

**Parking à ciel ouvert  
à Bascharage**

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

Michel HOLTZ  
Sylvain FALZONE

Février 2024

Réf.: 16 030j -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.....	9
2.4. Chantier .....	9
3. Cumul avec d'autres projets.....	10
4. Utilisation des ressources naturelles .....	11
5. Production des déchets .....	12
6. Pollution et nuisances .....	13
6.1. Émissions atmosphériques et odeurs.....	13
6.2. Rejets dans l'eau et risques de pollution de l'eau .....	14
6.3. Rejets dans le sol et risques de pollution du sol et du sous-sol .....	15
6.4. Émissions acoustiques et vibrations.....	15
6.5. Rayonnement non ionisant.....	18
6.6. Rayonnement lumineux.....	18
7. Risques d'accidents, notamment par les substances et technologies mises en œuvre .....	19
7.1. Risques relatifs à la sécurité .....	19
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.....	29
1.7. Impact relatif au rayonnement lumineux.....	29
1.8. Impact en matière de déchets.....	30
1.9. Impact sur la flore et la faune.....	30
1.10. Impact sur les infrastructures de transport .....	30
1.11. Impact sur le paysage.....	33
1.12. Impact sur le bien matériel.....	33
1.13. Impact sur le patrimoine culturel et architectural .....	33
2. Nature transfrontalière de l'impact .....	34
3. Ampleur, complexité et probabilité de l'impact .....	35
4. Durée, fréquence et réversibilité de l'impact .....	36
IV. ANNEXES .....	37



## **PRÉAMBULE**

Le présent dossier présente un projet de construction d'un parking aérien projeté sur la localité de Bascharage, sur le territoire de la commune de Käerjeng.

Le nouveau parking sera un parking à ciel ouvert, qui disposera au total de 119 emplacements pour véhicules.

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 aérien

Localité / Commune : Bascharage / Käerjeng

#### 1.2. Personnes de contact

Maître de l'Ouvrage : BVI.EU GREEN BUSINESS PARK BASCHARAGE s.à r.l.  
33, rue du Puits Romain  
L – 8070 BERTRANGE

Personne de contact :  
M. Lieven ROELANDT  
Courriel : lieven@bvi.eu

Demandeur : ENERGIE ET ENVIRONNEMENT S.A.  
(et correspondance) M. Michel HOLTZ, Ingénieur Projets  
M. Sylvain FALZONE, Administrateur  
15, rue d'Epernay  
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 :  
Kontich, 13/02/2024

.....  
(lieu et date)

  
.....  
(signature)



### 1.3. Nature de l'exploitation

Le projet concerne la construction et l'exploitation d'un parking à ciel ouvert, avec au total 119 emplacements pour véhicules.

Le parking sera construit dans le cadre du déplacement des activités de la société BorgWagner, dont le siège est actuellement implanté au 274, avenue de Luxembourg à Hautcharage.

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

### 1.4. Emplacement de l'établissement

Le parking sera implanté :

Rue Héierchen  
BASCHARAGE

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)
KAERJENG	BD de BOMMELSCHUEUR	163/1017	267,01

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

D'après le Plan d'Aménagement Général (P.A.G.) de la Commune de Käerjeng, le projet est situé en « Zone d'activités économiques nationale [ECO-n] ». Cette zone est destinée à accueillir des entreprises de production, d'assemblage et de transformation de nature industrielle ainsi que des entreprises de prestations de services ayant une influence motrice sur le développement économique national.

Également selon le plan d'aménagement général (P.A.G.) de la commune de Käerjeng actuellement en vigueur, le parking 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.

