PARCELLE 618/8197 ET 2546/8405).

D'après la Figure 31, la parcelle se trouve sur une zone SPC catégorisée comme « autre ». Le Tableau 2 reprend plus en détail les informations issues de CASIPO, l'extrait complet est disponible en annexe IV.

TABLEAU 2 : RÉSUMÉ DES INFORMATIONS DU CASIPO POUR LE SITE

N° cadastral	Surface	Description	Historique	Commentaire
618/8197	SPC/20/0 426/VER	Site sidérurgique	1896 – inconnu : 24- Siderurgie	-
2546/8405	SPC/02/0 186/VER	Atelier	1896 - inconnu: 24- Siderurgie 1896 - inconnu: 18- Atelier de réparation, rechapage de pneus	VF 16: Trois zone contaminées: - fouille N°1 HC, Zn, Pb (prof. 2-3 m) - fouille N° 3 PAH (prof. 0-0.7 m) - fouille N° 6 Cr (prof. 0-0.3 m) - eaux souterraines HC, AOX, Mo, PAH - eaux de migration AOX, LHKW, Zn, Cd, Mo - assainissement partiel OSW3 -
	SPC/20/0 426/VER	Site sidérurgique	1896 - inconnu: 24- Siderurgie	-



FIGURE 32 : RÉPARTITION DES SURFACES IDENTIFIÉES PAR CASIPO (SOURCE : CASIPO)

La Figure 32 montre la répartition des surfaces identifiées grâce au CASIPO, il devient évident que la grande majorité du projet se trouve dans une zone sans contamination connue (SPC/20/0426/VER). Cependant, la zone SPC/02/0052/VER qui possède au moins trois zones contaminées.

Il devient apparent que le site se situe dans une zone à risque potentiel. Une analyse plus approfondie des sol a été réalisé par AGEO S.A.R.L (Annexe VI), qui conclut qu'une pollution au phénol et aux Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques a été détectée au niveau des asphaltes du parking situé en contre-bas ainsi que la plaque d'asphalte dans la zone en friche. Ils conseillent donc de retirer les asphaltes et de les éliminer dans une décharge adaptée ainsi que d'enlever les couches sous-jacentes à ces asphaltes présentant une pollution avant de remblayer la zone pour la remise à niveau.

Étanchéité et terrassement

Il est prévu de réaliser une dalle en béton à l'intérieur de la halle de stockage (1050 m²). Le reste de la surface sera asphaltée (sauf la zone de parking déjà existante environ 2100 m²). Le degré d'étanchéité sur la zone ne changera pas significativement du degré initial, car même si une minime partie du site n'est pas encore asphaltée elle présente du gravier.

Un bassin de rétention est prévu pour compenser l'imperméabilisation du site.

Comme déjà mentionné, la mise en œuvre du projet engendrera environ 1873 m³ de terre rapportées afin d'augmenter la hauteur de la zone se trouvant au sud-est de la halle qui a une hauteur inférieure. Des murs en L avec du remblais vont être utilisés pour retenir la terre rapportée.

3.4 L'EAU

Afin de pouvoir assurer la protection de l'eau sur le site, il est nécessaire de comprendre son contexte hydrologique et hydrogéologique. De ce fait, l'identification des eaux souterraines, eaux de surface, inondations ou risques d'inondation ainsi que la protection de l'eau potable sont pertinentes.

Eaux superficielles

Le seul cours d'eau présent à proximité c'est le « Chiers » (Figure 33) qui coule à l'est du site en amont il traverse un centre d'épuration se trouvant au sud du site.

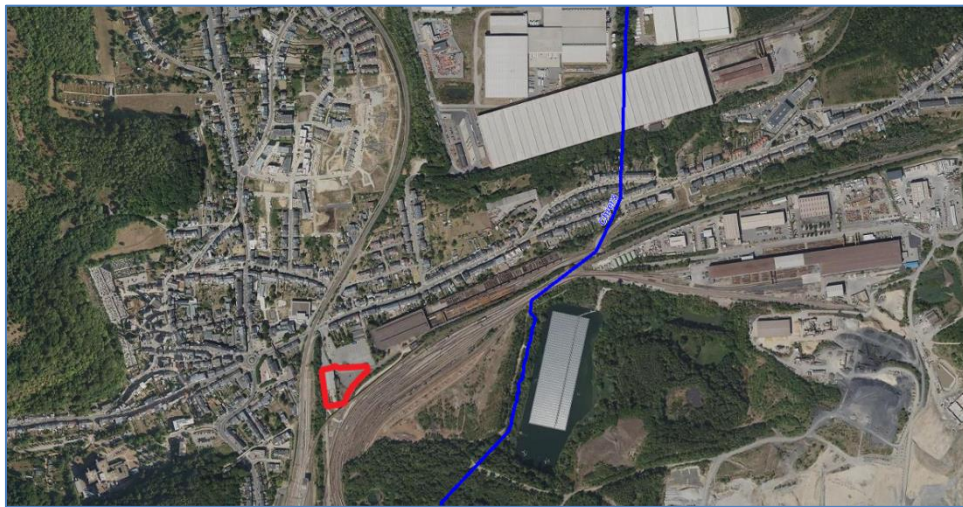


FIGURE 33 : COURS D'EAU PRÉSENT À PROXIMITÉ DU SITE (SOURCE : GÉOPORTAIL 2023)

La construction du parking lui-même n'affectera pas le cours d'eau ou tout autre eau superficielle.

