

**Centre Hospitalier du Nord à Ettelbruck :
Extension parking extérieur**

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

Avril 2025

Réf. : 05 074u -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
2. Dimension du projet.....	8
2.1. Implantation générale.....	8
2.2. Description générale de l'exploitation et des unités d'activités.....	9
2.3. Effectif et organisation de travail	10
2.4. Chantier.....	10
3. Cumul avec d'autres projets.....	11
4. Utilisation des ressources naturelles.....	12
5. Production des déchets.....	13
6. Pollution et nuisances	14
6.1. Émissions atmosphériques et odeurs.....	14
6.2. Rejets dans l'eau et risques de pollution de l'eau.....	14
6.3. Rejets dans le sol et risques de pollution du sol et du sous-sol.....	15
6.4. Émissions acoustiques et vibrations.....	16
6.5. Rayonnement non ionisant	16
6.6. Rayonnement lumineux	16
7. Risques d'accidents, notamment par les substances et technologies mises en œuvre.....	17
7.1. Risques relatifs à la sécurité.....	17
7.2. Risques environnementaux en cas de fonctionnement anormal.....	17
II. LOCALISATION DU PROJET	18
1. Occupation des sols existants.....	18
2. Richesse relative, qualité et capacité de régénération des ressources naturelles de la zone.....	20
3. Capacité de charge de l'environnement naturel de la zone.....	21
III. CARACTÉRISTIQUES DE L'IMPACT POTENTIEL	22
1. Étendue de l'impact.....	22
1.1. Description des alentours	22
1.2. Impact engendré par les rejets dans l'air	24
1.3. Impact sur l'eau.....	25
1.4. Impact sur le sol.....	25
1.5. Impact engendré par les émissions de bruit et de vibrations	26



1.6. Impact relatif au rayonnement non ionisant	26
1.7. Impact relatif au rayonnement lumineux	26
1.8. Impact en matière de déchets	26
1.9. Impact sur la flore et la faune	27
1.10. Impact sur les infrastructures de transport.....	27
1.11. Impact sur le paysage.....	28
1.12. Impact sur le bien matériel	28
1.13. Impact sur le patrimoine culturel et architectural.....	29
2. Nature transfrontalière de l'impact.....	30
3. Ampleur, complexité et probabilité de l'impact.....	30
4. Durée, fréquence et réversibilité de l'impact.....	31
IV. ANNEXES	32



PRÉAMBULE

Le Centre Hospitalier du Nord (CHdN), situé à Ettelbruck, est un hôpital public luxembourgeois dédié principalement aux citoyens du nord du pays. Il offre une large gamme de services médicaux et chirurgicaux, garantissant une prise en charge interdisciplinaire et une médecine de pointe disponible 24h/24.

Dans l'état actuel, le site comporte déjà plusieurs parkings aériens, que ce soit à ciel ouvert ou bien de type couvert ouvert ('Parkhaus'). Cependant, avec l'afflux croissant de patients et de visiteurs, les infrastructures de stationnement actuelles ne suffisent plus à répondre à la demande. Il est donc essentiel de construire un nouveau parking afin d'assurer un accueil optimal et garantir un meilleur accès aux soins.

Le projet consiste en l'extension du parking extérieur P4 sur un terrain situé au nord-ouest du site du centre hospitalier, actuellement vierge de toute construction. Le futur parking disposera au total de 125 emplacements pour véhicules, et complètera l'offre de stationnement pour véhicules sur le site du centre hospitalier. Un accès pour piétons sera également créé.

À cause des divers projets en cours sur le site (e.a. projet 'extension urgences', projet nouveau parking), 27 emplacements de parking de l'offre de stationnement actuelle seront supprimés. Ainsi, le nouveau parking extérieur permettra la création de 98 emplacements de parking supplémentaires sur le site.

Au stade actuel et selon les informations transmises par le Maître de l'Ouvrage, la durée totale des travaux de réalisation du nouveau parking est estimée à environ 3 mois au maximum.

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' 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 : Centre Hospitalier du Nord – site Ettelbruck
Extension parking extérieur

Localité / Commune : Ettelbruck

1.2. Personnes de contact

Maître de l'Ouvrage : CENTRE HOSPITALIER DU NORD
120, avenue Salentiny
L – 9080 ETTTELBRUCK
Tél. : 81 66 – 1
Courriel : chdn@chdn.lu

Demandeur :
(et correspondance) ENERGIE ET ENVIRONNEMENT S.A.
15, rue d'Eprenay
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 :

Ettelbruck, le 31 mars 2025
(lieu et date)


.....
(signature)
Nathalie CHOJNACKI
CENTRE HOSPITALIER DU NORD
Directeur administratif et financier



1.3. Nature de l'exploitation

Le projet concerne la construction et l'exploitation d'un nouveau parking extérieur qui disposera au total de 125 emplacements pour véhicules et complètera l'offre de stationnement pour véhicules sur le site du centre hospitalier. A cause d'autres projets sur le site, 27 emplacements de parking de l'offre actuelle de stationnement seront supprimés. Ainsi, le nouveau parking permettra la création de 98 emplacements de parking supplémentaires.

De plus amples informations sont fournies en partie *1) Caractéristiques du projet, § 2. Dimension du projet.*

1.4. Emplacement de l'établissement

Le Centre Hospitalier du Nord à Ettelbruck est implanté à l'adresse suivante :

Lieu-dit : Avenue L. Salentiny
120, avenue Lucien Salentiny
L - 9080 ETTTELBRUCK

Un extrait détaillé de la carte topographique est également joint en annexe.

