

Autopolis

à Grass

DOSSIER DE PRESENTATION POUR ANALYSE DU
BESOIN EVENTUEL D'UNE EVALUATION DES INCIDENCES
SUR L'ENVIRONNEMENT

Lorraine AGOSTINI
Quentin VOGEL

Septembre 2024

Réf. : 34 008 – 3



TABLE DES MATIÈRES

PREAMBULE	4
I. CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	5
1. Informations générales sur le projet.....	5
1.1. Identification de l'établissement	5
1.2. Personnes de contact	5
1.3. Nature de l'exploitation.....	6
1.4. Emplacement de l'établissement.....	7
1.5. Consultants du projet.....	9
2. Dimension du projet.....	10
2.1. Implantation générale.....	10
2.2. Description générale de l'exploitation et des unités d'activités.....	11
2.3. Effectif et organisation de travail.....	11
2.4. Chantier	12
3. Cumul avec d'autres projets	12
4. Utilisation des ressources naturelles	12
5. Production des déchets	13
6. Pollution et nuisances	14
6.1. Emissions atmosphériques et odeurs	15
6.2. Rejets dans l'eau et risques de pollution de l'eau	16
6.3. Rejets dans le sol et risques de pollution du sol et du sous-sol	17
6.4. Emissions acoustiques et vibrations	18
6.5. Rayonnement non ionisant.....	18
6.6. Rayonnement lumineux.....	19
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.....	20
II. LOCALISATION DU PROJET	22
1. Occupation des sols existants	22
2. Richesse relative, qualité et capacité de régénération des ressources naturelles de la zone	23
3. Capacité de charge de l'environnement naturel de la zone	24
III. CARACTÉRISTIQUES DE L'IMPACT POTENTIEL	26
1. Étendue de l'impact	26
1.1. Description des alentours.....	26



1.2. Impact engendré par les rejets dans l'air	28
1.3. Impact sur l'eau	28
1.4. Impact sur le sol.....	29
1.5. Impact engendré par les émissions de bruit et de vibrations	30
1.6. Impact relatif au rayonnement non ionisant.....	30
1.7. Impact relatif au rayonnement lumineux.....	31
1.8. Impact en matière de déchets.....	31
1.9. Impact sur la flore et la faune.....	31
1.10. Impact sur les infrastructures de transport	31
1.11. Impact sur le paysage.....	32
1.12. Impact sur le bien matériel.....	32
1.13. Impact sur le patrimoine culturel et architectural	33
2. Nature transfrontalière de l'impact	33
3. Ampleur, complexité et probabilité de l'impact	34
4. Durée, fréquence et réversibilité de l'impact	34
IV. ANNEXES	36



PREAMBULE

Le présent dossier concerne un projet de construction et d'exploitation d'un atelier de préparation automobile planifié le long de la rue Charles Kieffer à Grass sur la commune de Steinfort.

L'immeuble projeté comportera deux niveaux de sous-sol et quatre niveaux hors sols. L'établissement comportera des surfaces artisanales dédiées à la préparation automobile, ainsi que des surfaces dédiées au parking comprenant un total d'environ 725 emplacements de stationnement (à ce stade, le nombre d'emplacement est encore susceptible d'être modifié de manière non significative). La surface construite brute du projet est d'environ 19.600 m². Les emplacements seront principalement destinés à l'entreposage des véhicules lié à l'activité automobiles. Certains emplacements seront réservés aux clients et au personnel.

La surface totale scellée est estimée à environ 9.100 m² (surface d'emprise au sol du bâti et surfaces extérieures en enrobé). Le site dans sa configuration actuelle est libre de toute construction.

Le projet est concerné par la rubrique 65 (Chantiers et travaux d'aménagement urbain – Construction de centres commerciaux et de parking) de l'Annexe IV : Liste des projets soumis au cas par cas à une évaluation des incidences du règlement grand-ducal modifié 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 modifiée 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 modifiée 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 modifiée du 15 mai 2018.



I. CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

1. Informations générales sur le projet

1.1. Identification de l'établissement

Nom : AUTOPOLIS

Localité : Grass

1.2. Personnes de contact

Maître de l'Ouvrage : AUTOPOLIS
Z.A. Bourmicht
L – 8070 BERTRANGE

Project Manager : INEO ENGINEERING
M. Gaëtan TREIGNER
Tél. : 28 13 04 1
Courriel : gtreigner@ineo-eng.lu

Demandeur : ENERGIE ET ENVIRONNEMENT S.A.
(et correspondance) M^{me} Lorraine AGOSTINI
M. Quentin VOGEL
15, rue d'Epernay
L – 1490 LUXEMBOURG
Tél. : 22 46 23
Courriel : info@enerenvi.lu

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

11/09/2014
.....
(lieu et date)

.....
(signature)



1.3. Nature de l'exploitation

Le présent dossier concerne un projet de construction et d'exploitation d'un atelier de préparation automobile planifié le long de la rue Charles Kieffer à Grass sur la commune de Steinfort.

Il s'agit d'un immeuble comportant deux niveaux de sous-sol et quatre niveaux hors sols où les différents usages sont répartis de la manière suivante :

- Les niveaux de sous-sol accueilleront des emplacements de stationnement (± 107 places par niveau, soit ± 214 places) ;
- Le rez-de-chaussée abritera majoritairement des ateliers ainsi que des emplacements de stationnement (± 86 places) ;
- Le niveau R+1 accueillera des bureaux ainsi que des emplacements de stationnement (± 96 places) ;
- Les niveaux R+2 et R+3 seront quant à eux uniquement destinés au parking (± 110 places par niveau, soit ± 220 places).

En complément, il est prévu ± 109 emplacements de stationnement à l'extérieur. Au total, le projet comprend environ 725 emplacements de stationnement. Les emplacements seront principalement destinés à l'entreposage des véhicules lié à l'activité automobiles. Certains emplacements seront réservés aux clients et au personnel.

Il est à noter qu'à ce stade, le nombre d'emplacement est encore susceptible d'être modifié de manière non significative.