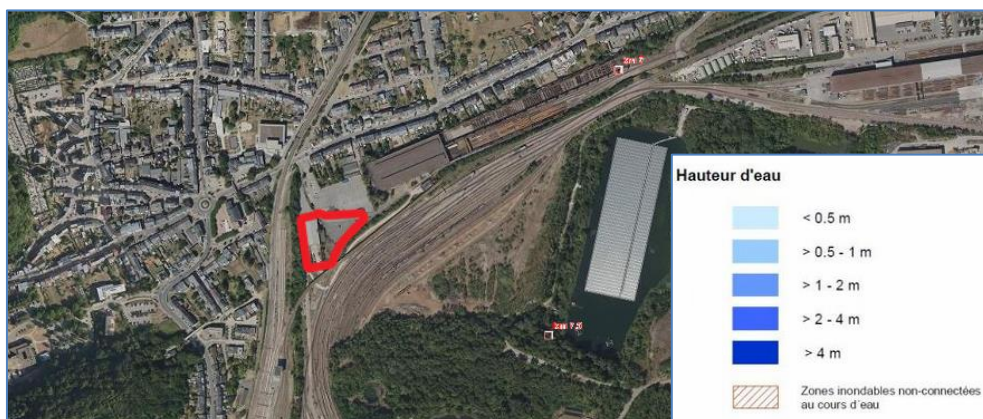


FIGURE 34 : CARTE DU RISQUE D'INONDATION ET DU PROJET (EN ROUGE) – CARTE DES ZONES INONDABLES 2021 – HQ EXTRÊME, FORTE MOYENNE ET FAIBLE PROBABILITÉ (SOURCE : GÉOPORTAIL 2023)

Le projet n'est pas considéré comme étant à risque d'inondation, car il est trop éloigné du Chiers. Comme montré à la Figure 34, même en cas de crue extrême (HQ extrême), la zone du projet se trouve à plus de 350 m du cours d'eau et à plus de 1.7km de la zone inondable la plus proche.

Eaux pluviales

Le degré d'étanchéité du terrain passe donc de 20% à 5,3%.

En raison de l'utilisation comme parking, aucune eau usée ou eau de traitement ne sera produite par le projet. Seules les eaux de ruissellement des surfaces non celées sont à prendre en compte.

Selon le projet actuel toutes les eaux de pluies s'écouleront dans le bassin de rétention (Figure 35). Il est prévu de relier ce bassin au système de canalisation publique. Il n'est pas prévu d'avoir un séparateur d'hydrocarbures. Cependant, les prescription ITM (ITM CL74.2) prévoient l'installation d'un séparateur d'hydrocarbures pour des parkings couverts pouvant recevoir entre 21 à 50 véhicules.



FIGURE 35 : PLAN DU PROJET AVEC PRÉSENCE DU BASSIN DE RÉTENTION (SOURCE : LUXPLAN S.A.)

Eaux souterraines et eaux potables

Le site du projet ne se trouve ni dans ni à la limite d'un l'aquifère, le plus proche est l'aquifère du lias supérieur à plus de 500 m à l'ouest (Figure 36). Le site du projet n'est pas situé dans une zone de protection d'eau potable. La source « Sœur Grosch » se trouve à moins de 500m à l'ouest du site.



FIGURE 36 : POINTS D'INTÉRÊTS LIÉS AUX EAUX SOUTERRAINES OU POTABLES, SITE DU PROJET EN ROUGE (SOURCE : GÉOPORTAIL 2023)

En temps normal, il n'y a pas de risque que des substances dangereuses ou polluantes pénètrent dans le sous-sol à travers le parking, mais le risque d'infiltration involontaire ne peut pas totalement être exclu. Il se peut en effet, qu'il y ait une fuite de carburant ou de liquide divers d'un véhicule. Ces substances pourraient être lessivées lors du ruissellement des eaux pluviales et être entraînées dans les eaux de surface ou souterraines.

Le projet étant pour un parking fourrière il est fort possible que le parking accueille des voitures n'étant pas dans leur meilleur état (pouvant avoir des fuites, et.).

En dehors de l'eau nécessaire aux travaux de construction, il n'y a de consommation d'eau prévue pour le fonctionnement du parking. Des points de prélèvement d'eau potable ou sanitaire ne sont pas prévus. En raison de l'absence de végétation au niveau du parking, il n'y aura pas non plus besoin d'irrigation.

3.5 AIR ET CLIMAT

Dans le cas de nouveaux projets, les facteurs méso-climatiques et microclimatiques du site, ainsi que les interactions avec les zones et les fonctions climatiques pertinentes au niveau régional revêtent une importance particulière.

De plus, les informations sur la contribution du projet au changement climatique (par exemple, le type et l'ampleur des émissions) et la sensibilité du projet au changement climatique sont pertinentes. En effet la nécessité de considérer le climat et l'air découle notamment de l'importance de l'air en tant que milieu environnemental pour les humains d'une part et pour la faune et la flore d'autre part. Les propriétés et la qualité de l'air dépendent considérablement des facteurs climatiques et influent directement sur l'homme et la flore/faune.

Des informations climatiques locales de base sont disponibles dans l'étude de l'Administration de l'Environnement relative à la situation au Luxembourg en matière d'écologie climatique (Klimaanalyse AEV, 2021).

