

P&R Mesenich (Phase 1)
Aire de Wasserbillig
Autoroute A1

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

Michel HOLTZ
Sylvain FALZONE

Septembre 2024

Réf.: 34 108b -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.....	11
6. Pollution et nuisances.....	12
6.1. Émissions atmosphériques et odeurs	12
6.2. Rejets dans l'eau et risques de pollution de l'eau.....	13
6.3. Rejets dans le sol et risques de pollution du sol et du sous-sol.....	13
6.4. Émissions acoustiques et vibrations.....	14
6.5. Rayonnement non ionisant	14
6.6. Rayonnement lumineux	15
7. Risques d'accidents, notamment par les substances et technologies mises en œuvre.....	16
7.1. Risques relatifs à la sécurité.....	16
7.2. Risques environnementaux	16
II. LOCALISATION DU PROJET	17
1. Occupation des sols existants.....	17
2. Richesse relative, qualité et capacité de régénération des ressources naturelles de la zone.....	18
3. Capacité de charge de l'environnement naturel de la zone.....	19
III. CARACTÉRISTIQUES DE L'IMPACT POTENTIEL	20
1. Étendue de l'impact.....	20
1.1. Description des alentours	20
1.2. Impact engendré par les rejets dans l'air	22
1.3. Impact sur l'eau	22



1.4. Impact sur le sol	23
1.5. Impact engendré par les émissions de bruit et de vibrations	23
1.6. Impact relatif au rayonnement non ionisant	24
1.7. Impact relatif au rayonnement lumineux	24
1.8. Impact en matière de déchets	25
1.9. Impact sur la flore et la faune	25
1.10. Impact sur les infrastructures de transport.....	25
1.11. Impact sur le paysage.....	26
1.12. Impact sur le bien matériel.....	26
1.13. Impact sur le patrimoine culturel et architectural.....	27
2. Nature transfrontalière de l'impact.....	28
3. Ampleur, complexité et probabilité de l'impact.....	29
4. Durée, fréquence et réversibilité de l'impact.....	29
IV. ANNEXES	30



PRÉAMBULE

Le présent dossier présente un projet de construction d'un parking aérien planifié par l'Administration des Ponts et Chaussées, prévu d'être implanté le long de l'autoroute A1, à proximité de l'aire de Wasserbilig.

Il s'agira d'un parking à ciel ouvert, qui disposera au total de 665 emplacements pour véhicules. Le nouveau parking (P&R Mesenich – Phase 1) fait partie intégrante d'un projet de construction d'un parking de plus grande envergure (P&R Mesenich – Phase 2).

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 : Park & Ride Mesenich (Phase 1)

Localité / Commune : Mertert

1.2. Personnes de contact

Maître de l'Ouvrage : ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES
Division des Travaux Neufs
M. Dirk GADDE et Mme Anne REUTER
21, rue du Chemin de Fer
L – 8057 BERTRANGE
Tél. : 28 46 57 00
Courriel : Anne.Reuter@pch.etat.lu

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 :

Bertrange, le 12/09/2024
(lieu et date)

ASi
(signature)



1.3. Nature de l'exploitation

Le projet concerne la construction et l'exploitation d'un parking à ciel ouvert, avec au total 665 emplacements pour véhicules.

Le parking a pour objectif de réduire le flux de véhicules des travailleurs frontaliers qui empruntent l'autoroute pour se rendre au Luxembourg. Il sera construit dans le cadre d'un projet de construction d'un parking de plus grande envergure (P&R Mesenich – Phase 2).

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 le long de l'autoroute A1, à proximité de l'aire de Wasserbillig.

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)
MERTERT	A de LANGSUR	166/2883	339,26

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 Mertert, le projet est situé en « Zone agricole [AGR] ». Les zones agricoles sont réservées à l'agriculture au sens général du terme. Y sont également admises des constructions légères d'utilité publique et de faible envergure permettant notamment la détente et la récréation, sous forme de constructions ouvertes et n'entraînant pas de nuisances pour l'affectation primaire de la zone.