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

Commune	Section	N° parcelle	Contenance
Ettelbruck	B de WARKEN	272/2270	0ha 61a 91ca

Un extrait cadastral récent est joint en annexe.

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

LUREF Est	LUREF Nord	LUREF H
74688 E	102270 N	206,32 m

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

La distance par rapport à la frontière la plus proche (Allemagne) est d'environ 11 kilomètres au nord-est.

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

Le site du projet ne se situe pas dans une zone de protection d'eau potable.



Figure 1 : Extrait du PAG de la commune d'Ettelbruck en vigueur de la zone

D'après le plan d'aménagement général (P.A.G.) de la commune d'Ettelbruck actuellement en vigueur, la parcelle du projet est située en « Zone de bâtiments et d'équipements publics [BEP] ». Ce type de zone est réservée aux constructions et aménagements d'utilité publique et est destinée à satisfaire des besoins collectifs.

Le site jouxte une zone d'habitation type 2 [HAB-2] à l'ouest et au sud, une zone mixte villageoise [MIX-v] au sud-ouest, ainsi qu'une zone de verdure [VERD] au nord.

Le nouveau parking sera situé en zone de servitude « urbanisation » H – Servitude « urbanisation – couloir aérien pour hélicoptère ». En effet, l'héliport du centre hospitalier est localisé au sud-est du parking faisant l'objet du présent dossier.

Les extraits de la partie graphique et de la partie écrite ainsi que la légende du P.A.G. sont joints en annexe.

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 3.500 m² et d'un total de 125 emplacements pour véhicules et complètera l'offre de stationnement pour véhicules sur le site du centre hospitalier

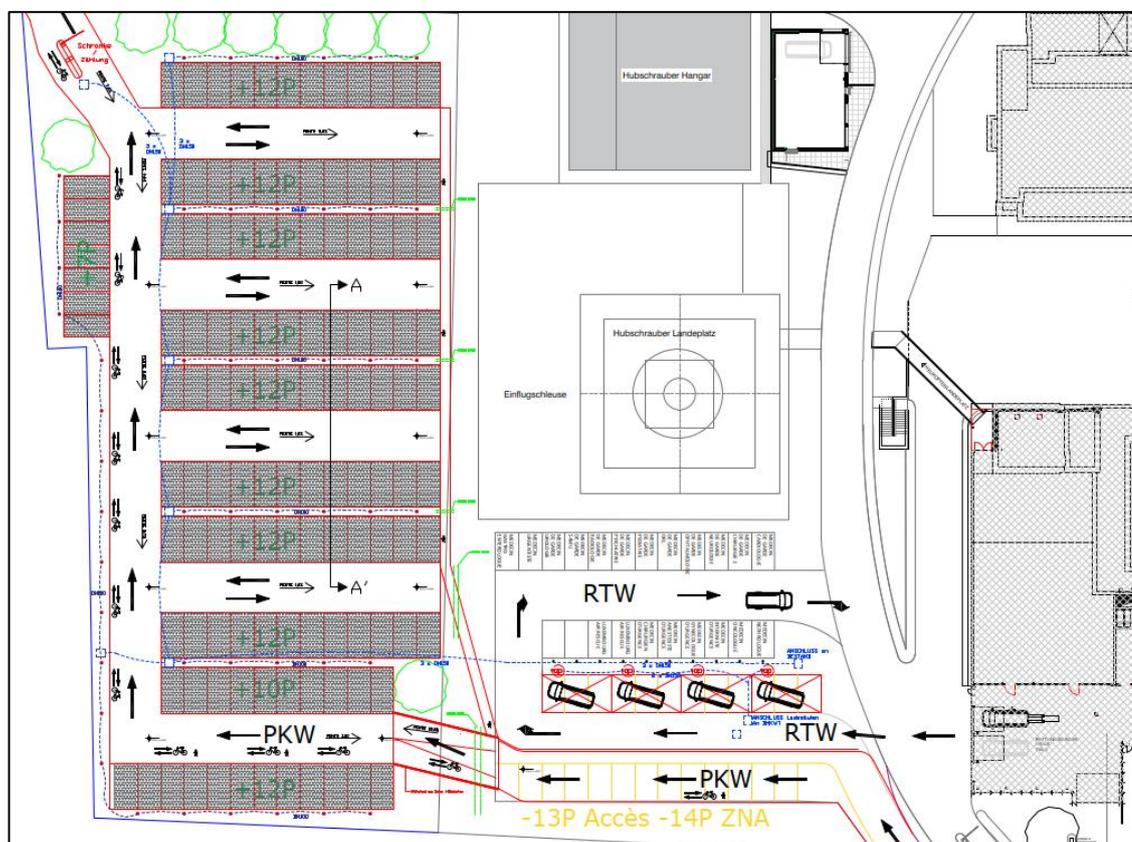


Figure 2 : Extrait du plan d'implantation du projet

Dans le cadre du projet d'extension, 27 emplacements de stationnement actuels du parking P4 devront être supprimés afin de permettre d'une part, le contournement des ambulances depuis le service d'urgences, et d'autre part la création de l'accès au nouveau parking. Cet accès se fera par un raccordement aux voies de circulation existantes, et par la création d'une rampe d'une pente d'environ 10 %.

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

Il s'agira d'un parking à ciel ouvert à usage public, qui disposera au total de 125 emplacements.

