

**Parking provisoire
Boulevard de Kyiv
à Luxembourg**

DOSSIER DE PRÉSENTATION POUR ANALYSE DU
BESOIN ÉVENTUEL D'UNE ÉVALUATION DES INCIDENCES
SUR L'ENVIRONNEMENT

Michel HOLTZ
Sylvain FALZONE

Novembre 2023

Réf.: 32 167f -3



TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	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. Informations relatives à l'exploitation existante.....	8
1.6. Consultants du projet.....	8
2. Dimension du projet.....	9
2.1. Implantation générale.....	9
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	12
5. Production des déchets	13
6. Pollution et nuisances	14
6.1. Émissions 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. Émissions acoustiques et vibrations.....	17
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	20
1. Occupation des sols existants	20
2. Richesse relative, qualité et capacité de régénération des ressources naturelles de la zone	21
3. Capacité de charge de l'environnement naturel de la zone	22



III. CARACTÉRISTIQUES DE L'IMPACT POTENTIEL	23
1. Étendue de l'impact	23
1.1. Description des alentours.....	23
1.2. Impact engendré par les rejets dans l'air	25
1.3. Impact sur l'eau	25
1.4. Impact sur le sol.....	26
1.5. Impact engendré par les émissions de bruit et de vibrations	26
1.6. Impact relatif au rayonnement non ionisant.....	27
1.7. Impact relatif au rayonnement lumineux.....	27
1.8. Impact en matière de déchets.....	28
1.9. Impact sur la flore et la faune.....	28
1.10. Impact sur les infrastructures de transport	28
1.11. Impact sur le paysage	29
1.12. Impact sur le bien matériel.....	29
1.13. Impact sur le patrimoine culturel et architectural	30
2. Nature transfrontalière de l'impact	31
3. Ampleur, complexité et probabilité de l'impact	32
4. Durée, fréquence et réversibilité de l'impact.....	33
IV. ANNEXES	34



PRÉAMBULE

Le présent dossier présente un projet de construction d'un parking aérien provisoire planifié par la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (S.N.C.F.L.), et projeté sur la Ville de Luxembourg. Il sera exploité pour une durée d'environ 4 ans.

Le nouveau parking provisoire sera un parking à ciel ouvert, qui disposera au total de 194 emplacements pour véhicules (10 emplacements pour véhicules « FLEX » et 184 emplacements au sein d'un parking clôturé).

Le projet est concerné par la rubrique 65 (Chantiers et travaux d'aménagement urbain – Construction de centres commerciaux et de parkings) 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 : Parking provisoire

Localité / Commune : Luxembourg

1.2. Personnes de contact

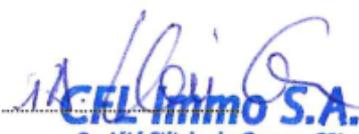
Maître de l'Ouvrage : SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS
16, boulevard d'Avranches
L – 1160 LUXEMBOURG

Personne de contact :
M. Jonathan D'HONDT
Tél. : 49 90 71 97
Courriel : Jonathan.DHONT@cfl.lu

Demandeur : ENERGIE ET ENVIRONNEMENT S.A.
(et correspondance) M. Michel HOLTZ, Ingénieur Projets
M. Sylvain FALZONE, Administrateur
15, rue d'Épernay
L – 1490 LUXEMBOURG
Tél. : 22 46 23
Courriel : info@enerenvi.lu

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

Luxembourg 30/11/2023
.....
(lieu et date)


CFL Immo S.A.
Société Filiale du Groupe CFL
(signature)



1.3. Nature de l'exploitation

Le projet concerne la construction et l'exploitation d'un parking à ciel ouvert, avec au total 194 emplacements pour véhicules. Il sera exploité pour une durée d'environ 4 ans.

Le parking provisoire sera construit afin de permettre le déplacement des véhicules actuellement stationnés sur le parking du site du Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) des CFL. Il sera prévu d'accueillir sur ce terrain un nouveau bâtiment administratif avec parking souterrain. À la fin de la période de construction du bâtiment, les véhicules du parking provisoire seront à nouveau déplacés dans le nouveau parking souterrain en question.

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

1.4. Emplacement de l'établissement

Le projet immobilier sera implanté :

Boulevard de Kyiv
LUXEMBOURG

La situation topographique de l'établissement est reprise ci-dessous. Un extrait détaillé de la carte topographique est également joint en annexe.