Cette analyse climatique s'est intéressée au phénomène des îlots de chaleur qui entraînent des situations de stress thermique de la population tant de jour que de nuit, notamment en période estivale.

L'effet d'îlot de chaleur décrit la différence de température entre la ville chaude et ses environs plus froids et atteint son maximum pendant la nuit ainsi que dans des conditions météorologiques de rayonnement à vent faible.

Climat local

En ce qui concerne les conditions climatiques locales, les effets du projet sur la température de l'air, la vitesse du vent, les flux d'air froid et d'air frais, les zones de production d'air frais, ainsi que la création de barrières d'échange d'air, sont à analyser.

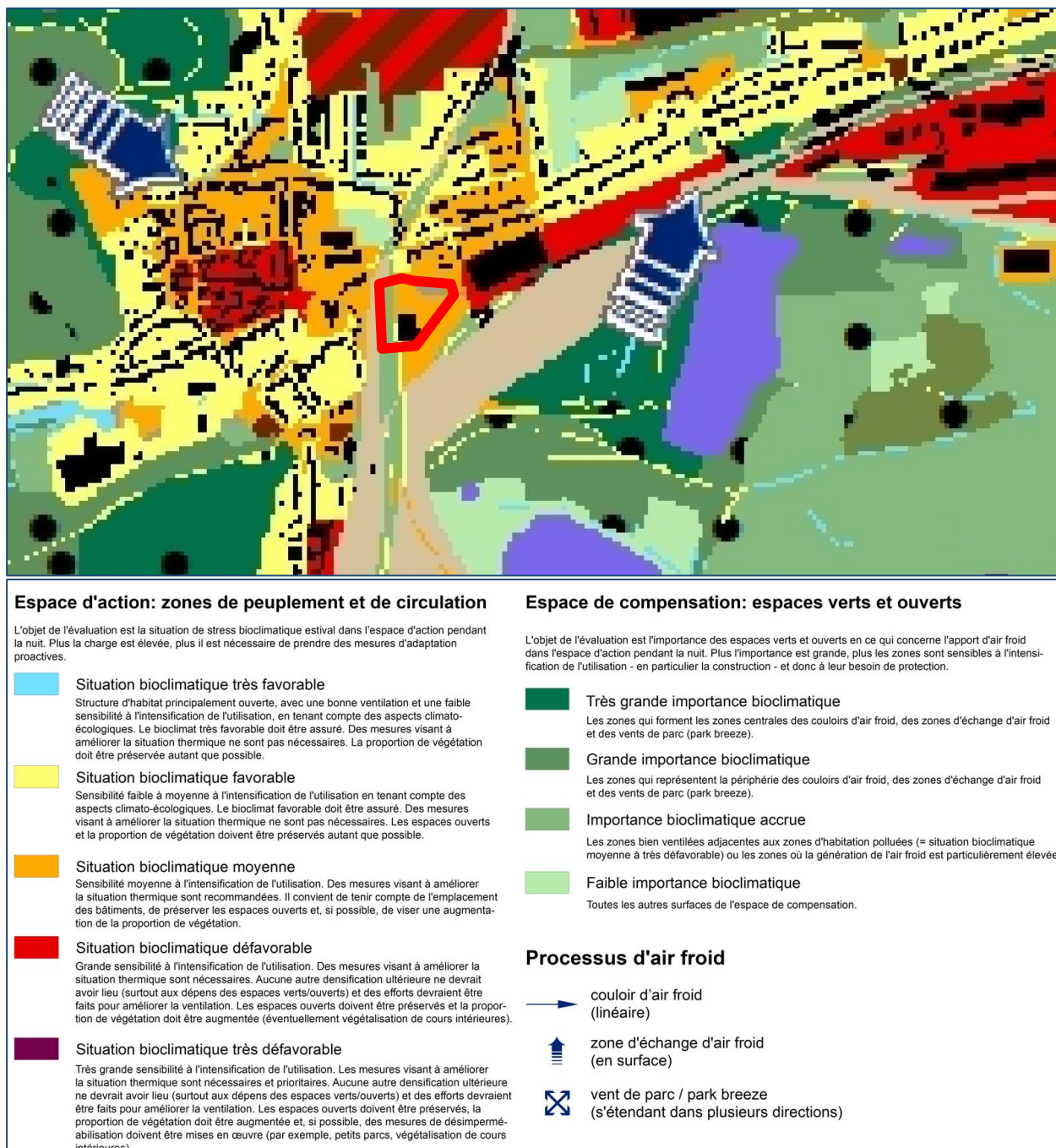


FIGURE 37 : EXTRAIT DE LA CARTE DES FONCTIONS CLIMATIQUES AU NIVEAU DE LA COMMUNE DE DIFFERDANGE. LOCALISATION DU PROJET EN ROUGE (SOURCE : KLIMAANALYSE, AEV LUXEMBURG 2021).

On observe sur les figures suivantes que le projet se situe dans une zone à situation bioclimatique moyenne (Figure 37), constituant un îlot de chaleur (température à 2 m au sol de 16 à 20°C) (Figure 38). Il est recommandé dans ce type de secteur de conserver les espaces ouverts et si possible de viser une augmentation de la proportion de végétation.

Le site est placé à proximité d'une zone urbaine qui représente un îlot de chaleur au nord-ouest alors qu'au sud-est il y a un grand espace de compensation (zones vertes et ouvertes).