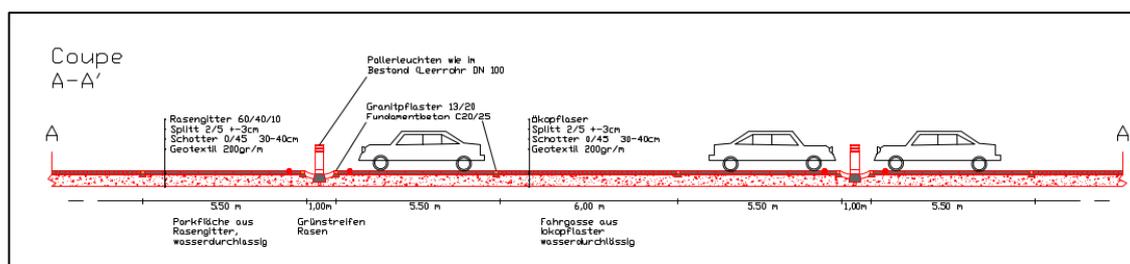


Figure 3 : Coupe du parking projeté

Il aura pour objectif de proposer des emplacements de stationnement supplémentaires sur le site du centre hospitalier.

Le tableau de recensement des différents emplacements de stationnement du site dans la situation actuelle et la situation projetée est repris ci-dessous :

Situation	Parking	Nombre d'emplacements
Situation actuelle	P2	90
	P3	45
	P4	49
	P Med	24
	P5	126
	Parkhaus	249
Total		583
Situation projetée	P2	90
	P3	45
	P4	22
	Projet d'extension	125
	P Med	24
	P5	126
	Parkhaus	249
Total		681

Ainsi, le nouveau parking extérieur permettra la création de 98 emplacements de parking supplémentaires sur le site.

Le plan annoté par le Maître de l'Ouvrage, issu du site www.geoportail.lu, reprend les localisations existantes et futures des parkings de l'ensemble du site hospitalier.



2.3. Effectif et organisation de travail

Le parking sera ouvert au personnel hospitalier tous les jours (jours ouvrables, samedis, dimanches et jours fériés) pendant toute la journée (24 h / 24 h).

2.4. Chantier

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

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

- Mise en œuvre de l'installation de chantier (balisage, mise en sécurité de la zone du chantier, etc.) ;
- Travaux de terrassement / nivellement du terrain ;
- Travaux d'aménagement du parking ;
- Création de la rampe d'accès.

Au stade actuel, la durée totale des travaux est estimée à environ 3 mois au maximum.

3. Cumul avec d'autres projets

Au moment de l'élaboration du présent dossier, un projet d'extension du service des urgences du complexe hospitalier 'Centre Hospitalier du Nord à Ettelbruck' est en cours de réalisation. Il concerne l'aile du bâtiment de l'hôpital localisé à l'extérieur du parking extérieur projeté.