La surface construite brute du projet est d'environ 19.600 m². La surface totale scellée est estimée à environ 9.100 m² (surface d'emprise au sol du bâti et surfaces extérieures en enrobé). Le site dans sa configuration actuelle est libre de toute construction.



Figure 1 : Esquisse du projet (Made Architecture)

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

1.4. Emplacement de l'établissement

L'établissement sera implanté :

Rue Charles Kieffer
L – 8389 Grass

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

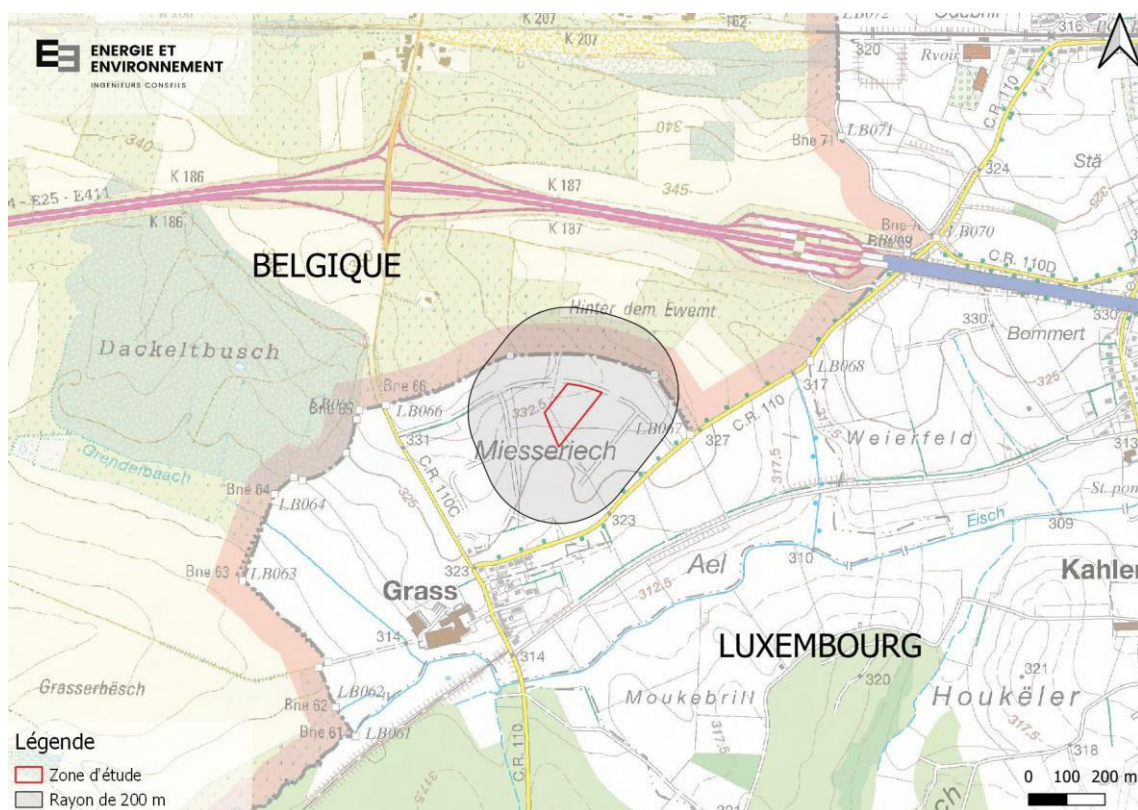


Figure 2 : Situation topographique (Geoportail.lu)

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

Commune	Section	N° parcelle	Contenance
Steinfort	D de GRASS	400/711	1ha 19a 94ca

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

LUREF Est	LUREF Nord	LUREF H
60236 E	77849 N	330,30 m

D'après le Plan d'Aménagement Général (P.A.G.) de la commune de Steinfort, le projet est situé en zone «ECO-r ». Cette zone est principalement réservée aux activités industrielles légères, artisanales, de commerce de gros, de transport ou de logistique.

L'extrait de la partie graphique et de la partie écrite, ainsi que la légende du P.A.G. sont joints en annexe. La zone d'étude se situe également au sein d'un P.A.P. Quartier Existant et d'une Zone d'Activités Economiques (ZAE).



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

Aucune autre commune luxembourgeoise ne se situe dans un rayon de 200 m autour du site du projet. La commune belge de Sterpenich est cependant concernée.

1.5. Consultants du projet

Architecte :	Made Architecture s.à.r.l. 4b, rue Ermesinde L – 8416 STEINFORT
--------------	---



2. Dimension du projet

2.1. Implantation générale

L'implantation générale du bâtiment est reprise sur les plans de l'Architecte joints en annexe.

Il s'agit d'un immeuble comportant deux niveaux de sous-sol et quatre niveaux hors sols où les différents usages sont répartis de la manière suivante :

- Les niveaux de sous-sol accueilleront des emplacements de stationnement (± 107 places par niveau, soit ± 214 places) ;
- Le rez-de-chaussée abritera des majoritairement des ateliers ainsi que des emplacements de stationnement (± 86 places) ;
- Le niveau R+1 accueillera des bureaux ainsi que des emplacements de stationnement (± 96 places) ;
- Les niveaux R+2 et R+3 seront quant à eux uniquement destinés au parking (± 110 places par niveau, soit ± 220 places).

En complément, il est prévu ± 109 emplacements de stationnement à l'extérieur. Au total, le projet comprend environ 725 emplacements de stationnement. Les emplacements seront principalement destinés à l'entreposage des véhicules lié à l'activité automobiles. Certains emplacements seront réservés aux clients et au personnel.

Il est à noter qu'à ce stade, le nombre d'emplacement est encore susceptible d'être modifié de manière non significative.

La surface construite brute du projet est d'environ 19.600 m². La surface d'emprise au sol bâtie est estimée à environ 5.600 m². Le tableau ci-dessous résume l'affectation pressentie des différentes surfaces du projet. Il est à noter que ces données sont susceptibles d'évoluer en fonction des études du projet.

Activité	Surface [m ²]
Activités artisanales	2.290
Bureaux	420
Parkings couverts	16.900
Parkings extérieurs infiltrants	1.300
Surfaces en enrobé	3.500
Zones végétalisées	1.360

Tableau 1 : Répartition approximative des surfaces



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

Les surfaces de l'immeuble seront utilisées par :

- Des activités artisanales ;
- Des bureaux ;
- Des parkings.