Le projet visant à créer un parking, l'espace restera ouvert et n'entravera pas la circulation d'air, la faible surface de végétation sur la zone n'induirait pas une réduction de la charge thermique, car c'est déjà un site non végétalisé ;

Au vu de la situation actuelle du site et de la faible emprise au sol, la contribution de cette zone à la situation bioclimatique semble minime et ne devrait pas évoluer lors du réaménagement du parking.

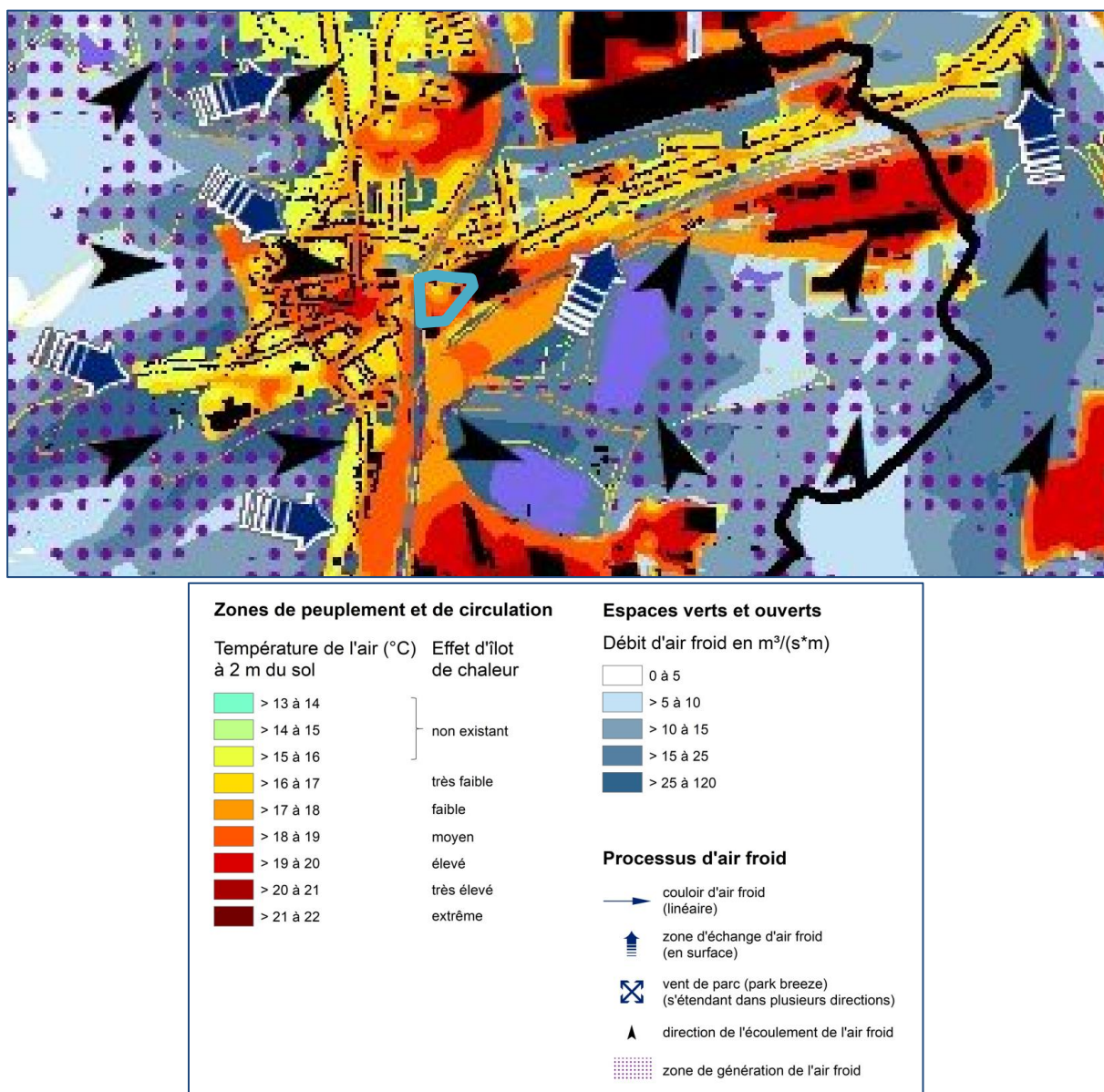


FIGURE 38 : EXTRAIT DE LA CARTE DE SYNTHÈSE DE L'ANALYSE CLIMATIQUE AU NIVEAU DE LA COMMUNE DE DIFFERDANGE. LOCALISATION DU PROJET EN BLEU (SOURCE : KLIMAANALYSE, AEV LUXEMBURG 2021).

Changement climatique

Comme pour le reste du pays, la région est affectée par les changements climatiques qui affectent l'Europe. Les initiatives pour limiter les causes de ces processus sont favorisées par les politiques nationales d'aménagement du territoire et de gestion des ressources énergétiques.

Le parking fourrière n'étant pas un parking « classique » ne contribuerait pas à la limitation des gaz à effet de serre liées à la circulation automobile sur les routes du Luxembourg, en favorisant l'utilisation de la voiture.

Emissions dans l'air

Au cours de la phase de construction, ce sont principalement les poussières et les gaz d'échappement des moteurs des engins de chantier qui seront émis dans l'atmosphère. Étant donné que ces derniers sont soumis à la directive Machines 2006/42/CE et doivent donc être équipés de "Systèmes d'extraction des émissions des machines" conformément à l'annexe V, point 6), les émissions se produisant dans cette phase de mise en œuvre sont déjà techniquement réduites.