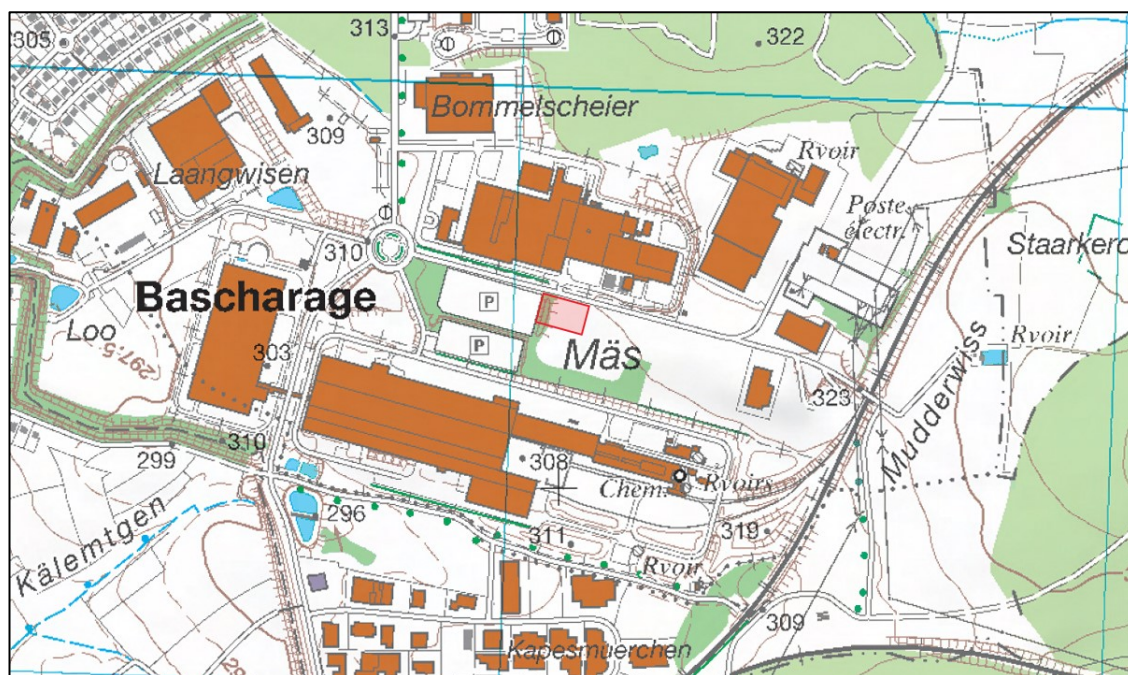


Figure 1 : Situation topographique

## 1.5. Informations relatives à l'exploitation existante

La parcelle concernée par le projet est actuellement occupée en partie par un parking à ciel ouvert existant accueillant des véhicules et des camions. Cette partie sera destinée à accueillir le nouveau bâtiment BorgWagner.

Le terrain prévu pour accueillir le futur parking à ciel ouvert est quant à lui inoccupé.



Figure 2 : Situation actuelle de la zone du projet

## 1.6. Consultants du projet

Architecte :	HYP ARCHITECTS
	6, rue Mathias Weistroffer
	L – 1898 LUXEMBOURG
	Tél. : (+352) 26 36 20 03





## **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 à ciel ouvert, disposant d'un total de 119 emplacements pour véhicules.

Il sera construit dans le cadre du déplacement des activités de la société BorgWagner, dont le siège est actuellement implanté au 274, avenue de Luxembourg à Hautcharage.

Le parking du nouveau bâtiment disposera d'une emprise au sol d'environ 62 m x 45 m, pour une surface totale brute s'élevant à environ 2.650 m<sup>2</sup>, et un total de 119 emplacements.

L'accès au parking est réalisé moyennant un raccordement au réseau routier public du côté nord par la rue Héierchen.

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

Il s'agit d'un parking à ciel ouvert à usage privé et comprenant au total 119 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 destiné à accueillir le futur parking aérien est actuellement inoccupé.

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

- 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 18 mois.

### 3. Cumul avec d'autres projets

Sur base des informations connues au stade actuel, la parcelle du projet accueillera 2 chantiers pour les besoins du nouveau site de la société BorgWagner : en vert, le parking à ciel ouvert, et en rouge le bâtiment principal.