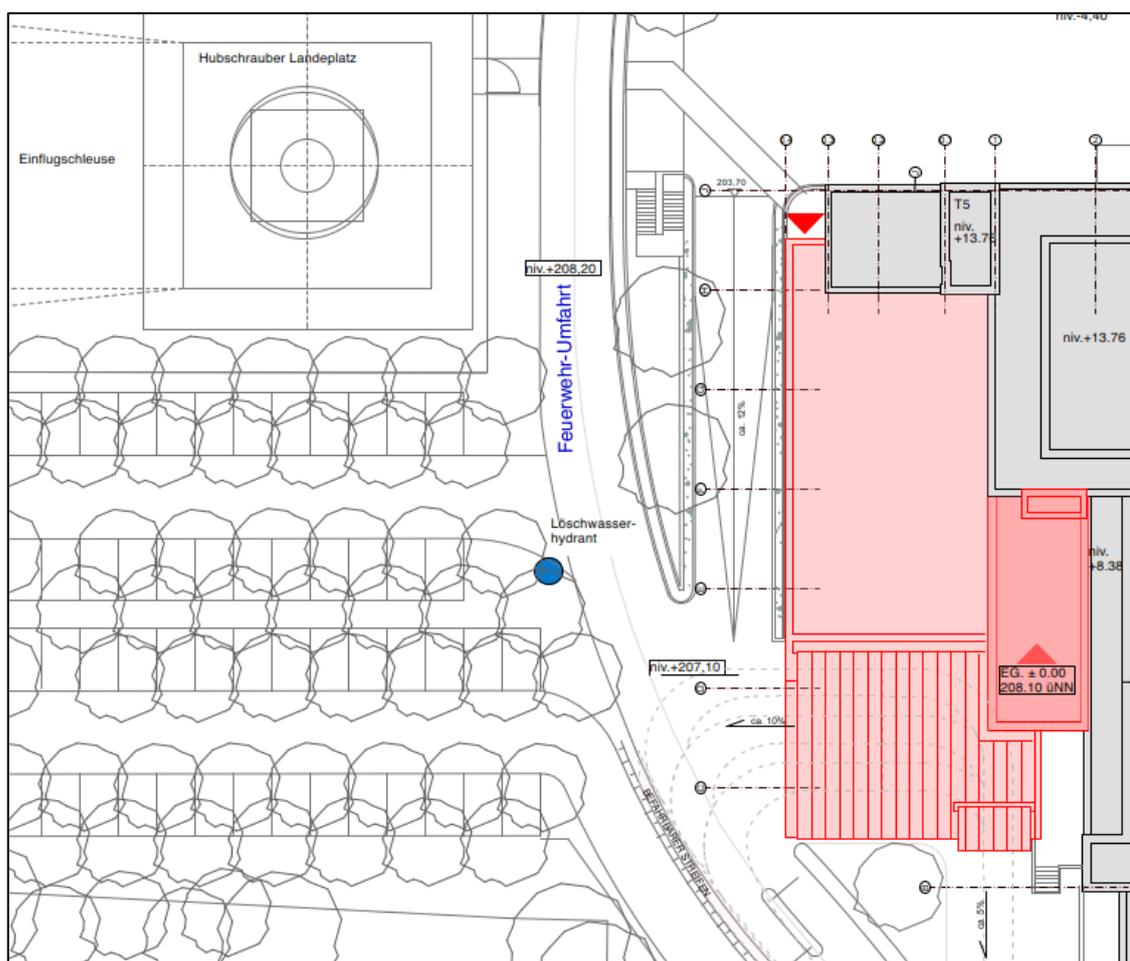


Figure 4 : Extrait du plan d'implantation du projet d'extension des urgences

Le projet 'Extension et transformation Urgences' est couvert par les arrêtés d'autorisation suivants délivrés en vertu des législations relatives aux établissements classés et à l'eau :

- N° 1/22/0553 délivrée par le MECDD en date du 4 octobre 2023 ;
- N° 1/2022/0553/159 délivré par le Ministre du Travail en date du 15 mai 2023 ;
- N° EAU/AUT/22/1030 délivré par le MECDD en date du 20 février 2023.



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

La surface au sol du projet dans son ensemble sera d'environ 3.500 m².

Le site est actuellement une surface de verdure vierge de toute construction. Les aires de stationnement seront aménagées avec des dalles gazon perméables à l'eau, tandis que les voies d'accès seront munies de plaques écologiques afin d'éviter le scellement des surfaces. Au total, 1.900 m² de grilles de gazon et 1.460 m² d'écoplâtre sont prévus pour la réalisation du projet. Les dalles de gazon seront composées de manière classique, de géotextiles, d'une couche de gravier concassé (0/45) et d'un lit de gravillons (2/5).

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

En phase chantier, ils seront liés essentiellement à des usages sanitaires et le cas échéant à diverses activités de chantier (arrosages pour fixation de poussières, nettoyage des outils et du matériel de chantier).

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

En cas de fortes pluies, les eaux de ruissellement des eaux récoltées au niveau du parking pourront s'accumuler dans les bandes vertes et s'écouler dans le canal d'évacuation d'urgence qui mène directement au ruisseau *Wark* situé en contrebas du parking P4.

Le concept de la gestion des eaux du projet 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 ...).



5. Production des déchets

Phase chantier :

En phase chantier, les volumes de terres à excaver sont relativement faibles vu que le parking ne comportera pas de niveau souterrain. Au stade actuel, et selon les informations fournies par le Maître de l'Ouvrage, les volumes à excaver sont estimés à environ 500 m³.

Phase exploitation :

Vu que le parking ne constitue qu'une zone de transition pour les utilisateurs, l'exploitation ne générera que peu de déchets.

Les types de déchets générés par les usagers seront similaires à ceux d'autres parkings.

Des infrastructures de collecte pour déchets (poubelles) seront prévues à des endroits appropriés pour permettre la collecte des déchets générés par les usagers.



6. Pollution et nuisances

La phase chantier et l'exploitation du parking 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 lors des travaux de terrassement, ainsi que d'un risque de formation de poussières lors des travaux.

Phase exploitation :

Les rejets de polluants directs dans l'air lié à l'activité même seront dus aux véhicules à moteur à combustion empruntant et circulant sur le parking.

S'agissant d'un parking extérieur, aucune installation technique susceptible d'émettre des rejets de polluants dans l'air n'est prévue. Des émissions d'odeurs significatives en relation avec le projet ne sont pas susceptibles de se produire.

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 chapitre § 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, 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 :

Aucun rejet d'eaux usées en phase exploitation n'est prévu.

Le risque de pollution des eaux lié à l'activité même du 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 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 chapitre § 4 *Utilisation des ressources naturelles*.

Des rejets dans le sol en phase chantier et en phase exploitation lors d'un fonctionnement normal du projet ne sont pas prévus.

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 lié à l'activité même du 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 empruntant et circulant sur 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 au sein du parking (circulation des véhicules à l'intérieur et parage des véhicules).

Aucune source de bruit fixe n'est à considérer.

Des sources générant un impact vibratoire significatif en phase exploitation ne sont pas prévues.

6.5. Rayonnement non ionisant

Phase chantier :

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

Phase exploitation :

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

6.6. Rayonnement lumineux

Le parking ne sera pas à l'origine d'un rayonnement lumineux substantiel.

Comme pour la partie existante, l'extension du parking sera munie de bornes lumineuses (type 'Pollerleuchten'). Ces luminaires extérieurs serviront à l'éclairage des chemins d'accès et des voies de circulation au sein du parking. Ils utilisent une technologie LED (donc énergétiquement performants) avec un rendement lumineux élevé, permettant ainsi de réduire la pollution lumineuse par rapport aux mâts d'éclairage traditionnels. Ils ne présenteront par ailleurs aucun danger pour le trafic des hélicoptères de l'hôpital.



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 extérieur seront les suivantes :

- Un accident routier ;
- Une perte d'hydrocarbures d'un véhicule ;
- Un incendie d'un véhicule.

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 et par l'aménagement de zones de circulation des piétons distinctes des zones de circulation des véhicules ;
- 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.