2.3. Effectif et organisation de travail

Le détail des effectifs est donné dans le tableau suivant :

Activité	Nbre de personnes admissibles (effectif déclaré)	Horaires d'exploitation
Parking couvert	70	6h00 à 18h00 Du lundi au vendredi

Tableau 2 : Effectifs par activité

Le parking comportera environ 725 emplacements répartis comme suit :

- ± 107 emplacements au sous-sol -2 ;
- ± 107 emplacements au sous-sol -1 ;
- ± 86 emplacements au RDC ;
- ± 96 emplacements au à l'étage +1 ;
- ± 110 emplacements à l'étage +2 ;
- ± 110 emplacements à l'étage +3 ;
- ± 109 emplacements extérieurs.

Le projet comporte environ 725 places de stationnement cependant l'intégralité des places de stationnement ne sont pas liées à un trafic quotidien. Il s'agit principalement d'un stockage dans le cadre des activités de préparation et de vente automobile du concessionnaire.



2.4. Chantier

Les travaux de terrassement et excavation relatifs au projet, objet de ce dossier, feront l'objet d'une demande d'autorisation en vertu de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Les travaux de chantier relatifs à la réalisation du projet comprendront entre autres les activités de chantier suivantes :

- Mise en œuvre de l'installation de chantier ;
- Terrassements pour l'égalesation du terrain, la réalisation des fondations de l'immeuble, ainsi que la réalisation des niveaux de sous-sol ;
- Travaux d'assainissement le cas échéant ;
- Travaux de construction gros œuvre ;
- Travaux de parachèvement et travaux de mise en place des installations techniques ;
- Tests de mise en service des installations et équipements, réceptions des installations et équipements.

Les travaux de construction du projet sont prévus pour une durée totale estimée de 20 mois.

3. Cumul avec d'autres projets

Aucun autre projet ayant un effet cumulatif avec la construction du présent établissement durant la phase chantier n'est connu. Les autres projets prévus sur la commune de Steinfurt et ayant fait l'objet d'un screening selon la loi modifiée du 15 mai 2018 sont localisés à plus de 3 km au nord.

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).

La surface totale scellée est estimée à environ 9.100 m² (surface d'emprise au sol du bâti et surfaces extérieures en enrobé). Le site dans sa configuration actuelle est libre de toute construction.

Le futur projet ne sera pas situé sur une zone de protection d'eau potable.

Les besoins en eau potable pour le projet seront prélevés sur le réseau de distribution public.

Phase chantier

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



Phase exploitation

En phase exploitation, les besoins en eau potable concernent les besoins sanitaires (installations sanitaires), les besoins de nettoyage des différents locaux, des véhicules et des aires de circulation et de stationnement (parkings). Des besoins en eau à usage technique seront très limités et ne concerneront le cas échéant que certains équipements techniques.

Les eaux pluviales du site seront collectées via un réseau de canalisation séparé et dirigées vers un ou plusieurs bassins de rétention d'eaux pluviales, d'où elles seront utilisées pour le carwash ou déversées vers la canalisation communale, gérée en système séparatif. Pour information, le concept de gestion des eaux pluviales n'est pas arrêté au stade actuel, et doit encore faire l'objet d'études détaillées, qui seront réalisées suivant les recommandations de l'Administration de la Gestion de l'Eau. Ce concept de la gestion des eaux fera l'objet d'une demande d'autorisation en vertu de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau.

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, ...).

Selon la partie graphique du P.A.G. de la commune de Steinfort, aucune zone de verdure n'est présente au droit du terrain sur lequel le projet sera réalisé.

5. Production des déchets

Phase chantier

Des déchets de terrassement et d'excavation seront produits dans le cadre du projet. Le site étant libre de toute construction, aucuns travaux de démolition ne sont prévus.

Des déchets de terrassement et d'excavation seront produits dans le cadre du projet. Les volumes exacts directement liés à la création des niveaux enterrés ne sont pas encore connus au stade actuel. D'après le plan 24-08-26 APG APD PDB Indice a, le volume estimé est de l'ordre de 11.000 m³. Ainsi, des demandes d'autorisation suivant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés seront réalisées pour ces travaux.

Dans le cas où les matières à extraire s'avéraient polluées, des travaux de remise en état et de gestion des déchets seront nécessaires et devront être effectués sous l'accompagnement d'un organisme agréé. Il aura la charge de vérifier la qualité chimique des masses extraites, de gérer et d'optimiser leur tri et de définir les filières de valorisation-élimination les plus adaptées au projet, en conformité avec les prescriptions de la loi modifiée du 21 mars 2012 relative à la gestion des déchets.



Au vu de la configuration de la parcelle, les matériaux issus des terrassements et excavations ne pourront pas être réutilisés sur place. Ces matériaux seront évacués vers des centre de gestion adaptés.

Dans le cadre des travaux de construction du projet, des chutes de matériaux seront produites. Les quantités de ces déchets sont difficilement estimables à l'avance. Conformément à l'Article 26 de la loi modifiée du 21 mars 2012 relative aux déchets, les déchets de chantier seront soumis à une collecte séparée des différentes fractions, dont au moins le bois, les fractions minérales, le métal, le verre, le carton, le plastique, le plâtre et les déchets dangereux.

Phase exploitation

Les déchets produits par l'établissement en phase d'exploitation seront similaires à ceux qui sont produits par une activité artisanale du secteur automobile. En effet, il s'agit principalement, d'eaux usées (hydrocarbures / graisses en fonction des installations prévues), de papier, d'emballages (plastique, cartons, verre, ...), d'emballages souillés (pots de peinture, vernis, huiles, ...), d'équipements techniques (lampes, batteries, ...). La quantité de ces déchets produits sera en relation avec la taille de l'établissement.