Le parking ne sera pas situé en zone soumise à P.A.P.

Les extraits de la partie graphique et de la partie écrite, ainsi que la légende du P.A.G. 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.

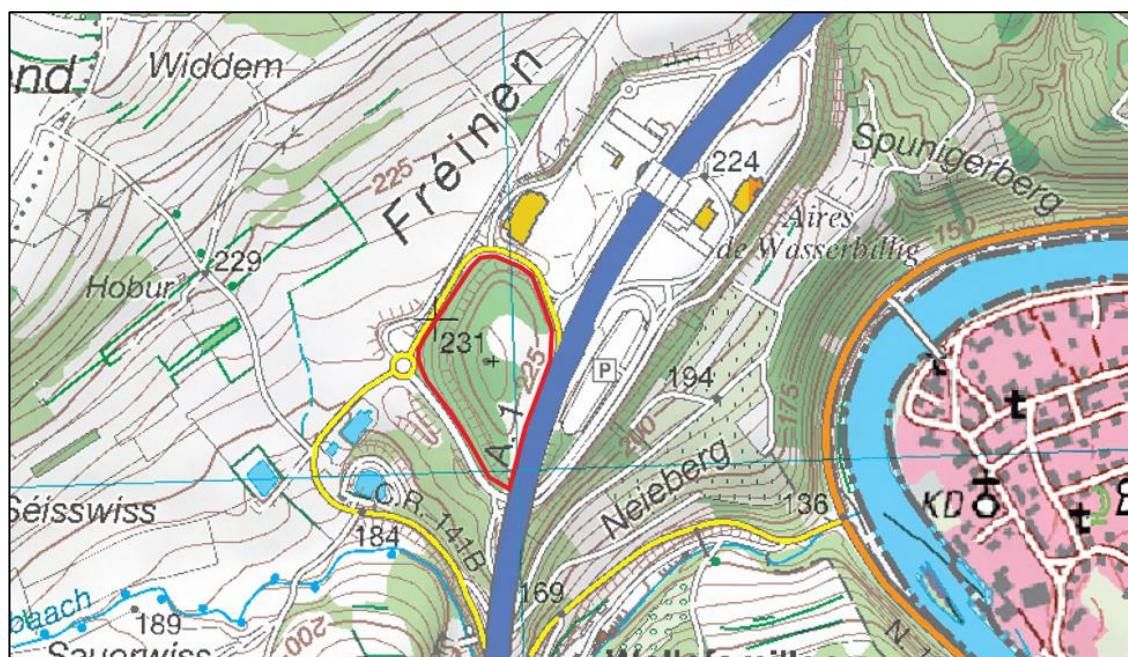


Figure 1 : Situation topographique

1.5. Informations relatives à l'exploitation existante

La parcelle concernée par le projet est actuellement libre de toute construction.



Figure 2 : Situation actuelle de la zone du projet

1.6. Consultants du projet

Ingénieur Génie Civil :

SCHROEDER & ASSOCIÉS S.A.
13, rue de l'Innovation
L – 1896 KOCKELSCHEUER
Tél. : (+352) 44 31 31 1



2. Dimension du projet

2.1. Implantation générale

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

Il s'agira d'un parking à ciel ouvert, disposant d'une emprise au sol d'une surface totale brute s'élevant à environ 17.000 m² et d'un total de 665 emplacements pour véhicules.

Il a pour objectif de réduire le flux de véhicules des travailleurs frontaliers qui empruntent l'autoroute pour se rendre au Luxembourg. Il sera construit dans le cadre d'un projet de construction d'un parking de plus grande envergure (P&R Mesenich – Phase 2).

L'accès sera réalisé moyennant un nouveau raccordement au réseau routier public (rond-point du C.R. 141B) du côté sud-est. Les usagers devront passer par une / plusieurs barrière(s) pliante(s) pour entrer et sortir du parking.