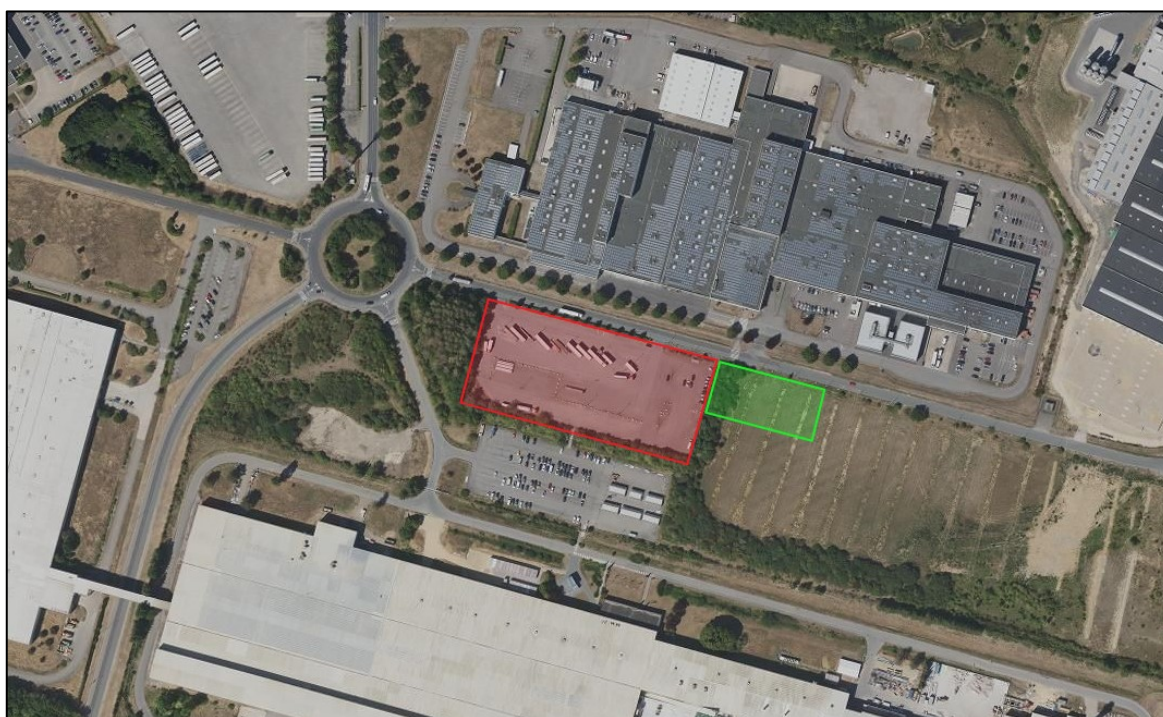


Figure 3 : Vue aérienne



#### **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 2.650 m<sup>2</sup>.

##### 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.

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 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.



## 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 CO<sub>2</sub>) 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 0. *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 parage des véhicules). La fréquentation du parking sera liée directement aux horaires de travail : l'activité du bâtiment étant majoritairement administrative, les pics journaliers seraient à considérer entre 7h00 et 8h00 pour l'arrivée des employés et entre 16h00 et 17h00 (jours ouvrables).

L'établissement actuel dispose d'un parking pour les employés et les visiteurs d'une capacité d'environ 670 places. Il est prévu de déplacer les activités de BorgWagner dans la même zone d'activités, vers un nouveau site au sud de l'implantation actuelle. Le site est actuellement exploité comme parking avec une capacité d'environ 90 places pour voitures et 20 camions.

Le parking, objet du présent dossier, comprenant 119 places, est prévu à l'est du futur bâtiment, pour les employés et les visiteurs de BorgWagner.

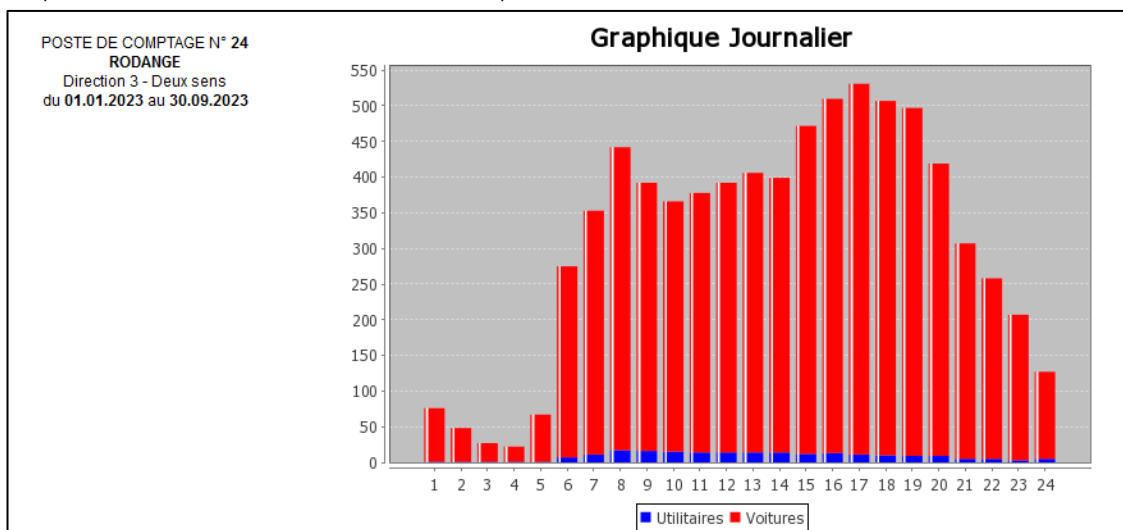
Tant dans la situation actuelle que dans la situation projetée, les flux de véhicules sont majoritairement dirigés vers l'avenue de Luxembourg.

Les points de comptage du trafic routier les plus proches sont :