Ces risques ne sont pas plus importants que ceux pouvant se présenter en dehors du parking extérieur.

Le parking se situera à proximité directe de l'héliport et au niveau de la zone de couloir aérien d'approche pour hélicoptères. Vu qu'il s'agit d'un parking extérieur situé au niveau du terrain naturel (pas de bâtiment spécifique pour le parking), aucun risque particulier dans ce contexte n'est à prévoir.

7.2. Risques environnementaux en cas de fonctionnement anormal

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

Incendie :

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

- Bornes d'incendie extérieures.

Dégagement accidentel de produits dangereux :

Le seul risque de pollution du sol lié à l'activité même du parking 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 et circulant au sein du parking. Ce risque n'est pas plus important au sein du parking que 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

Le terrain sur lequel il est prévu d'accueillir le nouveau parking est vierge 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 du projet n'est pas inventoriée dans le cadastre des sites potentiellement contaminés. L'extrait du cadastre des sites potentiellement contaminés est également joint au présent dossier.

Au vu de sa localisation, le terrain du projet n'est pas concerné de près ou de loin par :

- un projet d'infrastructure de transport ainsi qu'un couloir ou une zone superposée tel que répertorié dans le projet de plan directeur sectoriel (PDS) Transports
- une zone de préservation des grands ensembles paysagers (GEP) ainsi que des coupures vertes (CV) telles que répertorié dans le projet de PDS Paysage
- une zone d'activité économique existante ou projetée telle que répertorié dans le projet de PDS Zone d'activités économiques
- une zone prioritaire d'habitation telle que répertorié dans le projet de PDS Logement.



Le Centre Hospitalier du Nord à Ettelbruck est un centre hospitalier existant qui a été construit au début des années 2000, et qui est en exploitation depuis l'année 2003. Il est couvert par les arrêtés d'autorisations existants délivrés suivant la législation relative aux établissements classés :

Autorisations d'exploitation		
N° autorisation	Date de délivrance	Administration compétente
1/22/0553	04.10.2023	Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable
1/97/0435/37231/108/113	05.07.2006	Ministre du Travail et de l'Emploi
1/2007/0321/37231/113	27.01.2009	Ministre du Travail et de l'Emploi
1/2007/0321/37231/113 rect.	13.02.2009	Ministre du Travail et de l'Emploi
3/2013/0183/113	10.03.2014	Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Economie sociale et solidaire
3/2014/0180/113	14.01.2015	Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Economie sociale et solidaire
1/2016/0617/141	28.02.2017	Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Economie sociale et solidaire
1/2017/0281/141	02.08.2017	Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Economie sociale et solidaire
3A/2018/3332/118	23.04.2019	Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Economie sociale et solidaire
1/2022/0553/159	15.05.2023	Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Economie sociale et solidaire

De plus amples informations relatives aux alentours immédiats du projet sont reprises en partie III.



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

Le parking est planifié sur un terrain situé au nord-ouest du site du complexe hospitalier, actuellement libre de toute construction.

D'après le plan d'aménagement général (P.A.G.) actuellement en vigueur de la commune d'Ettelbruck, le terrain prévu d'accueillir le projet est situé en « Zone de bâtiments et d'équipements publics » [BEP].

Également selon le plan d'aménagement général (P.A.G.), le nouveau parking sera situé en zone de servitude « urbanisation » H – Servitude « urbanisation – couloir aérien pour hélicoptère ». En effet, l'héliport du centre hospitalier est localisé au sud-est du parking faisant l'objet du présent dossier.

Les cartes extraites du Plan National concernant la Protection de la Nature de janvier 2023, jointes en annexe, montrent que le site sur lequel sera érigé le nouveau parking ne fait pas partie intégrante :

- D'une zone protégée d'intérêt communautaire du réseau NATURA 2000 (plan B) ;
- D'une zone protégée d'intérêt national déclarée, respectivement à déclarer (plan C) ;
- D'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 « *Vallées de la Sûre, de la Wiltz, de la Clerve et du Lellgerbaach* » (LU0001006) qui est située à une distance approximative de 800 m au nord-est du site du projet (cf. plan E en annexe).

La zone de protection spéciale ('zone de protection des oiseaux'), suivant la liste nationale relative à la directive 79/409/CEE concernant la conservation des oiseaux sauvages, la plus proche est la zone « *Région du Kiischpelt* » (LU 0002013) située à une distance approximative de 1,6 km au nord-est du site du projet (cf. plan F en annexe).

La zone de protection d'intérêt national déclarée RD19 « Ettelbruck – Ditgesbaach » la plus proche est située à environ 1,5 km au sud-est du site du projet (cf. plan G en annexe).

Dans le cadre des travaux d'aménagement du nouveau parking, la création de la rampe d'accès nécessite l'abattage d'un arbre. En concertation avec l'Administration de la nature et des forêts, cet arbre sera replanté sur la parcelle du projet afin de préserver l'équilibre écologique du site. Par ailleurs, 3,5 m de haies devront également être supprimés, mais cette perte sera compensée par la plantation de nouveaux arbres sur le site du complexe hospitalier, garantissant ainsi le maintien de la biodiversité et du cadre paysager.



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, une réserve ou un parc naturel ou une zone répertoriée et protégée (zone protégée d'intérêt communautaire, zone protégée d'intérêt national).