Dans le cadre des dossiers de demande d'autorisation suivant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés relatifs à la construction et l'exploitation seront établis des plans de prévention et de gestion des déchets pour les établissements qui renseigneront de manière plus précise de la provenance, de la nature, de la composition et de la quantité des déchets de chaque établissement. Des informations sur la prévention, la réduction, la collecte interne et l'entreposage des déchets sur site, ainsi que sur l'enlèvement et la valorisation ou l'élimination des déchets, seront également fournies.

6. Pollution et nuisances

La phase chantier du projet ainsi que la phase exploitation peuvent présenter des risques de pollution et de nuisance suivants sur les facteurs environnementaux :

- Emissions 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 ;
- Emissions acoustiques et vibratoires ;
- Rayonnement non ionisant ;
- Rayonnement lumineux.

Les différents facteurs sont analysés ci-après.



6.1. Emissions 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 lors des différentes phases de travail (phases de déconstruction, de terrassement, de réalisation des fondations, de construction du gros œuvre, de parachèvement et de mise en œuvre des installations et équipements techniques), ainsi que d'un risque de formation de poussières lors des travaux.

Phase exploitation

Les rejets dans l'air produits par l'exploitation de l'établissement seront des rejets indirects liés à la consommation électrique des équipements (p. ex. éclairage, installations de production de froid, groupes de ventilation, etc.) et des rejets directs liés d'une part aux installations de combustion (p. ex. groupe électrogène) et d'autre part aux installations de production de froid (fuites de fluide frigorigène).

La fourniture en énergie thermique n'est pas déterminée au moment de la rédaction du présent dossier mais sera vraisemblablement assurée soit par un système électrique alimenté par panneaux photovoltaïques couplé à un système au gaz.

La fourniture en énergie électrique se fera à partir du réseau de distribution électrique de moyenne tension via un poste de transformation et à partir des panneaux photovoltaïques qui seront mis en place en toiture.

La fourniture en énergie électrique de secours sera réalisée par un raccordement à un groupe électrogènes de secours.

La fourniture en énergie frigorifique pour la climatisation sera assurée par des pompes à chaleur réversibles ou des machines frigorifiques fonctionnant avec des gaz de type H-FC ou H-FO (production centralisée).

Des émissions d'odeurs significatives ne sont pas susceptibles de se produire au sein du parking.

Enfin, dans le cadre du présent projet, le respect du règlement grand-ducal du 9 juin 2021 concernant la performance énergétique des bâtiments est entre autres prévu pour réduire les émissions atmosphériques et les odeurs, ainsi que pour assurer une utilisation rationnelle de l'énergie.



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

Les rejets d'eau du parking en phase exploitation concerneront les eaux usées en provenance des du nettoyage des aires de stationnement et de circulation, ainsi que les eaux à usage technique. Les eaux usées seront collectées et dirigées vers l'égout public.

Le risque de pollution des eaux depuis le parking est lié à un risque de dégagement incontrôlé d'hydrocarbures (essence, fuel ou huile) en provenance de véhicules fonctionnant avec un moteur à combustion et empruntant le parking. Il est à noter qu'un stockage et une aire de distribution de carburants sont prévus dans le cadre du projet. Il s'agira de cuves aériennes à double paroi. A ce stade, les besoins sont estimés à environ :

- 47.000 L d'essence + diesel ;
- 13.000 L de diesel ;
- 34.000 d'essence.

Des mesures préventives seront mises en place pour ces produits en vue de limiter le risque de pollution à un minimum (p.ex. réservoir à simple paroi installé au-dessus d'une cuve de rétention, réservoir à double paroi, stockage de produits chimiques liquides toxiques, corrosifs, dangereux pour l'environnement ou inflammables dans ou au-dessus d'une cuve de rétention étanche d'une capacité suffisante, présence de produits absorbants, etc.).



Une installation de séparation de liquides légers avec filtre à coalescence sera installée pour le traitement des eaux récoltées sur les aires de stationnement et les surfaces de circulation du parking, à travers les avaloirs de sol. Cette installation assurera un pré traitement de ces eaux avant leur rejet dans la canalisation communale. Elle sera équipée d'un débourbeur, d'un séparateur à coalescence et d'un regard de prise d'échantillons.

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 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.

Phase exploitation

Le risque de pollution du sol sera lié essentiellement à 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, ou à un déversoir accidentel de produits chimiques (produits potentiellement dangereux stockés en faibles conditionnements dans les locaux d'entretien, produits de nettoyage, produits de traitement d'eau, etc.).

Les produits stockés seront identiques à ceux que l'on peut retrouver dans un atelier automobile, avec les mêmes conditionnements, la quantité totale étant en relation avec la taille de l'établissement.

Les stockages de gasoil seront mis en œuvre de manière à éviter tout déversement accidentel dans les réseaux de collecte des eaux de l'établissement.

Des mesures préventives seront mises en place pour ces produits en vue de limiter le risque de pollution à un minimum (p. ex. réservoir à simple paroi installé au-dessus d'une cuve de rétention, réservoir à double paroi, stockage de produits chimiques liquides toxiques, corrosifs, dangereux pour l'environnement ou inflammables dans ou au-dessus d'une cuve de rétention étanche d'une capacité suffisante, présence de produits absorbants, etc.).



6.4. Emissions 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 travail du projet. Les émissions acoustiques et les vibrations les plus significatives seront susceptibles d'être produites pendant les travaux de terrassement et d'excavation ainsi que des travaux de construction.

L'impact acoustique et vibratoire des travaux planifiés sera évalué dans le cadre du dossier de demande d'autorisation suivant la loi modifiée du 10 juin 1999 relatif aux établissements classés pour les éléments soumis à autorisation.

Phase exploitation

Les sources de bruit fixes du projet seront liées aux différents équipements techniques (prises et rejets d'air des centrales de ventilation, ...).

Les sources mobiles résulteront de la circulation des véhicules pour entrer et sortir des parkings, des entrées/sorties des véhicules destinés à la vente, des manœuvres des camions de livraison, des entrées/sorties des véhicules des employés et des clients.

L'impact acoustique lié à l'exploitation du bâtiment sera également évalué dans le cadre du dossier de demande d'autorisation suivant la loi modifiée du 10 juin 1999 relatif aux établissements classés pour les éléments soumis à autorisation.