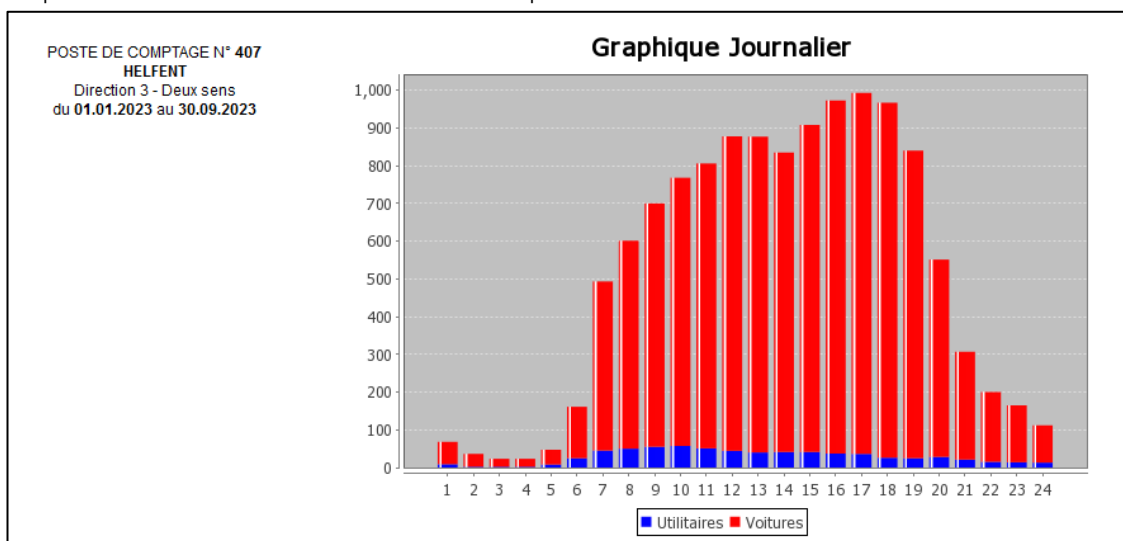
- Le point n°24 situé à l'ouest dans le prolongement de l'avenue de Luxembourg ;
- Le point n°407 situé à l'est dans le prolongement de l'avenue de Luxembourg (route de Longwy) ;
- Le point n°498 situé au sud sur la N31 en direction de Niedercorn.

Entre janvier 2023 et septembre 2023, le trafic mesuré pendant les jours ouvrables et pendant la période 7h-19h (période d'exploitation usuelle de BorgWagner) fait état de :

Au point n°24 : entre 300 et 530 véhicules par heure :

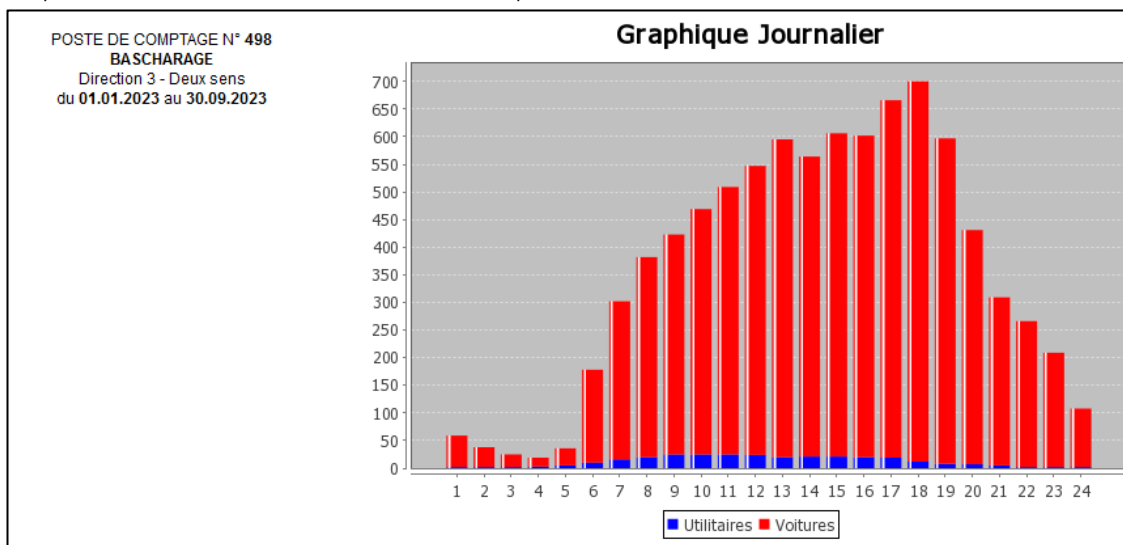


Au point n°407 : entre 500 et 1.000 véhicules par heure :





Au point n°498 : entre 300 et 700 véhicules par heure :



Compte tenu de l'envergure réduite du futur parking par rapport à celui existant, de l'implantation du bâtiment en lieu et place d'un parking existant, et du trafic routier actuel sur les voiries alentours, il n'induirait pas de trafic supplémentaire et donc d'impact acoustique supplémentaire à celui relatif à l'exploitation du parking actuel. Au contraire, une diminution du trafic et de l'impact acoustique seraient envisageables.

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 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 d'activités économiques nationale [ECO-n] » suivant le P.A.G. de la commune de Käerjeng.

Également selon le plan d'aménagement général (P.A.G.) de la commune de Käerjeng, actuellement en vigueur, le parking 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 la zone n'est pas concernée 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 « Sanem – Groussebesch / Schouweiler – Bitchenheck » (LU0001027) située à environ 500 m (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 700 m (cf. plan F en annexe).

La zone de protection d'intérêt national déclarée RF 17 « Hautcharage – Griechten » la plus proche est située à environ 1,9 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 totalité dans les couches à *Pleuroceras spinatum* - Macigno (Iol / Im3b) (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 bâtiment regroupant de nombreuses entreprises ;
- au sud, un parking aérien ;
- à l'est, un terrain vierge ;
- à l'ouest, un parking aérien destiné à accueillir le nouveau bâtiment BorgWagner.