Les cartes issues du site Internet *geoportail.lu* de l'Administration du Cadastre et de la Topographie (cf. plan I joint 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 créée par règlement grand-ducal, provisoire ou dont la procédure en cours ou créée, telle que définie dans loi modifiée 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 terrain du projet n'est pas bordé directement par un cours d'eau. Cependant, il se situe à proximité du cours d'eau du *Wark*, au nord. Au vu de cette localisation, les parties sud et sud-ouest de la parcelle du terrain sont concernées par une zone inondable HQ100 et par la zone inondable HQ extrême de ce cours d'eau (cf. plan H joint en annexe). L'aménagement et l'exploitation du nouveau parking fera dès lors l'objet d'une demande d'autorisation en vertu de la législation relative à l'eau pour cet aspect.

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

En matière de géologique et d'après la carte géologique harmonisée, le site se situe dans la couche « Alluvions des vallées (a) – Gravier, sables, limons et argiles, localement tourbeux ».

L'extrait de la carte géologique est repris en annexe au présent dossier (cf. plan K).



III. CARACTÉRISTIQUES DE L'IMPACT POTENTIEL

Le présent chapitre considère les incidences notables que le projet *Parking provisoire à Troisvierges* 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

Le projet concerne la construction et l'exploitation d'un nouveau parking extérieur qui disposera au total de 125 emplacements pour véhicules et complètera l'offre de stationnement pour véhicules sur le site du centre hospitalier. Vu la nature des activités projetées (parking à ciel ouvert) et vu qu'il ne s'agit pas d'un aménagement urbain ou d'une zone d'activités avec une surface au sol et des nuisances potentielles importantes, l'étendue de l'impact (zone géographique et importance de la population affectée) se limite aux proches alentours du projet.

1.1. Description des alentours

Le parking est planifié sur un terrain situé au nord-ouest du site du centre hospitalier, actuellement vierge de toute construction.

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

- au nord, se situent principalement des zones agricoles ;
- au sud et à l'ouest se situent des zones résidentielles ;
- à l'est, on retrouve le site du Centre Hospitalier du Nord avec l'héliport, les bâtiments du CHdN, les parkings existants ainsi que plus loin le lycée Technique pour Professions de Santé (LTPS).

Le nombre d'habitants de la commune d'Ettelbruck s'élève à 9.686 habitants en date du 31.12.2022 (données recueillies sur le site Internet de l'Administration communale d'Ettelbruck).

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 « *Vallées de la Sûre, de la Wiltz, de la Clerve et du Lellgerbaach* » (LU0001006) qui est située à une distance approximative de 800 m au nord-est du site du projet (cf. plan E en annexe).

La zone de protection spéciale ('zone de protection des oiseaux'), suivant la liste nationale relative à la directive 79/409/CEE concernant la conservation des oiseaux sauvages, la plus proche est la zone « Région du Kiischpelt » (LU 0002013) située à une distance approximative de 1,6 km au nord-est du site du projet (cf. plan F en annexe).

La zone de protection d'intérêt national déclarée RD19 « Ettelbruck – Ditgesbaach » la plus proche est située à environ 1,5 km au sud-est du site du projet (cf. plan G en annexe).

Un impact significatif 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 ».

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



Figure 5 : Orthophoto de la zone d'implantation actuelle du projet et des alentours

Le point de comptage du trafic routier le plus proche est le point n° 712, situé en contre-haut du Centre Hospitalier du Nord, le long du C.R. 348. Entre janvier 2024 et décembre 2024, le trafic mesuré pendant les jours ouvrables fait état de 6.632 véhicules en moyenne, sur une journée.

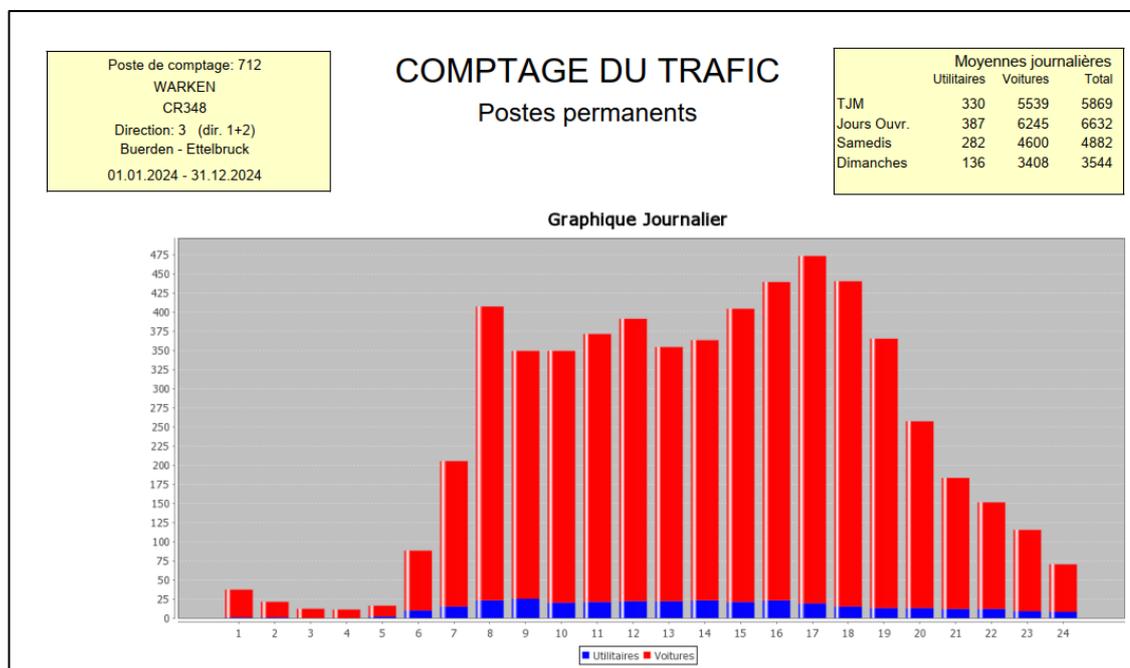


Figure 6 : Extrait du comptage du trafic routier au point de comptage n° 712

Compte tenu de l'envergure réduite du futur parking, et du fait que des emplacements de stationnement déjà présents seront supprimés pour permettre la création de l'accès au nouveau parking, et du trafic routier actuel sur les voiries alentour, il n'induera pas de trafic supplémentaire significatif.