Le terrain du projet est enregistré à l'Administration du Cadastre et de la Topographie sous le numéro suivant :

Commune	Section	N° parcelle	Contenance (are)
LUXEMBOURG	HoB de BONNEVOIE	142/10659	107,72

Un extrait cadastral récent du terrain concerné est joint en annexe.

D'après le Plan d'Aménagement Général (P.A.G.) de la Ville de Luxembourg, le projet est situé en « Zone mixte urbaine [MIX-u] ». Cette zone est destinée à accueillir des habitations, activités d'artisanat et de commerce, des activités de loisirs, des services administratifs ou professionnels, des hôtels, des restaurants et des débits de boissons, ainsi que des constructions, des établissements, des équipements et d'aménagements de service public et d'intérêt général.

Également selon le plan d'aménagement général (P.A.G.) de la Ville de Luxembourg, actuellement en vigueur, le parking provisoire sera situé en zone soumise à P.A.P. « quartier existant ».

Les extraits des parties graphiques et des parties écrites, ainsi que les légendes des P.A.G. et P.A.P. sont joints en annexe.

Aucune autre commune ne se situe à une distance minimale à vol d'oiseau inférieure à 200 m du site du projet.

Le site du projet n'est concerné ni par une zone protégée d'intérêt communautaire du réseau Natura 2000 (zones spéciales de conservation ('Habitats'), zones de protection spéciales ('zones de protection des oiseaux')) ni par une zone de protection d'eau potable.



Figure 1 : Situation topographique



1.5. Informations relatives à l'exploitation existante

La parcelle concernée par le projet est actuellement majoritairement libre de toute construction, et occupée sur une petite partie par un magasin (China Collection). Celui-ci n'est actuellement plus exploité et est prévu d'être démoli.

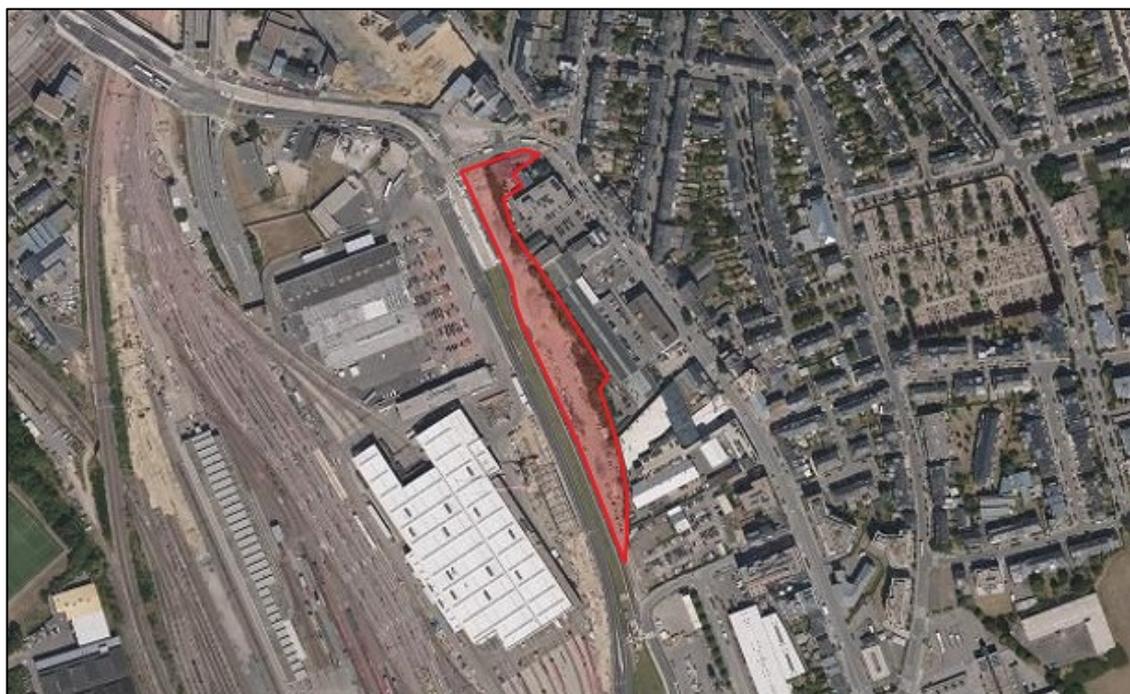


Figure 2 : Situation actuelle de la zone du projet

1.6. Consultants du projet

Architecte : SM-BALLINPITT-AREP-TPF
39 Val Saint-André
L - 1128 LUXEMBOURG
Tél. : (+352) 45 31 01



2. Dimension du projet

2.1. Implantation générale

L'implantation générale du parking est reprise sur le plan de situation joint en annexe.