Le nombre d'habitants de la commune de Käerjeng s'élève à 11.015 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 « Sanem – Groussebesch / Schouweiler – Bitchenheck » (LU0001027) située à environ 500 m (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 700 m (cf. plan F en annexe).

La zone de protection d'intérêt national déclarée RF 17 « Hautcharage – Griechten » la plus proche est située à environ 1,9 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 ».

Compte tenu de l'envergure réduite du futur parking par rapport à celui existant, de l'implantation du bâtiment en lieu et place d'un parking existant, et du trafic routier actuel sur les voiries alentours, il n'induirait pas de trafic supplémentaire et donc d'impact acoustique supplémentaire à celui relatif à l'exploitation du parking actuel. Au contraire, une diminution du trafic et de l'impact acoustique seraient envisageables.

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 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 I) *Caractéristiques du projet, § 4. Utilisation des ressources naturelles*, celles en matière de géologie sous II) *Localisation du projet, § 3. Capacité de charge de l'environnement naturel de la zone*.

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

A priori, au vu des mesures de prévention prises, aucun impact négatif 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 I) *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 d'activités et sera à terme entouré d'immeubles à caractère majoritairement administratif et industriel.

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 : l'activité du bâtiment étant majoritairement administrative, les pics journaliers seraient à considérer entre 7h00 et 8h00 pour l'arrivée des employés et entre 16h00 et 17h00 (jours ouvrables).

L'établissement actuel dispose d'un parking pour les employés et les visiteurs d'une capacité d'environ 670 places. Il est prévu de déplacer les activités de BorgWagner dans la même zone d'activités, vers un nouveau site au sud de l'implantation actuelle. Le site est actuellement exploité comme parking avec une capacité d'environ 90 places pour voitures et 20 camions.

Le parking, objet du présent dossier, comprenant 119 places, est prévu à l'est du futur bâtiment, pour les employés et les visiteurs de BorgWagner.

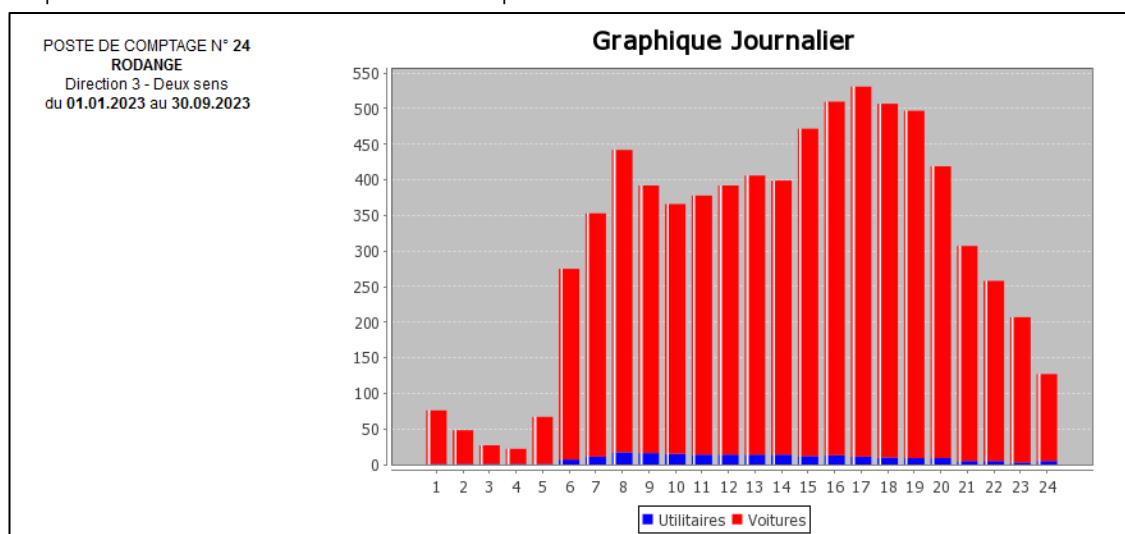
Tant dans la situation actuelle que dans la situation projetée, les flux de véhicules sont majoritairement dirigés vers l'avenue de Luxembourg.