L'exploitation du parking lui-même entraîne des émissions de gaz d'échappement issus de la circulation des véhicules automobiles. S'agissant d'un parking à ciel ouvert, les gaz d'échappement ne sont pas collectés mais rejetés dans l'air ambiant. Le projet en tant que fourrière conduirait à une très faible augmentation du trafic. De plus, les émissions de gaz à effet de serre seront donc faibles et localisées.

3.6 PAYSAGE

En ce qui concerne la protection du paysage, l'impact visuel du projet doit être décrit. En règle générale, l'accent est mis sur la transition fluide, par exemple entre les agglomérations et la campagne, mais peut également inclure la prise en compte des espaces ouverts.

Afin d'analyser l'impact visuel du projet d'extension, il convient de se mettre à différentes échelles : une échelle large englobant les éléments prédominants du paysage autour de l'installation et une échelle plus réduite se limitant à la zone du projet.

A une échelle large, la zone du projet se situe en dehors des zones caractérisées par des qualités locales ou paysagères exceptionnelles propres au Luxembourg. Le projet n'est pas placé dans une zone concernée par un Plan Directeur Sectoriel Paysages.

Il n'y a pas non plus de mesures générales de conservation du paysage indiquée dans le PAG partie servitude environnementale aux alentours de cette zone (disponible en annexe I).

De plus, aucune structure influencée par le projet, telle que des « Sites et monuments et ensembles classés » ne se trouve à proximité dans le PAG de Differdange.

A une échelle locale, le site du projet sera implanté dans une zone urbaine. Le terrain est placé entre : des voies ferrées et un parking public. Sur le terrain du projet, la surface est asphaltée et une ancienne halle de stockage est présente. Le site n'est que très peu visible de la *rue Pierre Gansen* ainsi uniquement les personnes fréquentant le parking public adjacent auront une vision sur le projet. De plus, le paysage actuel ne présente pas d'intérêt particulier. Il n'est pas attendu d'incidence notable du projet sur le paysage.

3.7 PATRIMOINE CULTUREL ET BIENS MATÉRIELS

Lors de l'examen des biens culturels et matériels, l'accent est mis sur le patrimoine culturel, les zones archéologiques protégées existantes, les éléments du paysage culturel et le patrimoine naturel.

Biens culturels

Dans le cas présent, il est possible d'utiliser les informations culturelles et historiques de l'*Institut National de Recherches Archéologiques* ainsi que les informations sur les monuments historiques accessibles au public de l'*Institut national pour le patrimoine architectural*.

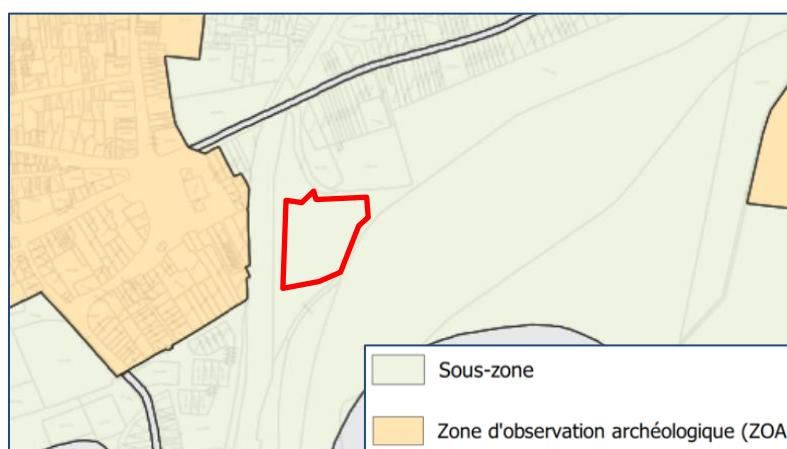


FIGURE 39 : ZOA, SITE EN ROUGE (SOURCE : INRA, 2023)

Comme indiqué à la Figure 39, le site ne se trouve pas dans une ZOA, le projet n'est pas soumis à une évaluation archéologique. Il se trouve cependant dans une sous-zone, celles-ci sont des terrains avec un potentiel archéologique inconnu, car ils n'ont pas été examinés, le potentiel ne peut pas être considéré comme nul.

Le projet ayant une surface supérieure à 0,3 ha, il faut faire une demande écrite d'évaluation archéologique à l'INRA.

Dans la liste des immeubles et objets classés monuments nationaux ou inscrits à l'inventaire supplémentaire du INPA, toujours mise à jour, aucun objet n'est répertorié comme monument protégé dans le secteur de la zone du plan selon la liste actuelle (version du 02 mai 2023). L'aspect de la protection des monuments historiques peut donc être considéré comme sans objet dans le cadre du présent projet.

Biens matériels

Un portail d'entrée est présent pour l'accès au parking existant.

La police prévoit l'installation de 12 caméras ainsi que des lumières LED à flux puissant (2200lm). Une des deux structures sera gardée pour permettre l'installation de certaines caméras de sécurité.

Le bâtiment adjoint à l'est sera démoli afin d'agrandir l'espace de stationnement.