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

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

Phase exploitation

En phase exploitation, les radiations non-ionisantes seront dues principalement aux champs électromagnétiques générés par l'exploitation des postes de transformation et des tableaux généraux basse tension (TGBT).



Ces équipements techniques susceptibles de générer des radiations non-ionisantes seront aménagés et exploités dans des locaux techniques fermés à l'écart de lieux où peuvent séjourner des personnes.

6.6. Rayonnement lumineux

Les activités de l'établissement pourront être à l'origine de rayonnements lumineux (p. ex. enseignes lumineuses, lampadaires, éclairage d'ambiance, etc.).

Afin de limiter la pollution lumineuse à un minimum, la conception de l'éclairage du site se fera selon les règles de l'art. Dans ce cadre, il sera fait appel à des luminaires énergétiquement performant (luminaire de type LED) avec un rendement lumineux élevé. L'intensité lumineuse de l'éclairage intérieur et extérieur de l'établissement mis en œuvre ainsi que les modalités relatives au fonctionnement de celui-ci seront basées sur les normes et règles en vigueur (e.a. norme EN 12464-2) ainsi que sur base des exigences en matière de prévention incendie imposées par l'Inspection du Travail et des Mines dans ce domaine.

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 du parking souterrain seront les suivants :

- 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 les parkings ;
- Les parkings seront ouverts et ventilés naturellement ;
- Un éclairage de sécurité permanent (batteries autonomes, batterie centrale ou groupe électrogène) assurera le balisage des chemins d'évacuation pendant 1 heure dans les parkings. En cas de coupure de courant, un éclairage de sécurité non permanent assurera le balisage des chemins d'évacuation des autres unités d'exploitation ;



- Le risque de dégagement incontrôlé d'hydrocarbures (essence, fuel ou huile) sera géré par la mise en place d'un système de drainage des places de stationnement et des aires de circulation selon les exigences de la prescription ITM-SST 1506.3 et par la mise en place d'installations de séparation de liquides légers avec filtre à coalescence.
- Chaque bâtiment, y inclus les parkings, seront équipés d'une installation automatique de détection et d'alarme incendie généralisée appropriée aux risques et ce, dans tous les locaux ;
- Un compartimentage des locaux en fonction du risque d'incendie ainsi que des couloirs et des cages d'escaliers sera réalisé ;
- Des issues de secours et des cages d'escaliers réglementaires afin de permettre une évacuation rapide, sûre et facile des personnes, seront mises en œuvre ;
- Installation d'extinction automatique dans les parkings souterrains avec un nombre d'emplacements > 50 places.

En outre, le concept de sécurité du bâtiment dans son entièreté sera réalisé conformément aux exigences de l'Inspection du travail et des Mines et du Corps Grand-Ducal d'incendie et de Secours, selon les normes techniques d'application.

7.2. Risques environnementaux

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

Incendie

Les différents locaux des bâtiments seront compartimentés selon leurs affectations et selon les prescriptions de sécurité définies par l'ITM et applicables.

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

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

- Installation de détection et alarme incendie intégrales par bâtiment avec alertes sonores et lumineuses ;
- Compartimentage des chemins de fuite et des cages d'escaliers ;
- Compartimentage des locaux techniques et des locaux de stockage ;
- Installation d'un système parafoudre (le cas échéant, calcul de nécessité encore à établir).



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

- Installation d'extincteurs portatifs normalisés adaptés aux risques à tous les niveaux des bâtiments et des parkings ;
- Bornes d'incendies extérieures.

Dégagement accidentel de produits dangereux

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

Pour le reste du complexe, les dégagements accidentels de produits dangereux, liquides ou gazeux seront principalement liés à un déversement accidentel ou une fuite de produits chimiques stockés en faibles quantités et dans des locaux dédiés et dûment compartimentés (produits potentiellement dangereux, produits de nettoyage, produits de traitement d'eau) ou des cuves de stockage de carburant.

Les autres risques de dégagement accidentels de produits chimiques dangereux proviendront des installations techniques du bâtiment (dégagement accidentel de gaz (fluides frigorigènes) des installations de production de froid).

Des mesures préventives seront mises en œuvre pour ces produits en vue de limiter le risque de pollution à un minimum :

- Les produits seront stockés en petits conditionnements et dans leur conditionnement d'origine ;
- Le stock sera limité, grâce à un approvisionnement régulier de l'établissement ;
- Les stockages et distribution de carburant seront conformes aux règles de l'art
- Les fluides frigorigènes employés auront un ODP nul et un GWP relativement faible ;
- Les installations de production de froid respecteront, si d'application, les critères du règlement grand-ducal du 22 juin 2016 relatif a) aux contrôles d'équipements de réfrigération, de climatisation et de pompes à chaleur fonctionnant aux fluides réfrigérants du type HFC, HCFC ou CFC ; b) à l'inspection des systèmes de climatisation ;
- Les installations de production de froid respecteront également, le cas échéant, les critères du règlement (EU) n°517/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés.

A noter que la nécessité d'un bassin de rétention des eaux d'extinction sera évaluée dans une phase ultérieure du projet.



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 complexe est reprise sur le plan d'implantation joint en annexe.

Le projet sera implanté sur un terrain non bâti. 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.

D'après les photographies aériennes historiques, le site n'a jamais été bâti. De ce fait, il est peu probable qu'une pollution des sols soit présente au droit du site. Lors des travaux de terrassement, des analyses seront néanmoins réalisées avant l'évacuation des matériaux issus des excavations afin de caractériser chimiquement ces derniers.

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 l'objet du présent dossier sera situé en « ECO-r » suivant le P.A.G. de la commune de Steinfort. Le site n'est pas repris en zone de verdure.

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 proches du site du projet, est la zone dénommée « Grass – Moukebrill » (LU0001070) située à environ 480 m au sud-ouest du site d'étude (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 dénommée « Région du Lias moyen » (LU0002017) située à environ 480 m au sud-ouest du site d'étude (cf. plan F en annexe).

La Zone de Protection d'Intérêt National (ZPIN) déclarée la plus proche est la zone RF17 « Hautcharage – Griechten » située à environ 4,15 km au sud-est du site d'étude (cf. plan G en annexe).