Le parking sera un parking provisoire à ciel ouvert, disposant d'un total de 194 emplacements pour véhicules (dont 10 emplacements pour véhicules « FLEX »). Il sera exploité pour une durée d'environ 4 ans.

Le parking provisoire sera construit afin de permettre le déplacement des véhicules actuellement stationnés sur le parking du site du Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) des CFL. Il sera prévu d'accueillir sur ce terrain un nouveau bâtiment administratif avec parking souterrain. À la fin de la période de construction du bâtiment, les véhicules du parking provisoire seront à nouveau déplacés dans le nouveau parking souterrain en question.

Le parking provisoire du nouveau bâtiment administratif disposera d'une emprise au sol d'environ 320 m x 16 m, pour une surface totale brute s'élevant à environ 5.200 m², pour un total de 194 emplacements.

L'accès au parking est réalisé moyennant un raccordement au réseau routier public du côté ouest par la route de Thionville.

Les véhicules accéderont au parking via une plateforme directement accessible depuis la voie publique. Elle comprendra deux portails pliants pour l'entrée et la sortie du parking, et des potelets indiquant si des emplacements sont encore libres ou non.

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

Il s'agit d'un parking provisoire à ciel ouvert à usage privé et comprenant au total 194 emplacements de parking.



2.3. Effectif et organisation de travail

Le parking sera ouvert aux employés 24h/24 et 7j/7.

2.4. Chantier

Le terrain est actuellement occupé partiellement par un bâtiment qui sera déconstruit dans le cadre de la construction du parking provisoire.

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

- Déconstruction du bâtiment existant ;
- Mise en œuvre de l'installation de chantier ;
- Travaux de construction pour la réalisation du parking ;

Au stade actuel, la durée totale des travaux de réalisation du projet est estimée à environ 6 mois.

3. Cumul avec d'autres projets

Comme repris sur la vue aérienne ci-dessous, le site est actuellement entouré d'immeubles existants, principalement à vocation résidentielle, administrative et commerciale. Au nord du site sont prévus d'autres projets immobiliers (projet Dersol), regroupant activités administratives, commerciales et résidentielles.

Au vu de la localisation du projet en périphérie urbaine, il est probable que d'autres projets de moindre envergure (p.ex. rénovation d'immeubles) soient entretemps planifiés à proximité immédiate du site.