4 EVALUATION DE LA PROTECTION DES BIENS À PROTÉGER

Le but de ce document est de fournir une vérification préliminaire au sens de l'article 4 de la loi EIE, afin de déterminer si le projet peut avoir un impact significatif sur l'environnement et nécessite donc une évaluation de l'impact sur l'environnement au titre de l'article 6 de la loi EIE.

En conséquence, vous trouverez ci-après une estimation de l'impact du projet sur l'environnement. Cependant, le pré-examen, qui est effectué dans les sous-chapitres suivants, ne peut pas anticiper l'EIE ni servir à rendre le projet éligible à l'approbation au moyen de propositions conditionnelles.

4.1 POPULATION ET SANTÉ HUMAINE

Pour examiner les éventuelles atteintes à la santé humaine, il faut considérer le trafic de voitures particulières et le bruit qui en résulte. Comme indiqué au chapitre 3.1, la mise en œuvre du projet pourrait entraîner une légère augmentation du trafic.

En ce qui concerne le bruit, il faut s'attendre à une légère augmentation. En raison du nombre plus élevé de places de stationnement, la quantité de voitures qui arrivent et repartent va inévitablement augmenter, ce qui entraînera une augmentation du nombre de portes de véhicules qui se ferment. Il ne faut toutefois pas s'attendre à une augmentation du niveau de pression acoustique dominant, car les émissions sonores sont équivalentes à celles du parking existant à proximité. De plus, des véhicules de chantier passent régulièrement à côté du site et le site du projet est implanté en limite de la voie ferrée joignant Niederkorn à Differdange et les nombreuses voies utilisées par ArcelorMittal. Le bruit généré par la circulation ferroviaire a une influence non négligeable sur le niveau de bruit perceptible sur le site.

Avec le concept d'éclairage présenté, le parking est suffisamment éclairé et sans danger pour la circulation. Afin de réduire encore davantage les impacts potentiels, l'éclairage devrait être commandé en fonction des besoins et des heures de la journée, par exemple à l'aide de détecteurs de mouvement ou d'une minuterie, tout en respectant le guide pour un éclairage intelligent des espaces extérieurs (*Leitfaden « Gutes Licht » im Außenbereich für das Großherzogtum Luxemburg*). De même, il convient d'éviter le rayonnement direct de la lumière des lanternes vers le haut. On peut supposer qu'il y aura une augmentation faible de la luminosité dans l'environnement immédiat par rapport à la situation actuelle, au vu de l'émission lumineuse issue des éclairages placés aux abords de la voie ferrée.

L'impact du projet sur la qualité de l'air est minime. Aussi, le parking n'étant pas fréquenté par le public comme un parking normal, l'impact des déchets produits est donc négligeable.

Afin d'exclure d'autres risques éventuels, SEDAL devrait être informées au cas où des objets soupçonnés d'être des (restes de) munitions seraient trouvés pendant les travaux de construction, afin de prendre les mesures de sécurité correspondantes.

Du point de vue du bureau d'études, les atteintes au bien à protéger qu'est l'homme ne doivent pas être considérées comme significatives dans l'ensemble.

⇒ **Aucune atteinte significative attendue**

Impact peu probable mais non prouvé sur le bien protégé.

4.2 BIODIVERSITÉ

Aucune zone protégée nationale ou européenne n'est concernée par la planification de la zone.

Plusieurs biotopes sont présents sur le site selon l'article 17 de la PN, un bilan écologique va devoir être réalisé via le système numérique ECOPOINTS (selon art. 63 de la loi PN), pour pouvoir compenser la destruction de ces biotopes via le compte d'écopoints. Le remboursement de la taxe doit être effectué avant le début des travaux. Un arrachage n'est alors possible que pendant le semestre d'hiver (octobre - février). Une demande d'autorisation nature devra également être réalisée (selon art. 59 de la loi PN).

Compte tenu de l'aspect actuel de la surface en tant que parking scellé, l'aptitude du site en tant qu'habitat est limitée. Il n'y a donc pas lieu de supposer qu'un site de chasse, de repos ou de reproduction d'espèces pertinentes pour l'aménagement soit menacé. Par conséquent, il est peu probable que l'habitat d'espèces animales dont l'état de conservation est défavorable soit perturbé. En cas de mise en œuvre du plan, les espèces typiquement attendues sur le site disposent de possibilités d'évitement à proximité immédiate.

Cependant, un nid d'oiseau non en danger de disparition a été retrouvé sur le terrain. Les travaux de défrichage et la démolition du bâtiment doivent être effectués en dehors de la période de reproduction (avril-juillet), pendant le semestre d'hiver.

En résumé, les effets potentiellement préjudiciables au bien à protéger que sont les plantes, les animaux et la biodiversité sont considérés comme non significatifs.

⇒ **Pas d'impact significatif à prévoir**

Incidences attendues dans une mesure relativement faible ou en conflit mineur avec les critères correspondants

4.3 SOL

Comme le sol du terrain est déjà fortement marqué par l'urbanisation, il est considéré comme déjà fortement anthropisé. Le projet d'aménagement ne concerne donc pas un sol particulièrement précieux ou rare d'un point de vue agricole ou pédologique.

En outre, il n'est pas exclu qu'en cas de fuites, le sous-sol soit exposé à des polluants provenant des carburants des voitures, des poussières de frein ou du sel de déneigement. La probabilité que cela se produise est toutefois très faible en raison de l'imperméabilisation presque totale de la surface.