Les points de comptage du trafic routier les plus proches sont :

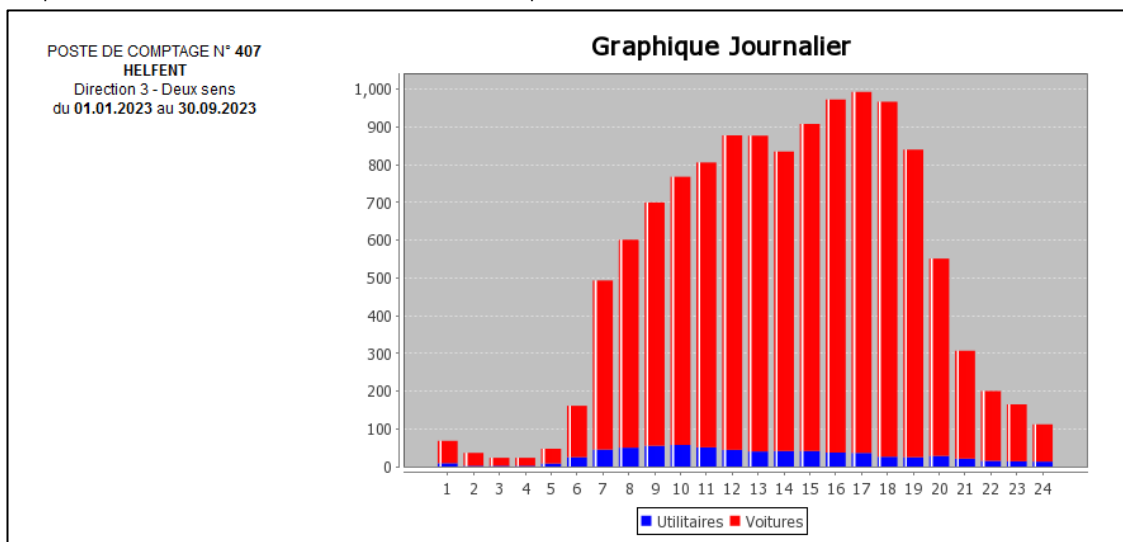
- Le point n°24 situé à l'ouest dans le prolongement de l'avenue de Luxembourg ;
- Le point n°407 situé à l'est dans le prolongement de l'avenue de Luxembourg (route de Longwy) ;
- Le point n°498 situé au sud sur la N31 en direction de Niedercorn.

Entre janvier 2023 et septembre 2023, le trafic mesuré pendant les jours ouvrables et pendant la période 7h-19h (période d'exploitation usuelle de BorgWagner) fait état de :

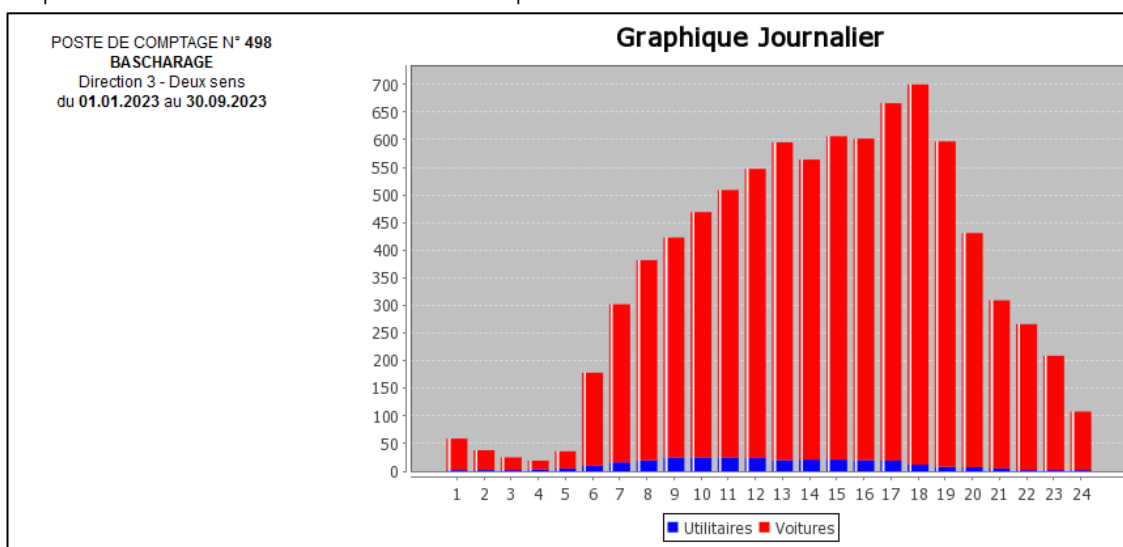
Au point n°24 : entre 300 et 530 véhicules par heure :



Au point n°407 : entre 500 et 1.000 véhicules par heure :



Au point n°498 : entre 300 et 700 véhicules par heure :



Compte tenu de l'envergure réduite du futur parking par rapport à celui existant, de l'implantation du bâtiment en lieu et place d'un parking existant, et du trafic routier actuel sur les voiries alentours, il n'induirait pas de trafic supplémentaire et donc d'impact acoustique supplémentaire à celui relatif à l'exploitation du parking actuel. Au contraire, une diminution du trafic et de l'impact acoustique seraient envisageables.



Le site du projet se situe à proximité de :

- Un axe routier important (route N5), 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).
- Un grand axe ferroviaire (Luxembourg – Rodange – Athus – Longwy (Ligne 70)) 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 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 P).

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 *1) 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 *1) 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.

### Impact en phase exploitation :

L'accès au parking pour les véhicules sera réalisé moyennant un raccordement au réseau routier public via la rue Héierchen au nord.