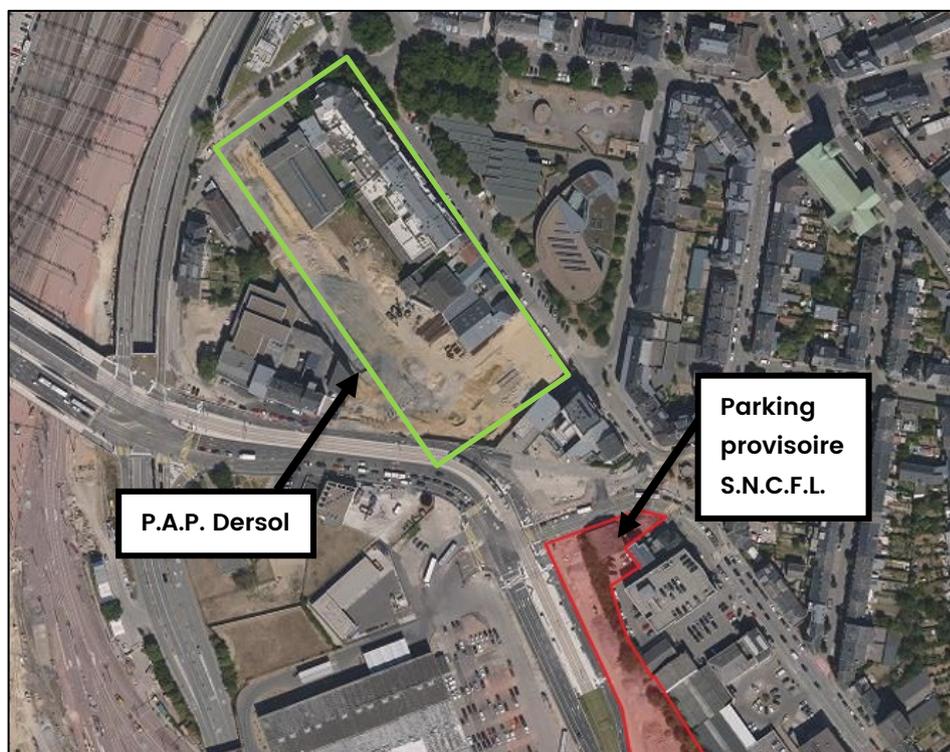


Figure 3 : cumul avec d'autres projets



4. Utilisation des ressources naturelles

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

Le futur projet n'est pas situé sur une zone de protection d'eau potable.

La surface maximum scellée au sol sera d'environ 5.200 m².

Phase chantier

En phase chantier, elles seront liées essentiellement à des usages sanitaires et aux 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).

Phase exploitation

Les besoins en eau potable du projet seront limités, puisqu'un parking à ciel ouvert en soi n'a pas de besoin spécifique en eau.

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

Des zones de verdure et des biotopes protégés, selon la loi modifiée du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, ne sont pas présents sur le terrain sur lequel le projet sera réalisé. Les arbres et arbustes présents sur la parcelle seront compensés par écopoints.

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

Phase chantier

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

Phase exploitation

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.

Un local déchets pour 4 fractions sera tout de même implanté à l'entrée du site.



6. Pollution et nuisances

La phase chantier du projet ainsi que la phase exploitation 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 ;
- Rayonnement lumineux.

Les différents facteurs sont analysés ci-après.

6.1. Émissions atmosphériques et odeurs

Phase chantier

Les principales émissions dans l'air en phase chantier du projet proviendront des gaz d'échappement des engins et équipements de travail, ainsi que d'un risque de formation de poussières lors des travaux.

Phase exploitation

Les rejets de polluants directs dans l'air lié à l'activité même seront dus aux véhicules à moteur à combustion circulant au sein du parking.

D'autre part, les rejets dans l'air seront principalement causés par les rejets indirects (émissions de CO₂) liés à la consommation électrique des installations et des équipements techniques (e.a. éclairage extérieur).

L'alimentation en énergie électrique se fera depuis le réseau de distribution électrique.



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

De manière générale, la direction du vent principale au Luxembourg est le sud-ouest, la direction sud-est étant la plus faible.

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 paragraphe *4. Utilisation des ressources naturelles*.

Phase chantier

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.



Phase exploitation

Le risque de pollution des eaux depuis le parking est lié à un risque de dégagement incontrôlé d'hydrocarbures (essence, diesel ou huile) en provenance de véhicules fonctionnant avec un moteur à combustion et empruntant le parking, et sera identique à celui d'un parking à ciel ouvert d'envergure similaire.

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 paragraphe *4. Utilisation des ressources naturelles.*

Phase chantier

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

Phase exploitation

Le risque de pollution du sol sera causé par un risque de dégagement incontrôlé d'hydrocarbures (essence, fuel ou huile) en provenance de véhicules fonctionnant avec un moteur à combustion et empruntant le parking.



6.4. Émissions acoustiques et vibrations

Phase chantier

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

Phase exploitation

En phase exploitation les émissions de bruit seront liées essentiellement aux véhicules fréquentant le parking. Les émissions de bruit proviendront d'une part des véhicules entrant 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). La fréquentation du parking sera liée directement aux horaires de travail.

Comme le parking provisoire accueillera les véhicules se stationnant sur le parking aérien actuel du site du CRM, il n'induera pas de trafic supplémentaire et donc d'impact acoustique supplémentaire à celui relatif à l'exploitation du parking actuel.

Des sources générant un impact vibratoire significatif en phase exploitation ne sont pas prévues dans le cadre du projet.

6.5. Rayonnement non ionisant

Phase chantier

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

Phase exploitation

En phase exploitation, aucune source, à l'origine d'un rayonnement non ionisant significatif, n'est prévue dans le cadre du projet.

6.6. Rayonnement lumineux

Le parking ne sera pas à l'origine d'un rayonnement lumineux substantiel. Seuls quelques mâts d'éclairage sont prévus. Ils seront réglés par des détecteurs de mouvements pour réduire la « pollution lumineuse » pendant la nuit.