Le rapport de l'analyse de sol a déduit des zones polluées sur le site, il est fort conseillé de suivre les conseils mentionnée dans le rapport quant à l'asphalte contaminé.

En raison de l'utilisation actuelle de la surface du plan et de la majeure partie des surfaces déjà imperméabilisées, le projet de plan n'est pas susceptible d'entraîner une augmentation des atteintes importantes au bien à protéger.

⇒ **Pas d'impact significatif à prévoir**

Incidences attendues dans une mesure relativement faible ou en conflit mineur avec les critères correspondants

4.4 EAU

Les zones de protection des eaux ou les eaux naturelles ne sont pas concernées par le projet de plan et l'influence sur les eaux souterraines est également très faible. Le risque de contamination de l'eau reste faible.

La surface de parking sera raccordée au réseau public d'eaux usées, ce qui signifie que le faible apport de polluants décrit dans le chapitre précédent pourrait contaminer le cycle de l'eau. En raison des faibles quantités de substances dangereuses présentes localement, on peut supposer que le risque d'exposition est faible et que la probabilité de dommages graves pour l'eau est très faible. Le fait que le parking soit utilisé comme fourrière augmente légèrement ce risque.

Un bassin de rétention est prévu pour les eaux de pluie tombant sur la surface prévue. Les prescriptions de l'ITM prévoient l'installation d'un séparateur d'hydrocarbures, il est supposé que cela sera respecté.

⇒ **Aucune atteinte significative attendue**

Impact peu probable mais non prouvé sur le bien protégé.

4.5 AIR ET CLIMAT

Comme décrit au chapitre 3.5, aucun impact significatif sur le climat local ou régional n'est à prévoir, notamment en raison de la faible dimension du projet. Il en va de même pour les émissions liées au climat ou les contributions indirectes au changement climatique.

Le projet conduira sûrement à une faible augmentation du nombre de véhicules circulant dans la zone. Dans l'ensemble, l'impact du projet sur les biens à protéger que sont l'air et le climat peut toutefois être considéré comme très faible, car il n'entraîne pas d'augmentation directe du trafic et des émissions qui en découlent.

Dans l'ensemble, les nuisances attendues sur l'air et le climat peuvent être considérées comme non significatives.

⇒ **Aucune atteinte significative attendue**

Pas d'impact sur le bien protégé

4.6 PAYSAGE

Le projet n'augmente que très peu le degré d'urbanisation de la commune, car il est réalisé sur un terrain qui est déjà majoritairement imperméabilisé. En raison de ces circonstances, la valeur esthétique actuelle du terrain doit être considérée comme faible. En outre, aucun espace paysager exceptionnel n'est concerné par le projet de plan, de sorte que l'on peut s'attendre à une intégration harmonieuse dans le site en cas d'aménagement approprié.

L'impact attendu sur le paysage est très faible.

⇒ **Aucune atteinte significative attendue**

Pas d'impact sur le bien protégé.

4.7 PATRIMOINE CULTUREL ET BIENS MATÉRIELS

Aucun bien classé ou à protéger connu n'est présent sur le site du plan.

Le site est toutefois classé comme sous-zone par l'INRA. Cependant, la surface du projet est supérieure à 0,3ha, donc il faut faire précéder le chantier une demande écrite d'évaluation archéologique.

Dans l'ensemble, il n'y a toutefois pas lieu de supposer une atteinte importante au bien à protéger.

⇒ **Pas d'impact significatif à prévoir**

Incidences attendues dans une mesure relativement faible ou en conflit mineur avec les critères correspondants

4.8 EVALUATION GLOBALE

Dans le cadre du processus EIE, il convient également de prendre en compte les effets sur les biens à protéger qui dépassent le cadre de la planification du projet proprement dit.

Risque d'accidents majeurs ou de catastrophes

Étant donné que le projet consiste en la création d'une aire de stationnement à ciel ouvert, aucun risque d'accident majeur ou de catastrophe naturelle n'est à prévoir.

Réversibilité

Le retour du parking à un jardin permettrait certes de rétablir l'état initial actuel de la partie est du site (également pour l'ensemble de la surface), mais en raison du compactage du sol dû à la construction, il en résulterait un impact techniquement réversible et faible sur le bien à protéger qu'est le sol.

Variante zéro

Si le projet n'est pas mis en œuvre, la police n'aurait pas de fourrière. La non-réalisation du projet aurait un impact sur la sécurité et le fonctionnement des services public.

4.9 EVALUATION SYNTHÉTIQUE

Le Tableau 3 résume les résultats de la vérification préliminaire des possibles effets du projet sur les biens protégés définis dans l’art. 3 de la loi EIE.