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, une zone à forte densité de population, 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 (jointes en annexe) montrent e.a. que le site du projet ne se situe pas à proximité immédiate :

- D'une zone de protection d'eau potable, tel que défini dans loi du 19.12.2008 relative à l'eau,
- D'une source d'eau ;
- D'un forage ;
- D'une installation de captage resp. d'un prélèvement d'eau ;
- Ou d'un point de contrôle de la qualité de l'eau.

Le forage le plus proche (forage n° FCS-211-09) se situe à 2,5 km au nord-est du site d'implantation.

Les réservoirs d'eau potable les plus proches (réservoirs Rébierg (CE) n°RES-204-09 01 à -13) se situent à environ 2,8 km au sud-est du site d'implantation.

Le projet immobilier faisant l'objet du présent dossier, ne sera également pas situé dans une zone inondable ou à risques d'inondation (cartes des zones inondables et à risque d'inondation HQ extrême en annexe).

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

D'après les données fournies par l'Institut National de Recherches Archéologiques (INRA) sur le site Geoportail.lu, le projet est localisé au sein d'une sous-zone de la Zone d'Observation Archéologique (ZOA) telle que définie par le règlement grand-ducal du 26 juillet 2023 portant délimitation de la ZOA. (ZOA – plan K en annexe). Ce qui signifie une potentialité archéologique et que le projet de construction doit être soumis au Ministère de la Culture resp. à l'INRA pour une évaluation des incidences de ces travaux sur le patrimoine archéologique au plus tard au moment de l'introduction de la demande d'autorisation de bâtir (objectif : levée de contrainte archéologique).

D'après les cartes géologiques, le site se trouve sur des dépôts néogènes (d) composé principalement de limons, localement avec concrétions de minerai de fer ou concrétions quartzitiques (cf. plan L joint en annexe, reprenant un extrait de la carte géologique au 1:100.000ème).



En matière de pédologie et d'après les cartes des sols, le site se trouve principalement sur des sols de type EDay argileux, faiblement ou modérément gleyifiés, à horizon B textural, devenant plus lourds en profondeur. La pointe du sud du site repose sur des sols de type Elp argileux, fortement ou très fortement gleyifiés (cf. plan M joint en annexe, reprenant un extrait de la carte pédologique au 1 :25.000ème).

Une étude géologique a été réalisée en juillet 2024 par le bureau Compétence Géotechnique dans le cadre du projet. L'étude géologique confirme les observations documentaires, la coupe type du site est constituée de haut en bas :

- Des limons mous ;
- D'argiles marneuses à silteuses ;
- Le substratum altéré est constitué de marnes argileuses.

Le niveau d'eau stabilisé en fin de forage a été relevé à des profondeurs comprises entre 5,4 et 6,2 m. D'après l'étude géotechnique, Il s'agit de circulations d'eau anarchique.



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

Pour rappel, le présent dossier concerne un projet de construction et d'exploitation d'un atelier de préparation et parking planifié le long de la rue Charles Kieffer à Grass sur la commune de Steinfort.

Il s'agit d'un immeuble comportant deux niveaux de sous-sol et quatre niveaux hors sols où les différents usages sont répartis de la manière suivante :

- Les niveaux de sous-sol accueilleront des emplacements de stationnement (± 107 places par niveau, soit ± 214 places) ;
- Le rez-de-chaussée abritera des majoritairement des ateliers ainsi que des emplacements de stationnement (± 86 places) ;
- Le niveau R+1 accueillera des bureaux ainsi que des emplacements de stationnement (± 96 places) ;
- Les niveaux R+2 et R+3 seront quant à eux uniquement destinés au parking (± 110 places par niveau, soit ± 220 places).

En complément, il est prévu ± 109 emplacements de stationnement à l'extérieur. Au total, le projet comprend environ 725 emplacements de stationnement. Les emplacements seront principalement destinés à l'entreposage des véhicules lié à l'activité automobiles. Certains emplacements seront réservés aux clients et au personnel.

Il est à noter qu'à ce stade, le nombre d'emplacement est encore susceptible d'être modifié de manière non significative.



Les alentours du site sont les suivants :

- Au nord, se situent le long de la rue Charles Kieffer, une menuiserie, un pisciniste et une entreprise de paysagisme ;
- Au sud, se situent le long de la rue Dr. Elvire Engel, une entreprise spécialisée dans l'archivage papier et électronique, une boulangerie ;
- A l'est, se trouvent une agence de marketing et un magasin de pneumatiques ;
- A l'ouest, se situent une zone verte, un restaurant, ainsi que des entreprises d'entrepreneurs du secteur de la construction.

Au vu de la localisation géographique en zone d'activité économique et artisanale, un impact significatif sur le voisinage n'est pas à prévoir.

Le nombre d'habitants de la commune de Steinfort s'élevait à 5.517 au 08.11.2021 (données recueillies sur le site Internet du STATEC).

Du point de vue des accès, le projet sera accessible depuis la rue Charles Kieffer.

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 dénommée « Grass - Moukebrill » (LU0001070) située à environ 480 m au sud-ouest du site d'étude (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 dénommée « Région du Lias moyen » (LU0002017) située à environ 480 m au sud-ouest du site d'étude (cf. plan F en annexe).

La Zone de Protection d'Intérêt National (ZPIN) déclarée la plus proche est la zone RF17 « Hautcharage - Griechten » située à environ 4,15 km au sud-est du site d'étude (cf. plan G en annexe).

Au vu des distances entre ces zones protégées et le présent projet, 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 ». Les parcelles ciblées par le projet ne sont pas non plus concernées par un plan directeur sectoriel « Transports ».

Les cartes de bruit stratégiques élaborées par l'Administration de l'environnement en 2021 (LU) et par le SPW – Agriculture, Ressources Naturelle et Environnement en 2017 (BE) pour les axes routiers majeurs les plus proches du site du projet sont jointes en annexe (cf. plans en annexe).