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

7.1. Risques relatifs à la sécurité

Les sources principales de risques liées à l'exploitation du parking seront 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 d'incendie.

Les mesures et dispositions qui suivent seront prévues afin de limiter les risques et garantir la sécurité et la santé des personnes :

- Les risques d'accident routier seront gérés par une réglementation limitant la vitesse de circulation des véhicules sur le parking et par l'aménagement de zones de circulation des piétons distinctes des zones de circulation des véhicules.



7.2. Risques environnementaux

Comme type de fonctionnement dit anormal, l'incendie et le dégagement accidentel de produits dangereux peuvent être considérés pour le présent projet.

Incendie

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

- Bornes d'incendie extérieures.

Dégagement accidentel de produits dangereux

Le seul risque de dégagement accidentel de produits dangereux sera dû 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 parking est reprise sur le plan d'implantation du bureau d'architectes, joint en annexe.

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

La parcelle cadastrale relative au site d'implantation est partiellement inventoriée dans le cadastre des sites potentiellement contaminés de l'Administration de l'environnement. L'extrait du cadastre des sites potentiellement contaminés, relatif à la parcelle concernée par le projet de construction, est joint en annexe.

De plus amples informations relatives aux alentours immédiats du projet sont reprises sous le chapitre *III) Caractéristiques de l'impact potentiel, § 1.1 Description des alentours.*



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

Le projet sera situé en tant que « Zone mixte urbaine [MIX-u] » suivant le P.A.G. de la Ville de Luxembourg.

Également selon le plan d'aménagement général (P.A.G.) de la Ville de Luxembourg, actuellement en vigueur, le complexe immobilier sera situé en zone soumise à P.A.P. « quartier existant ».

Les cartes extraites du Plan National concernant la Protection de la Nature 2017 - 2021, jointes en annexe, montrent que ni la zone concernée 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 environ 4,2 km (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 environ 4,2 km (cf. plan F en annexe).

La zone de protection d'intérêt national déclarée ZH 49 « Roeserbann » la plus proche est située à environ 2,8 km (cf. plan G en annexe).

Le projet faisant l'objet du présent dossier n'est pas concerné par la loi modifiée du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles.



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

La zone d'implantation du projet faisant l'objet du présent dossier ne peut pas être considérée comme appartenant à une zone humide, une zone côtière, une zone de montagnes et de forêts, une réserve ou un parc naturel, une zone répertoriée et protégée, un paysage important du point de vue historique, culturel et archéologique.

Il ne peut non plus s'agir d'une zone dans laquelle les normes de qualité environnementale sont déjà dépassées.

Les cartes issues du site Internet *geoportail.lu* de l'Administration du Cadastre et de la Topographie (Plan I) montrent e.a. que le site du projet ne se situe pas à proximité immédiate :

- D'une zone de protection d'eau potable ;
- D'une source d'eau ;
- D'un forage ;
- D'une installation de captage resp. d'un prélèvement d'eau ;
- D'un point de contrôle de la qualité de l'eau.

Le site n'est également pas situé dans une zone inondable ou à risques d'inondation (cf. cartes des zones inondables et à risque d'inondation HQ 100 en annexe).

La zone d'implantation n'est pas reprise dans une zone référencée dans le plan directeur sectoriel « Paysages ».

En matière de géologie et d'après les cartes géologiques, le site se trouve en majorité dans les marnes pauvres en fossiles (Im4), et en minorité dans les marnes et calcaires de Strassen. Une faille avec pendage est également localisée de façon partielle sur le site d'implantation du parking provisoire (cf. plan joint en annexe, reprenant un extrait de la carte géologique générale).



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 projet, les infrastructures ou équipements suivants sont implantés, en cours d'aménagement ou projetés :

- au nord, un ensemble d'immeubles administratifs et résidentiels en construction (P.A.P. Dersol) ;
- au sud, un parking aérien ;
- à l'est, un ensemble de bâtiments commerciaux et administratifs ;
- à l'ouest, le site du Centre de Remisage et de Maintenance des CFL.

Vu la localisation géographique en pleine zone urbaine, un impact négatif significatif sur les zones d'habitation n'est pas à prévoir.

Le nombre d'habitants de la commune de Luxembourg s'élève à 132.800 au 01.01.2023 (données recueillies sur le site Internet du STATEC).