L'établissement actuel dispose d'un parking pour les employés et les visiteurs d'une capacité d'environ 670 places. Il est prévu de déplacer les activités de BorgWagner dans la même zone d'activités, vers un nouveau site au sud de l'implantation actuelle. Le site est actuellement exploité comme parking avec une capacité d'environ 90 places pour voitures et 20 camions.

Le parking, objet du présent dossier, comprenant 119 places, est prévu à l'est du futur bâtiment, pour les employés et les visiteurs de BorgWagner.

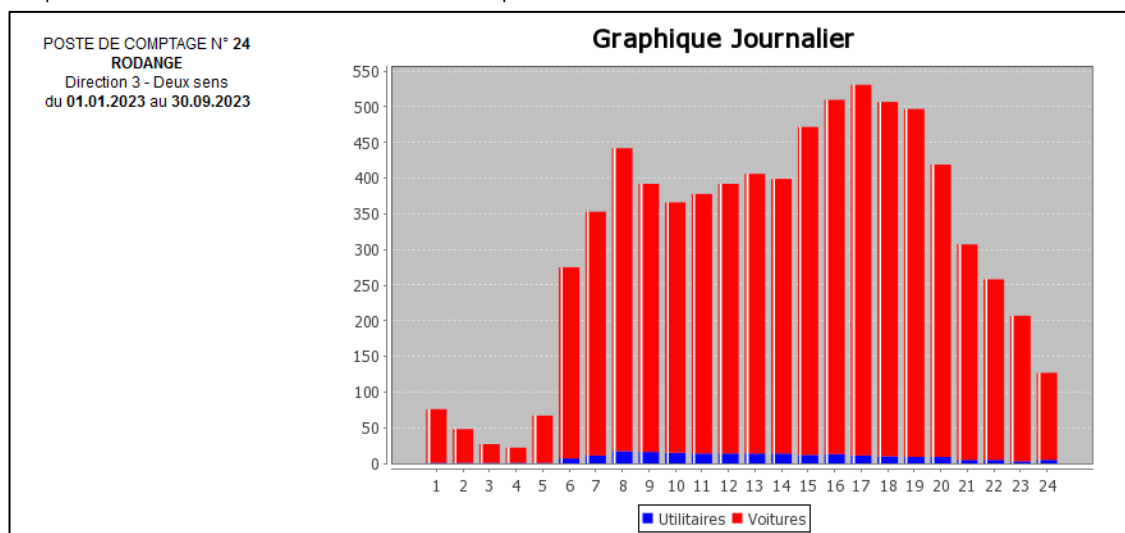
Tant dans la situation actuelle que dans la situation projetée, les flux de véhicules sont majoritairement dirigés vers l'avenue de Luxembourg.

Les points de comptage du trafic routier les plus proches sont :

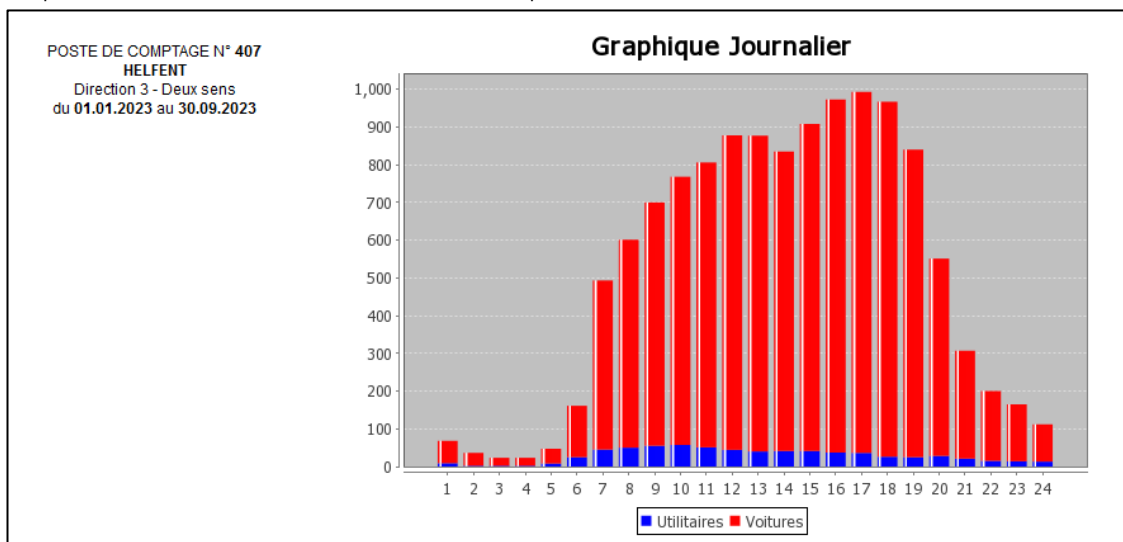
- Le point n°24 situé à l'ouest dans le prolongement de l'avenue de Luxembourg ;
- Le point n°407 situé à l'est dans le prolongement de l'avenue de Luxembourg (route de Longwy) ;
- Le point n°498 situé au sud sur la N31 en direction de Niedercorn.