Le projet comporte environ 725 places de stationnement cependant l'intégralité des places de stationnement ne sont pas liée à un trafic quotidien. Il s'agit principalement d'un stockage dans le cadre des activités de préparation et de vente automobile du concessionnaire. Au vu du nombre d'employé attendu (70 personnes), il peut être considéré que l'impact du projet vis-à-vis du trafic soit non significatif.

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. Emissions 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 lié, de manière directe, aux véhicules à moteur combustion empruntant le site et d'autre part, de manière indirecte, à la consommation électrique des installations et des équipements techniques (e.a. éclairage, ascenseurs, installations de chauffage, climatisation et ventilation, etc.).

Néanmoins, au vu des mesures de protection décrites dans la partie I sous § 6.1., l'impact envisageable du futur complexe restera limité et en adéquation avec les recommandations du Programme national de la qualité de l'air, notamment pour la réduction du trafic individuel motorisé.

Néanmoins, au vu des mesures de protection décrites dans la partie I sous § 6.1., l'impact envisageable du futur immeuble restera limité et en adéquation avec les recommandations du Programme national de la qualité de l'air, notamment pour la réduction du trafic individuel motorisé.

1.3. Impact sur l'eau

Les considérations en matière d'utilisation d'eau potable et relatifs aux eaux de ruissellement du projet sont reprises sous *1) Caractéristiques du projet, § 4. Utilisation des ressources naturelles, celles en matière d'hydrogéologie et hydrologie sous 11) 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.*

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

Aucun remplissage direct des circuits de chauffage ou de refroidissement à partir du réseau d'eau potable n'est prévu. Une installation séparée de l'installation d'eau potable sera utilisée pour le remplissage de ces circuits.

Les eaux usées seront collectées et dirigées via un réseau séparatif de canalisation vers l'égout public, via un séparateur d'hydrocarbures.

Pour information, les eaux usées seront dirigées vers la station d'épuration de Sterpenich-Steinfort, d'une capacité actuelle de 15.600 équivalents-habitants (E.H.).

Les eaux pluviales du site seront collectées via un réseau de canalisation séparé et dirigées vers une cuve de récupération des eaux pluviales destinée au carwash ou vers la canalisation communale, gérée en système séparatif.

Des études détaillées sur la gestion des eaux du site seront menées dans une phase ultérieure, en concertation avec l'Administration de la Gestion de l'Eau. Le projet prévoit notamment un maximum de végétalisation, de manière à limiter l'imperméabilisation des surfaces du site.

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 *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 *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. Emissions 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 :

En phase exploitation, les émissions de bruit, seront liées à la fréquentation des parkings et au fonctionnement des installations techniques du complexe.

Le site est situé en zone d'activité économique et est entouré d'immeubles à caractère majoritairement artisanal ou commercial. L'état des lieux acoustique dû au trafic routier actuel peut être qualifié de relativement important par interpolation, vu les niveaux de bruit routier reportés sur les cartes de bruit jointes en annexe (Autoroute A4 entre le Luxembourg et la Belgique).

A priori, au vu des mesures techniques et opérationnelles en place et envisagées en matière de réduction des émissions de bruit et au vu de la situation géographique du projet par rapport aux établissements voisins, aucun impact négatif supplémentaire significatif n'est à envisager lors d'une exploitation normale du complexe.

En conséquence, il peut être retenu que le projet présenté dans ce dossier n'aura pas d'impact négatif significatif, ni sur les mesures préventives d'ordre général, ni sur une mesure d'assainissement concrète définie dans le plan d'action contre le bruit des grands axes routiers.

En outre, une évaluation des impacts sonores de l'établissement sur l'environnement en phase exploitation sera réalisée dans le cadre de la demande d'autorisation à réaliser en vertu de la loi modifiée du 10.06.1999 relative aux établissements classés.

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 *I) 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.*

Etant donné l'envergure des travaux de chantier et de construction, un impact négatif significatif lié à la production de déchets n'est pas à envisager.

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 est prévu à l'écart de toute zone protégée d'intérêt communautaire du réseau NATURA 2000, zone protégée d'intérêt national déclarée, respectivement à déclarer (cf. *II) Localisation du projet, § 2. Richesses relative, qualité et capacité de régénération des ressources naturelles de la zone*).

Le site n'est pas repris au sein d'un couloir écologique ou d'un corridor forestier prioritaire.

Le projet est implanté sur un site vierge de construction. Aucun biotope forestier, zone tampon, verger, surface à l'exception des vergers ou élément ponctuel n'est référencé au droit du site selon Geoportail.lu. Le site est également vierge de plantation.

Ainsi, l'impact envisageable du futur complexe sur la flore et la faune n'est pas jugé significatif.

1.10. Impact sur les infrastructures de transport

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



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 :

Le projet comporte environ 725 places de stationnement cependant l'intégralité des places de stationnement ne sont pas liées à un trafic quotidien. Il s'agit principalement d'un stockage dans le cadre des activités de préparation et de vente automobile du concessionnaire. Au vu du nombre d'employés attendus (70 personnes), il peut être considéré que l'impact du projet vis-à-vis du trafic soit non significatif.

Le projet aura un impact 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.

Le futur établissement sera implanté au sein d'une zone artisanale. Son environnement proche est constitué d'établissements de même typologie. De ce fait, le projet aura un impact limité sur le paysage environnant.

1.12. Impact sur le bien matériel

Le projet est implanté sur un site vierge de construction. L'occupation des sols existants est reprise sur le plan orthophoto joint en annexe (cf. plan A).

Aucun impact négatif significatif sur le bien matériel n'est à envisager.



1.13. Impact sur le patrimoine culturel et architectural

Le projet sera implanté sur un terrain majoritairement bâti ou scellé. L'occupation des sols existants est reprise sur le plan orthophoto joint en annexe (cf. plan A).

Le projet faisant l'objet du présent dossier est situé actuellement en tant que « Zone économique régionale [ECO-r] » suivant le P.A.G. de la commune de Steinfort.

Le site d'implantation est localisé au sein d'une sous-zone de la Zone d'Observation Archéologique (ZOA) telle que définie par le règlement grand-ducal du 26 juillet 2023 portant délimitation de la ZOA.