Le projet ne se situe pas à proximité d'un axe routier important ou d'un grand axe ferroviaire. Il ne sera également pas impacté par les bruits ferroviaire et aérien, puisqu'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 janvier 2024 à décembre 2024) du poste automatique de comptage du trafic précité sont joints en annexe (cf. plans P et Q).

1.2. Impact engendré par les rejets dans l'air

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

Impact en phase chantier :

Un impact significatif dû aux émissions atmosphériques liées à la phase chantier n'est pas à craindre vu la taille de celui-ci. L'impact est similaire à tout autre chantier de cette envergure.



Impact en phase exploitation :

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

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

1.3. Impact sur l'eau

Les considérations en matière d'utilisation d'eau potable et relatives aux eaux de ruissellement du projet sont reprises sous *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*.

A priori, au vu des mesures de prévention prises, aucun impact négatif sur l'eau n'est à envisager de manière significative en phase chantier et en phase exploitation.

Le concept de 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*.

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 sur le sol n'est à envisager de manière significative aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation.



1.5. Impact engendré par les émissions de bruit et de vibrations

Les considérations en matière d'émissions acoustiques et de vibrations ont été décrites sous *1) Caractéristiques du projet, § 6.4. Émissions acoustiques et vibrations.*

Impact en phase chantier :

En phase chantier, les sources de bruit et de vibrations seront liées aux engins et équipements de chantier intervenant lors des différentes phases de travail du projet.

Impact en phase exploitation :

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 au sein du parking (circulation des véhicules à l'intérieur et parcage des véhicules).

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 en matière de rayonnement non ionisant n'est à envisager de manière significative en phase chantier et 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 *1) 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 de 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 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).

Dans le cadre des travaux d'aménagement du nouveau parking, la création de la rampe d'accès nécessite l'abattage d'un arbre. En concertation avec l'Administration de la nature et des forêts, cet arbre sera replanté sur la parcelle du projet afin de préserver l'équilibre écologique du site. Par ailleurs, 3,5 m de haies devront également être supprimés, mais cette perte sera compensée par la plantation de nouveaux arbres sur le site du complexe hospitalier, garantissant ainsi le maintien de la biodiversité et du cadre paysager.

Au vu de l'occupation 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 transport présents dans les alentours immédiats du site sont reprises sous III) *Caractéristiques de l'impact potentiel, § 1.1. Description des alentours.*

En phase chantier :

En phase chantier, les routes et 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 ...). 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 sera réalisé moyennant la création d'une rampe d'une pente de 10 %, afin de permettre le raccordement aux voies de circulation existantes.

Le nouveau parking de 125 emplacements complètera l'offre de stationnement pour véhicules sur le site du centre hospitalier. A cause d'autres projets sur le site, 27 emplacements de parking de l'offre actuelle de stationnement seront supprimés. Ainsi, le nouveau parking permettra la création de 98 emplacements de stationnement supplémentaires.



L'offre de stationnement globale sur le site du Centre Hospitalier du Nord est en conséquence légèrement augmentée de 583 à 681 places. Dès lors, le projet n'a pas d'impact significatif sur les infrastructures routières existantes dans les alentours.

D'autre part, vu qu'il s'agit d'un parking extérieur au niveau du terrain naturel (absence de bâtiments), aucun impact significatif sur l'héliport et le couloir aérien d'approche pour hélicoptères n'est à prévoir.

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 – Paysage 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.

En conséquence, l'impact du nouveau parking sur le paysage sera limité.

1.12. Impact sur le bien matériel

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

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

1.13. Impact sur le patrimoine culturel et architectural

Il n'y a pas de connaissance de biens présents sur le site relevant du patrimoine culturel et architectural.

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.

Suivant les indications de la carte de la zone d'observation archéologique (ZOA) de l'Institut National de Recherches Archéologiques, le terrain du projet est situé dans la ZOA.