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 environ 4,2 km (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 environ 4,2 km (cf. plan F en annexe).

La zone de protection d'intérêt national déclarée ZH 49 « Roeserbann » la plus proche est située à environ 2,8 km (cf. plan G en annexe).

Un impact significatif du projet sur ces zones n'est pas à craindre.

La zone d'implantation n'est pas reprise dans une zone référencée dans le plan directeur sectoriel « Paysages ».

Comme le parking provisoire accueillera les véhicules se stationnant sur le parking aérien actuel du site du CRM, une augmentation du trafic n'est pas à prévoir (trafic déjà existant).

L'orthophoto ci-dessous indique la disposition exacte des alentours du projet suivant les dispositions actuelles :



Figure 4 : Orthophoto de la zone d'implantation actuelle du projet et de ses alentours



1.2. Impact engendré par les rejets dans l'air

Les émissions atmosphériques engendrées par le futur projet ont été décrites sous *1) Caractéristiques du projet, § 6.1. Émissions atmosphériques et odeurs.*

Impact en phase chantier :

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 sera similaire à tout autre chantier de cette envergure.

Impact en phase exploitation :

L'impact lié aux émissions atmosphériques en phase exploitation sera causé d'une part, de manière directe, par les véhicules à moteur à combustion empruntant le site, et d'autre part, de manière indirecte, par la consommation électrique des installations et des équipements techniques (e.a. éclairage).

Plus globalement, l'impact lié aux émissions atmosphériques du projet en phase exploitation n'est pas à considérer comme significatif.

1.3. Impact sur l'eau

Les considérations en matière d'utilisation d'eau potable et relatives aux eaux de ruissellement du projet sont reprises sous *1) 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 *1) Caractéristiques du projet, § 6.2. Rejets dans l'eau et risques de pollution de l'eau.*

Les eaux pluviales ruisselant sur le site seront collectées via un réseau de canalisation séparé et déversées dans les noues. Les eaux pluviales restantes seront rejetées vers la canalisation communale, gérée en système mixte.

A priori, au vu des mesures projetées, aucun impact négatif significatif n'est à envisager.



1.4. Impact sur le sol

Les considérations en matière d'utilisation de surfaces au sol sont reprises sous *1) Caractéristiques du projet, § 4. Utilisation des ressources naturelles*, celles en matière de géologie sous *1) 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 *1) 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 significatif sur le sol n'est à envisager aussi bien en phase chantier qu'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 *1) Caractéristiques du projet, § 6.4. Émissions acoustiques et vibrations*.

Impact en phase chantier :

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.

Impact en phase exploitation :

Le site est situé en pleine zone urbaine et sera à terme entouré d'immeubles à caractère majoritairement administratif et résidentiel.

En phase exploitation, les émissions de bruit seront liées essentiellement 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). La fréquentation du parking sera liée directement aux horaires de travail.

Comme le parking provisoire accueillera les véhicules se stationnant sur le parking aérien actuel du site du CRM, il n'induit pas d'impact acoustique supplémentaire à celui relatif à l'exploitation du parking actuel.



Le site du projet se situera à proximité de :

- Un axe routier important (route N3), tel que défini dans le règlement grand-ducal du 2 août 2006 portant application de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Les cartes de bruit du trafic routier correspondantes sont jointes en annexe (cf. plans L et M).
- Plusieurs grands axes ferroviaires (Luxembourg – Esch/Alzette – Pétange - Rodange (Ligne 60) et Luxembourg – Nancy (Ligne 90)) 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. Les cartes de bruit du trafic ferroviaire correspondantes sont jointes en annexe (cf. plans N et O).

Le projet sera également impacté par le bruit aérien. Les cartes de bruit du trafic aérien correspondantes sont jointes en annexe (cf. plans P et Q).

Le plan reprenant les compteurs permanents de l'Administration des ponts et chaussées (Comptage trafic Routier – Comptage permanent – Compteurs actifs du 18.06.2019) est joint en annexe (cf. plan R). Aucun compteur n'est installé dans les alentours les plus proches du site du futur bâtiment.

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

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 *l) Caractéristiques du projet, § 6.5. Rayonnement non ionisant.*

Aucun impact négatif significatif en matière de rayonnement non ionisant n'est à envisager aussi bien en phase chantier qu'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 sous *l) Caractéristiques du projet, § 6.6. Rayonnement lumineux.*

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 proportionnels 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 similaire.