Conformément à l'article 4 de la loi du 25 février 2022 relative au patrimoine culturel, le projet de construction doit être soumis au Ministère de la Culture resp. à l'INRA pour une évaluation des incidences de ces travaux sur le patrimoine archéologique au plus tard au moment de l'introduction de la demande d'autorisation de bâtir (objectif : levée de contrainte archéologique).

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

2. Nature transfrontalière de l'impact

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

- ~ 80 m vers la Belgique (orientation nord-ouest) ;
- ~ 11 km vers la France (orientation sud) ;
- ~ 34 km vers l'Allemagne (orientation est).

La commune étrangère la plus proche du futur projet est la commune de Sterpenich 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 sont considérés comme étant à considérer.



3. Ampleur, complexité et probabilité de l'impact

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

Les produits stockés seront de manière générale identiques à ceux que l'on peut retrouver dans toute activité artisanale du secteur automobile. En effet, il s'agit principalement, d'hydrocarbures, de pneumatiques, d'huiles, de peintures, de vernis, d'équipements techniques (composants automobile). La quantité de ces stockages sera en relation avec la taille de l'établissement. Les équipements techniques planifiés seront également en rapport avec la taille du projet.

Les mesures de sécurité planifiées au sein du projet seront également proportionnellement adaptées. Ces mesures comprennent entre autres :

- L'installation d'une détection et alarme incendie intégrale avec alertes sonores et lumineuses ;
- Le compartimentage des chemins de fuite et des cages d'escaliers ;
- Le compartimentage adéquat des locaux en général et des locaux techniques en particulier entre eux ;
- L'installation d'un système parafoudre (le cas échéant, calcul de nécessité encore à établir) ;
- L'installation d'extincteurs portatifs normalisés adaptés aux risques.

L'activité planifiée au sein du complexe sera principalement artisanale (ateliers et parkings). Elle ne sera pas de nature industrielle. La complexité de l'impact (fonctionnement normal ou anormal) ne sera pas supérieure à celle d'un autre établissement artisanal de la filière automobile.

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.

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.*

4. Durée, fréquence et réversibilité de l'impact

Impact en phase chantier :

L'impact en provenance de 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 20 mois.



Impact en phase exploitation :

L'impact en provenance du fonctionnement normal du complexe sera indéterminé et sa fréquence est permanente. Toute réversibilité ne peut s'envisager que lors d'une cessation d'activités du complexe.

Un impact sur l'environnement en provenance d'un fonctionnement anormal (incendie ou dégagement accidentel de fluide) aura une durée et une fréquence indéterminées. Cependant, les mesures qui seront prises ont pour but de réduire au minimum ces deux facteurs. La réversibilité de l'impact dépendra de la nature de l'incident, mais elle sera à priori possible au vu de l'envergure des risques environnementaux en présence et au vu des mesures de prévention qui seront prises.



IV. ANNEXES

- 1) Extrait de la carte topographique avec indication de l'emplacement du projet et rayon de 200 m (éch. 1 : 10.000)
- 2) Extraits du plan cadastral (éch. 1 : 2.500)
- 3) Extraits du plan d'aménagement général (P.A.G.) de la commune de Steinfurt actuellement en vigueur, accompagné des légendes et des parties écrites correspondantes ;
- 4) Plans d'architecte :

N°	Dénomination	Indice	Date	Echelle
1	APG APD PDB - Implantation	a	26.08.2024	1/250
2	APG APD PDB – Niv. -2, Niv -1, Coupe BB, Coupe CC	a	26.08.2024	1/250
3	APG APD PDB – Rez-de-chaussée	a	26.08.2024	1/250
4	APG APD PDB – Etage1, Etage 2, Etage 3	a	26.08.2024	1/250
5	APG APD PDB – Coupes AA, Coupe DD, NE, NO, SO, SE	a	26.08.2024	1/250

- 5) Plans, cartes et schémas :

N°	Dénomination	Date	Echelle
A	Orthophoto reprenant la zone d'implantation du projet	2023	1:10.000
B	Annexe A : Zones protégées d'intérêt communautaire Natura 2000 du Plan National concernant la Protection de la Nature – 3e Plan à l'horizon 2030	Janvier 2023	/
C	Annexe BI : Zones protégées d'intérêt national (ZPINs en vue d'une protection stricte, Natura 2000 en vue d'une réglementation) du Plan National concernant la Protection de la Nature – 3e Plan à l'horizon 2030	Janvier 2023	/
D	Annexe CI : Corridors écologiques – forestiers du Plan National concernant la Protection de la Nature – 3e Plan à l'horizon 2030	Janvier 2023	/
E	Implantation du projet par rapport à la zone 'Habitats' la plus proche (zones spéciales de conservation réseau 'Natura 2000')	Septembre 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')	Septembre 2024	1:10.000
G	Implantation du projet par rapport à la zone de protection d'intérêt nationale déclarée la plus proche	Septembre 2024	1:30.000
H	Situation du site du projet par rapport aux infrastructures de prélèvement d'eau, aux zones de protection d'eau potable	Septembre 2024	1 :30.000
I	Situation du site du projet par rapport aux zones inondables et à risque d'inondation	Septembre 2024	1:5.000



N°	Dénomination	Date	Echelle
J	Situation du site du projet par rapport au plan sectoriel Paysages	Septembre 2024	1:5.000
K	Situation du site du projet par rapport aux Zones d'Observations Archéologiques	Septembre 2024	1:10.000
L	Situation du site du projet par rapport aux zones géologiques	Septembre 2024	1:25.000
M	Situation du site du projet par rapport à la pédologie	Septembre 2024	1 :10.000
N.a	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LDEN 2021) - Luxembourg	Septembre 2024	1:15.000
N.b	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LDEN 2017) - Belgique	Septembre 2024	1:15.000
O.a	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LNGT 2021) - Luxembourg	Septembre 2024	1:15.000
O.b	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LNGT 2021) - Belgique	Septembre 2024	1:15.000

- 6) Extrait du cadastre des sites potentiellement contaminés
(Géoportail.lu)
- 7) Rapport d'étude géotechnique L24-065 et annexes
(Compétence Géotechnique, 12.07.2024)