TABEAU 3 : RÉSULTATS SYNTHÉTIQUES DE L’ÉVALUATION PRÉALABLE DES BIENS À PROTÉGER

Bien protégé	Evaluation	Caractéristiques pertinentes ou considérées	Recommandations
Population et santé humaine	●	Matières dangereuses, bruit, qualité de l’air, mobilité et munitions non-explosées.	→ Contacter le SEDAL en cas de découverte de restes de guerres.
Biodiversité	●	Zones protégées, biotopes, habitats d’espèces d’intérêt communautaire, flore et faune.	→ Introduction dossier d’autorisation Nature (selon art. 59 de la loi PN) incluant un bilan écologique pour la compensation des biotopes à défricher (selon art. 63 de la loi PN). → Déboisement des biotopes uniquement durant la période légale (octobre à fin février) (Art 17 § 6 de la loi PN).
Sol	●	État du sol, travaux de terrassement, sites contaminés.	→ Suivre les conseils du rapport d’analyse de pollution du sol pour l’asphalte contaminé
Eau	●	Eaux superficielles, souterraines et potables, risques d’inondation	→ Installer un séparateur d’hydrocarbure
Air et climat	●	Climat, circulation et qualité de l’air et changement climatique	Aucune.
Paysage	●	Intégration paysagère du projet	Aucune.
Biens culturels et matériels	●	Vestiges archéologiques et monuments historiques	→ Se trouve dans une ZOA, contacter INRA

Légende :

- = Impacts attendus relativement ou très peu en contradiction avec les critères correspondants
- = Les impacts devraient être relativement faibles ou peu conflictuels avec les critères correspondants
- = Les impacts devraient être comparativement modérés ou en conflit moyen avec les critères correspondants
- = Impacts attendus à une échelle relativement grande ou en conflit avec les critères correspondants

Le Tableau 3 résume les résultats de l'examen préliminaire sur la protection des biens protégés, qui ont été déterminés spécifiquement pour le site.

5 RÉSUMÉ ET CONCLUSION

Comme indiqué au chapitre 4, le présent screening n'a pas permis d'identifier des impacts environnementaux significatifs au sens de l'article 4 de la Loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement. Par conséquent, du point de vue du bureau d'étude, le projet est considéré comme **non soumis à l'obligation de rapport EIE**.

D'un point de vue urbanistique, l'ampleur du projet est relativement faible. Néanmoins, lors de la planification détaillée de l'exécution, il ne faudrait pas renoncer à combiner avantageusement les exigences publiques, économiques et environnementales.

6 LITTÉRATURE UTILISÉE

AEV, LIST, Geo-Net, 2021 : Klimaökologische Situation in Luxemburg: Modellbasierte regionale Klimaanalyse.

Dark-Sky Switzerland, 2017 : Studie über Lichtemissionen in Luxemburg.

Dark-Sky Switzerland, 2017 : Anhang zur Studie über Lichtemissionen in Luxemburg.

Enviro Services International – Dewey Müller, 2016 : Strategische Umweltprüfung im Rahmen der Neuaufstellung des allgemeinen Bebauungsplan (PAG) der Gemeinde Differdange, SUP Phase 1 : UEP.

Enviro Services International – Dewey Müller, 2019 : Strategische Umweltprüfung im Rahmen der Neuaufstellung des allgemeinen Bebauungsplan (PAG) der Gemeinde Differdange, SUP Phase 2 : Detail- und Ergänzungsprüfung.

Ministre de la Culture, 2023 : La loi relative au Patrimoine Culturel, les guides du ministre de la Culture 01.

Ministère du Développement durable et des Infrastructures, 2018 : Leitfaden „Gutes Licht“ im Außenraum für das Großherzogtum Luxemburg.

MECDD, 2021 : Leitfaden CEF-Maßnahmen – Leitfaden zur Bewältigung von Beeinträchtigungen bei Eingriffen und Projekten, hinsichtlich einer Auswahl besonders geschützter Arten.

MECDD, 2020 : Système numérique d'évaluation et de compensation en éco-points – Guide sur les modalités de calcul.

Autres sources et bases de données

Données d'observations du Musée national de l'histoire naturelle du Luxembourg : <https://mdata.mnhn.lu/> (Consulté le: 26/06/2023)

Ville de Differdange (2017) – Plan d'aménagement général, partie graphique : <https://differdange.lu/developpement-urbain/le-plan-damenagement-general-pag-2/>

Ville de Differdange (2017) – Plan d'aménagement général, partie écrite : <https://differdange.lu/developpement-urbain/le-plan-damenagement-general-pag-2/>

Geoportail (2022) – Le géoportail national du Grand-Duché du Luxembourg : www.geoportail.lu ; différents thèmes (Consulté le: divers)

INPA (2023) – Liste des immeubles et objets bénéficiant d'une protection nationale : <https://data.public.lu/fr/organizations/institut-national-pour-le-patrimoine-architectural/>

INRA (2023) – Zone d'observations archéologique pour la commune de Differdange : <https://www.cnra.lu/fr/zoa> (Consulté le: divers)

Plan sectoriel « paysages » : <https://amenagement-territoire.public.lu/fr/plans-caractere-reglementaire/plans-sectoriels-primaires/paysage.html> (Consulté le: divers)

Emwelt – portail de l'environnement, bruit : <https://environnement.public.lu/fr/loft/bruit/valeurs-limites-bruit.html> (Consulté le: divers)

Textes réglementaires

Loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement.

Règlement grand-ducal du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement.

Loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

Règlement grand-ducal du 10 mai 2012 portant nouvelles nomenclature et classification des établissements classés.

Règlement grand-ducal du 14 septembre 2000 concernant les études des risques et les rapports de sécurité.

Loi du 28 avril 2017 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.

Prescription ITM-SST 32.10, protection des travailleurs.

Règlement grand-ducal du 13 février 1979 concernant le niveau de bruit dans les alentours immédiats des établissements et des chantiers.

Loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles.

Règlement grand-ducal du 1er août 2018 établissant l'état de conservation des habitats d'intérêt communautaire et des espèces d'intérêt communautaire.