Entre janvier 2023 et septembre 2023, le trafic mesuré pendant les jours ouvrables et pendant la période 7h-19h (période d'exploitation usuelle de BorgWagner) fait état de :

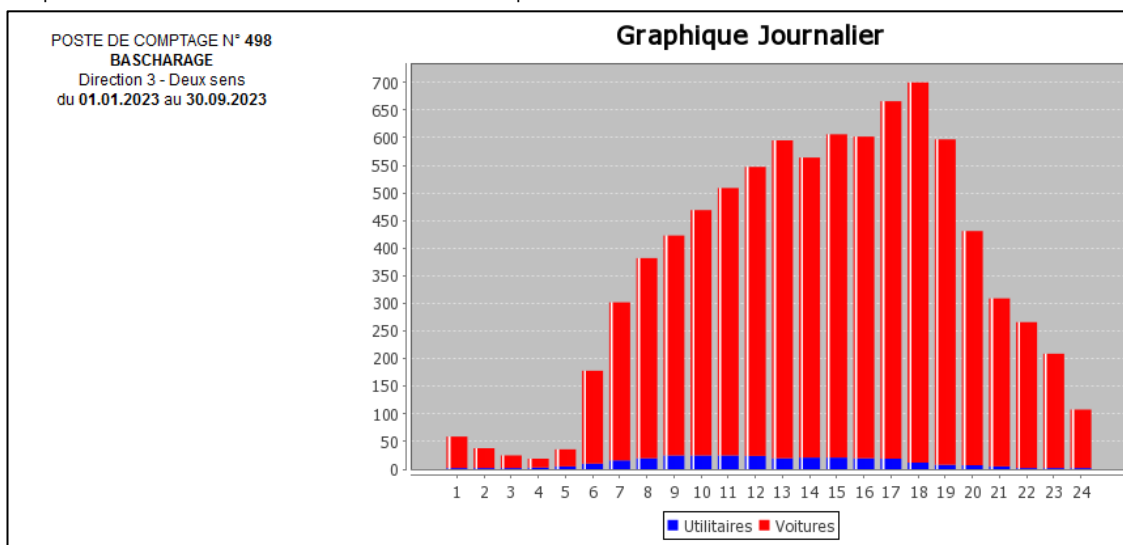
Au point n°24 : entre 300 et 530 véhicules par heure :



Au point n°407 : entre 500 et 1.000 véhicules par heure :



Au point n°498 : entre 300 et 700 véhicules par heure :



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





### **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.

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 d'activités économiques nationale [ECO-n] » suivant le P.A.G. de la commune de Kœrjeng.

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 :

- ~ 8 km vers la France (orientation sud-ouest) ;
- ~ 5 km vers la Belgique (orientation ouest) ;
- ~ 31 km vers l'Allemagne (orientation est).

La commune étrangère la plus proche du futur projet est la commune d'Athus en Belgique.

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 119 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 18 mois.

##### Impact en phase exploitation :

L'impact lors du fonctionnement normal du projet sera indéterminé et sa fréquence est permanente.

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

Un impact sur l'environnement en provenance d'un fonctionnement anormal aura une durée et une fréquence indéterminées.

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



## IV. ANNEXES

- 1) Extrait de la carte topographique avec indication de l'emplacement du projet (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 commune de Käerjeng 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 (HYP Architects s.à r.l.) :

N°	Indice	Dénomination	Date (indice)	Échelle
00	A	Implantation	18.10.2023	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 (zones spéciales de conservation réseau 'Natura 2000')	Février 2024	1:5.000
F	Implantation du projet par rapport à la zone de protection 'Oiseaux' la plus proche (zones de protection spéciales réseau 'Natura 2000')	Février 2024	1:5.000
G	Implantation du projet par rapport à la zone de protection d'intérêt national déclarée la plus proche	Février 2024	1:15.000
H	Situation du site du projet par rapport aux zones inondables et à risque d'inondation	Février 2024	1:15.000
I	Situation du site du projet par rapport aux infrastructures de prélèvement d'eau, aux zones de protection d'eau potable	Février 2024	1:50.000
J	Situation du site du projet par rapport au plan sectoriel Paysages	Février 2024	1:20.000



N°	Dénomination	Date	Échelle
K	Situation du site du projet par rapport aux zones géologiques	Février 2024	1:15.000
L	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LDEN 2016)	Février 2024	1:10.000
M	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LNGT 2016)	Février 2024	1:10.000
N	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit du réseau ferroviaire (LDEN 2016)	Février 2024	1:10.000
O	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit du réseau ferroviaire (LNGT 2016)	Février 2024	1:10.000
R	Comptage du trafic routier – Compteurs permanents	18.06.2019	/

7) Extrait du cadastre des sites potentiellement contaminés