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

Il s'agit d'un parking à ciel ouvert à usage public, et comprenant au total 665 emplacements de parking.

2.3. Effectif et organisation de travail

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

2.4. Chantier

Le terrain prévu pour accueillir le projet est actuellement libre de toute construction.

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

- Travaux d'assainissement du sol et du sous-sol ;
- Mise en œuvre de l'installation de chantier (balisage, mise en sécurité de la zone du chantier, etc.) ;
- Travaux d'excavation (terres meubles) et de terrassements ;
- 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

Comme repris sur la vue aérienne ci-dessous, le site est situé en contrebas de l'aire d'autoroute de Wasserbillig, au nord.

Au vu de la localisation du site au voisinage direct de l'autoroute, il est peu probable que d'autres projets soient 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 17.000 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, par des mesures d'atténuation (mesures CEF) et par des transplantations d'orchidées.

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

Des déchets de terrassement et d'excavation seront produits dans le cadre du projet. Les quantités de ceux-ci sont estimées à environ 44.050 m³.

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. Il 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 liés 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 public.

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 des usagers.

Comme le parking sera situé à proximité directe de l'autoroute A1, il n'induirait pas d'impact acoustique significatif.

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 sera à l'origine d'un rayonnement lumineux aussi bien en journée que dans la nuit, du fait de la présence d'un éclairage intégré directement aux carports photovoltaïques.

Afin de limiter la pollution lumineuse à un minimum, la conception de l'éclairage du site se fera selon les règles de l'art, notamment afin d'éviter toute gêne pour les usagers de l'autoroute A1.

Dans ce contexte, il sera fait appel à des luminaires énergétiquement performants (luminaires de type LED) avec un rendement lumineux élevé. L'intensité lumineuse de l'éclairage extérieur mis en œuvre ainsi que les modalités relatives au fonctionnement de celui-ci seront basées sur les normes et règles en vigueur.



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 (prévues sur l'aire de repos de Wasserbillig).

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 joint en annexe.

Le parking sera implanté sur un terrain actuellement libre de toute construction. 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 n'est pas 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 agricole [AGR] » suivant le P.A.G. de la commune de Mertert.

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 « Wasserbillig – Carrière de dolomie » (LU0001034) située à environ 110 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 de Mompach, Manternach, Bech et Osweiler » (LU0002016) située à environ 140 m (cf. plan F en annexe).

La zone de protection d'intérêt national déclarée RFI 21 « Manternacher Fiels » la plus proche est située à environ 1,8 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 totalité dans les « Dolomies – limite et marne bariolées » (ku) (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, l'aire d'autoroute de Wasserbillig ;
- à l'est, l'autoroute A1 ;
- au sud et à l'ouest, des terrains libres de toute construction.

Le nombre d'habitants de la commune de Mertert s'élève à 5.457 au 01.05.2024 (données recueillies sur le site Internet de la commune de Mertert).

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 « Wasserbillig – Carrière de dolomie » (LU0001034) située à environ 110 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 de Mompach, Manternach, Bech et Osweiler » (LU0002016) située à environ 140 m (cf. plan F en annexe).

La zone de protection d'intérêt national déclarée RFI 21 « Manternacher Fiels » la plus proche est située à environ 1,8 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 ne servira que de transition pour les utilisateurs, et comme il a pour objectifs de favoriser le système de 'Park & Ride' et de réduire le flux de véhicules des travailleurs frontaliers qui empruntent l'autoroute pour se rendre au Luxembourg, une diminution du trafic est à prévoir.

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 *I) 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 extérieur).

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

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

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.

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 rurale, à proximité directe de l'autoroute A1.

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, avec un pic en début de matinée (6-9h) et un pic en fin d'après-midi (16-19h).