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

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'inoccupation actuelle du terrain et compte tenu de la nature du projet, sa réalisation ne sera pas, a priori, 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 transports présents dans les alentours immédiats du site sont reprises sous *III) Caractéristiques de l'impact potentiel, § 1.1. Description des alentours.*

Impact en phase chantier :

En phase chantier, la route et les 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, etc.). Il s'agira néanmoins d'un impact non permanent et limité dans le temps.

Les dispositions relatives au fonctionnement du chantier afin de minimiser les nuisances, seront arrêtées en concertation avec les pouvoirs publics et les riverains du projet.



Impact en phase exploitation :

L'accès au parking pour les véhicules sera réalisé moyennant un raccordement au réseau routier public via la route de Thionville au Nord.

La fréquentation du bâtiment n'induirait pas de nouveau trafic : étant donné la présence actuelle d'un parking aérien qui induit déjà un trafic journalier, et de par le fait que le projet sera destiné à accueillir les véhicules stationnés sur ce parking, le projet aura un impact très limité sur les infrastructures et les transports.

L'impact en phase exploitation du projet sera également limité dans le temps, le parking n'étant exploité que pour une durée d'environ 4 ans.

1.11. Impact sur le paysage

La réalisation du projet n'est pas concernée par (cf. II) *Localisation du projet, § 1. Occupation des sols existants*) :

- 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.

Divers aménagements extérieurs seront réalisés pour le projet afin de garantir une bonne intégration du parking dans le paysage. Avec ces diverses mesures, le projet aura un impact limité sur le paysage.

1.12. Impact sur le bien matériel

Le descriptif détaillé des infrastructures existantes sur le site du projet est repris en partie II, §1.

Un bâtiment commercial (China Collection), actuellement présent sur une partie du site du projet, est non occupé et sera déconstruit. Il n'est pas référencé en tant que secteur protégé de type « environnement construit » ou « construction à conserver » ou encore « petit patrimoine à conserver » selon la partie graphique du P.A.G.

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



1.13. Impact sur le patrimoine culturel et architectural

Le projet faisant l'objet du présent dossier est situé actuellement en tant que « Zone mixte urbaine [MIX-u] » suivant le P.A.G. de la Ville de Luxembourg.

Aucun bien relevant du patrimoine culturel et architectural n'est recensé sur le site.

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

- ~ 10 km vers la France (orientation sud) ;
- ~ 20 km vers la Belgique (orientation ouest) ;
- ~ 16 km vers l'Allemagne (orientation est).

La commune étrangère la plus proche du futur projet est la commune d'Évrange en France.

Au vu des distances minimales à vol d'oiseau par rapport aux frontières et par rapport aux premières habitations, les impacts transfrontaliers en matière d'émissions atmosphériques et d'odeurs, de pollution des eaux, de pollution du sol et du sous-sol, et d'émissions acoustiques sur l'environnement engendrés par le futur projet lors d'un fonctionnement normal, ainsi que les impacts transfrontaliers engendrés lors d'un éventuel fonctionnement anormal, ne sont pas considérés comme étant significatifs.



3. Ampleur, complexité et probabilité de l'impact

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

Le nouveau parking disposera au total de 194 emplacements pour véhicules.

Les équipements et installations techniques du projet seront à la mesure de la taille de ce parking.

Les mesures de sécurité planifiées au sein du projet seront également proportionnellement adaptées :

- Bornes d'incendie extérieures.

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 probabilité d'un impact en fonctionnement normal de l'établissement est non nulle comme vu dans les chapitres précédents, mais il n'est pas à envisager de manière significative en raison des mesures de sécurité ou 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

Impact en phase chantier :

L'impact pendant la phase chantier du projet aura une durée déterminée.

Suivant le planning actuel, la durée totale des travaux de réalisation du projet est estimée à environ 6 mois.

Impact en phase exploitation :

L'impact lors du fonctionnement normal du projet sera limité dans le temps, le nouveau parking étant prévu pour une exploitation d'environ 4 ans. La fréquence de l'impact restera néanmoins permanente.

Le site sur lequel le parking provisoire est prévu est voué à terme à accueillir un projet mixte (administratif, commercial et/ou résidentiel). Des études environnementales seront ainsi menées ultérieurement dans le cadre de l'exploitation définitive de ce terrain.