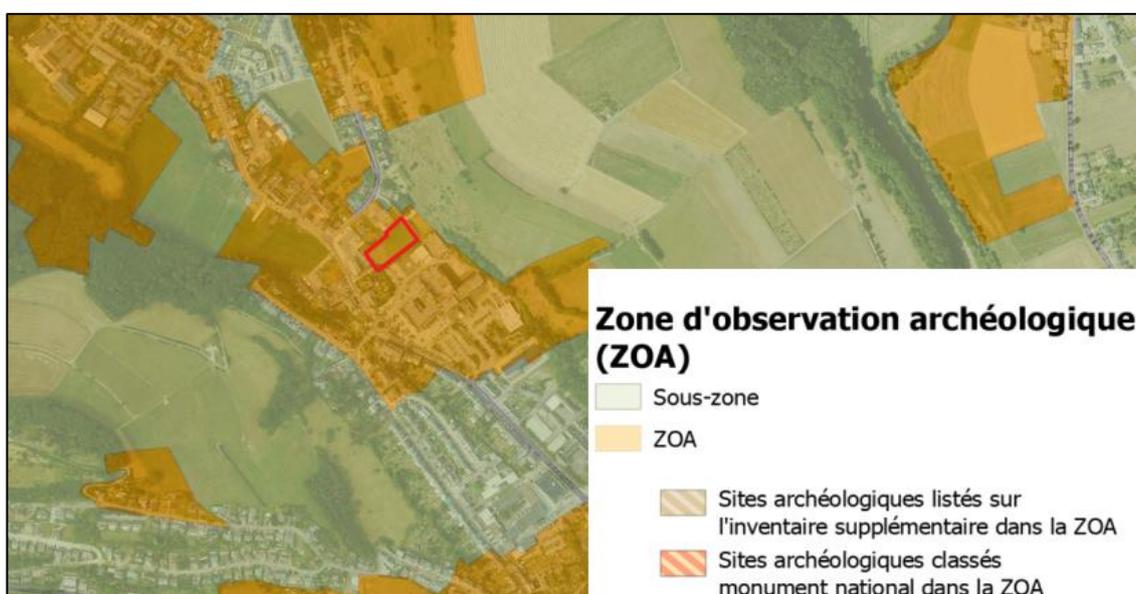


Figure 7: Extrait de la carte de la Zone d'Observation Archéologique (ZOA)

Conformément à la loi du 25 février 2022 relative au patrimoine culturel, une demande d'évaluation archéologique a été adressée à l'Institut Nationale de Recherches Archéologiques. La décision du Ministère de la Culture a été rendue en date du 22 octobre 2024, et indique que le projet bénéficie d'une levée de contrainte archéologique. La correspondance y relative est reprise en annexe.



2. Nature transfrontalière de l'impact

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

- ~ 23 km vers la Belgique (côté ouest),
- ~ 39 km vers la France (côté sud),
- ~ 12 km vers l'Allemagne (côté est).

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 projet lors d'un fonctionnement anormal, 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 est liée à la taille de celui-ci.

Le nouveau parking sera un parking à ciel ouvert. Il disposera au total de 125 emplacements pour véhicules.

Aucune installation technique d'envergure n'est prévue pour ce type de parking.

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

- Bornes d'incendie extérieures.

L'ampleur de l'impact du projet sur les différents volets environnementaux est détaillée sous III) *Caractéristiques de l'impact potentiel, § 1. Étendue de l'impact.*

La probabilité d'un impact en fonctionnement normal du projet 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 aura une durée déterminée.

Suivant le planning actuel, la durée totale des travaux de construction est estimée à environ 3 mois.

Impact en phase exploitation :

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

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

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

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



IV. ANNEXES

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

N°	Indice	Dénomination	Date	Échelle
-	-	Ausbau Parking 4	25.11.2024	-

- 6) Plans, cartes et schémas :

N°	Dénomination	Date	Échelle
A	Orthophoto reprenant la zone d'implantation du projet	2025	1/5.000
B	Plan National concernant la Protection de la Nature de janvier 2023 (extrait) : Carte des zones d'intérêt communautaire « Natura 2000 » déclarées	Mars 2025	-
C	Plan National concernant la Protection de la Nature de janvier 2023 (extrait) : Carte des zones protégées d'intérêt national déclarées resp. à déclarer	Mars 2025	-
D	Plan National concernant la Protection de la Nature de janvier 2023 (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	Mars 2025	-
E	Implantation du projet par rapport à la zone 'Habitats' la plus proche (zones spéciales de conservation réseau 'Natura 2000')	Mars 2025	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')	Mars 2025	1/15.000
G	Implantation du projet par rapport à la zone de protection d'intérêt national déclarée la plus proche	Mars 2025	1/15.000
H	Situation du site du projet par rapport aux zones inondables et à risque d'inondation	Mars 2025	1/10.000
I	Situation du site du projet par rapport aux infrastructures de prélèvement d'eau et aux zones de protection d'eau potable	Mars 2025	1/10.000
J	Situation du site du projet par rapport au plan sectoriel Paysages	Mars 2025	1/25.000
K	Situation du site du projet par rapport aux zones géologiques	Mars 2025	1/10.000
L	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LDEN 2021)	Mars 2025	1/10.000
M	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit des routes principales (LNGT 2021)	Mars 2025	1/10.000



N°	Dénomination	Date	Échelle
N	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit du réseau ferroviaire (LDEN 2021)	Mars 2025	1/10.000
O	Situation du site du projet par rapport à la cartographie du bruit du réseau ferroviaire (LNGT 2021)	Mars 2025	1/10.000
P	Comptage trafic routier – Compteurs permanents	18.06.2019	/
Q	Comptage du trafic – poste permanent n° 712 (année 2024) : Trafic journalier moyen annuel dans les 2 directions	Mars 2025	/
R	Implantation du projet par rapport à la Zone d'Observation Archéologique (ZOA)	Mars 2025	1/10.000

- 7) Extraits du cadastre des sites potentiellement contaminés
- 8) Localisation des différents parkings du Centre Hospitalier du Nord à Ettelbruck (Centre Hospitalier du Nord, mars 2025)
- 9) Levée de contrainte archéologique du projet d'aménagement (Ministère de la Culture, réf. INRA : 0605-C/24.5803, 22.10.2024)