Comme le parking ne servira que de transition pour les usagers, et comme il a pour objectifs de favoriser le système de 'Park & Ride' et de réduire le flux de véhicules des travailleurs frontaliers qui empruntent l'autoroute pour se rendre au Luxembourg, une diminution du trafic est à prévoir.



Le site du projet se situera à proximité de :

- Un axe routier important (autoroute A1), 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).

Le projet ne sera pas impacté par les bruits ferroviaire et aérien. En effet, ils sont suffisamment éloignés pour qu'ils aient un impact significatif sur le projet.

Le plan reprenant les compteurs permanents de l'Administration des ponts et chaussées (Comptage trafic Routier – Comptage permanent – Compteurs actifs du 18.06.2019) ainsi que le graphique avec les moyennes journalières (de mai 2023 à avril 2024) du poste automatique de comptage du trafic précité sont joints en annexe (cf. documents N et O).

Le poste de comptage du trafic journalier de l'Administration des ponts et chaussées, installé dans les alentours les plus proches du site du futur projet, est le poste de comptage n°1432 – 'Allemagne Frontière' (Autoroute A1). Sur base du graphique avec les moyennes journalières sur une année du poste automatique de comptage du trafic n°1432, il est fait état d'un total de 27.963 véhicules par jour (jours ouvrables).

Il est possible d'affirmer que le trafic existant autour du site d'implantation est très chargé.

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 le croisement existant au niveau de la sortie de l'aire d'autoroute de Wasserbillig.

La fréquentation du bâtiment n'induit pas de nouveau trafic : comme le parking ne servira que de transition pour les usagers, et comme il a pour objectifs de favoriser le système de 'Park & Ride' et de réduire le flux de véhicules des travailleurs frontaliers qui empruntent l'autoroute pour se rendre au Luxembourg, 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.

Le site prévu d'accueillir le parking est actuellement libre de toute construction.

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 agricole [AGR] » suivant le P.A.G. de la commune de Mertert.

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 :

- ~ 30 km vers la France (orientation sud) ;
- ~ 45 km vers la Belgique (orientation ouest) ;
- ~ 400 m vers l'Allemagne (orientation est).

La commune étrangère la plus proche du futur projet est la commune de Langsur en Allemagne.

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 665 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 (sur l'aire de repos de Wasserbillig).

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 illimité dans le temps et la fréquence de l'impact restera permanente.



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 Mertert actuellement en vigueur, accompagné de la légende et de la partie écrite correspondante ;
- 4) Plan d'implantation du projet :

N°	Indice	Dénomination	Date (indice)	Échelle
IC-SI03	E	P+R Mesenich Plan de situation projetée Globale	17.02.2022	1/500

- 5) Plans, cartes et schémas :

N°	Dénomination	Date	Échelle
A	Orthophoto reprenant la zone d'implantation du projet	2023	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')	Août 2024	1:10.000
F	Implantation du projet par rapport à la zone de protection 'Oiseaux' la plus proche (zones de protection spéciales réseau 'Natura 2000')	Août 2024	1:5.000
G	Implantation du projet par rapport à la zone de protection d'intérêt national déclarée la plus proche	Août 2024	1:25.000
H	Situation du site du projet par rapport aux zones inondables et à risque d'inondation	Août 2024	1:10.000
I	Situation du site du projet par rapport aux infrastructures de prélèvement d'eau, aux zones de protection d'eau potable	Août 2024	1:50.000
J	Situation du site du projet par rapport au plan sectoriel Paysages	Août 2024	1:10.000
K	Situation du site du projet par rapport aux zones géologiques	Août 2024	1:10.000
L	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LDEN 2021)	Août 2024	1:10.000
M	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LNGT 2021)	Août 2024	1:10.000



N°	Dénomination	Date	Échelle
N	Comptage du trafic routier – Compteurs permanents	18.06.2019	-
O	Comptage du trafic – postes permanents Trafic journalier moyen annuel dans les 2 directions	Août 2024	-

6) Extrait du cadastre des sites potentiellement contaminés