IV. ANNEXES

- 1) Extrait de la carte topographique avec indication de l'emplacement du projet (éch. 1 : 10.000) ;
- 2) Extrait du plan cadastral (éch. 1 : 2.500) ;
- 3) Extrait du plan d'aménagement général (P.A.G.) de la ville de Luxembourg actuellement en vigueur, accompagné de la légende et de la partie écrite correspondante ;
- 4) Extrait du plan d'aménagement particulier (P.A.P.) actuellement en vigueur, accompagné de la légende et de la partie écrite correspondante ;
- 5) Plan d'architecte (BALLINPITT architectes urbanistes) :

N°	Indice	Dénomination	Date (indice)	Échelle
ADCRM_APS_AREP_AME_EXT--_PVC0002	V10	Zone entrée	28.06.2023	1/200
ADCRM_APS_AREP_AME_EXT--_PVC0003	V10	Zone entrée avec épure de giration VL	28.06.2023	1/200
ADCRM_APS_AREP_AME_EXT--_PVC0004	V10	Zone entrée avec épure de gyration pompiers	28.06.2023	1/200
ADCRM_APS_AREP_AME_EXT--_PVC0005	V9	Zone 2	28.06.2023	1/200
ADCRM_APS_AREP_AME_EXT--_PVC0006	V9	Zone 3	28.06.2023	1/200
ADCRM_APS_AREP_AME_EXT--_PVC0007	V9	Zone 4	28.06.2023	1/200
ADCRM_APS_AREP_AME_EXT--_COU0001	V4	Coupe AA' / BB' / CC'	28.06.2023	1/200
ADCRM_APS_AREP_AME_EXT--_COU0002	V4	Coupe DD'	28.06.2023	1/200

- 6) Plans, cartes et schémas :

N°	Dénomination	Date	Échelle
A	Orthophoto reprenant la zone d'implantation du projet	2022	1:2.500
B	Plan National concernant la Protection de la Nature 2017-2021 (extrait) : Carte des zones d'intérêt communautaire « Natura 2000 » déclarées	Novembre 2016	/
C	Plan National concernant la Protection de la Nature 2017-2021 (extrait) : Carte des zones protégées d'intérêt national déclarées respectivement à déclarer	Novembre 2016	/
D	Plan National concernant la Protection de la Nature 2017-2021 (extrait) : Carte des corridors forestiers prioritaires, ainsi que des goulots d'étranglement à maintenir, voire à améliorer et des gros ouvrages (« passage à faune ») prioritaires à réaliser	Novembre 2016	/
E	Implantation du projet par rapport à la zone 'Habitats' la plus proche	Octobre 2023	1:25.000



N°	Dénomination	Date	Échelle
	(zones spéciales de conservation réseau 'Natura 2000')		
F	Implantation du projet par rapport à la zone de protection 'Oiseaux' la plus proche (zones de protection spéciales réseau 'Natura 2000')	Octobre 2023	1:25.000
G	Implantation du projet par rapport à la zone de protection d'intérêt national déclarée la plus proche	Octobre 2023	1:25.000
H	Situation du site du projet par rapport aux zones inondables et à risque d'inondation	Octobre 2023	1:15.000
I	Situation du site du projet par rapport aux infrastructures de prélèvement d'eau, aux zones de protection d'eau potable	Octobre 2023	1:20.000
J	Situation du site du projet par rapport au plan sectoriel Paysages	Octobre 2023	1:25.000
K	Situation du site du projet par rapport aux zones géologiques	Octobre 2023	1:15.000
L	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LDEN 2016)	Octobre 2023	1:10.000
M	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LNGT 2016)	Octobre 2023	1:10.000
N	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit du réseau ferroviaire (LDEN 2016)	Octobre 2023	1:10.000
O	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit du réseau ferroviaire (LNGT 2016)	Octobre 2023	1:10.000
P	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit du réseau aérien (LDEN 2016)	Octobre 2023	1:10.000
Q	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit du réseau aérien (LNGT 2016)	Octobre 2023	1:10.000
R	Comptage du trafic routier – Compteurs permanents	18.06.2019	-

- 7) Extrait du cadastre des sites potentiellement contaminés
- 8) Rapport du concept de gestion des eaux pluviales
(mise à disposition par SM-BALLINIPITT-AREP-TPF, 10.07.2023)