

Contenue

1	Mission	1
2	Description du projet et emplacement	2
3	Accessibilité des transports	4
4	Recensement du trafic et identification des embouteillages	7
5	Prévision du trafic	14
6	Capacité	15

1 Mission

La société SAV Sandaufbereitung Velsen GmbH (SAV GmbH) prévoit d'établir une décharge cl. 1 sur son site d'exploitation de sable de Velsen (carrière de sable de Velsen) au sud-ouest de Sarrebruck.

L'extraction du sable et la décharge fonctionneront en parallèle pendant plusieurs années.

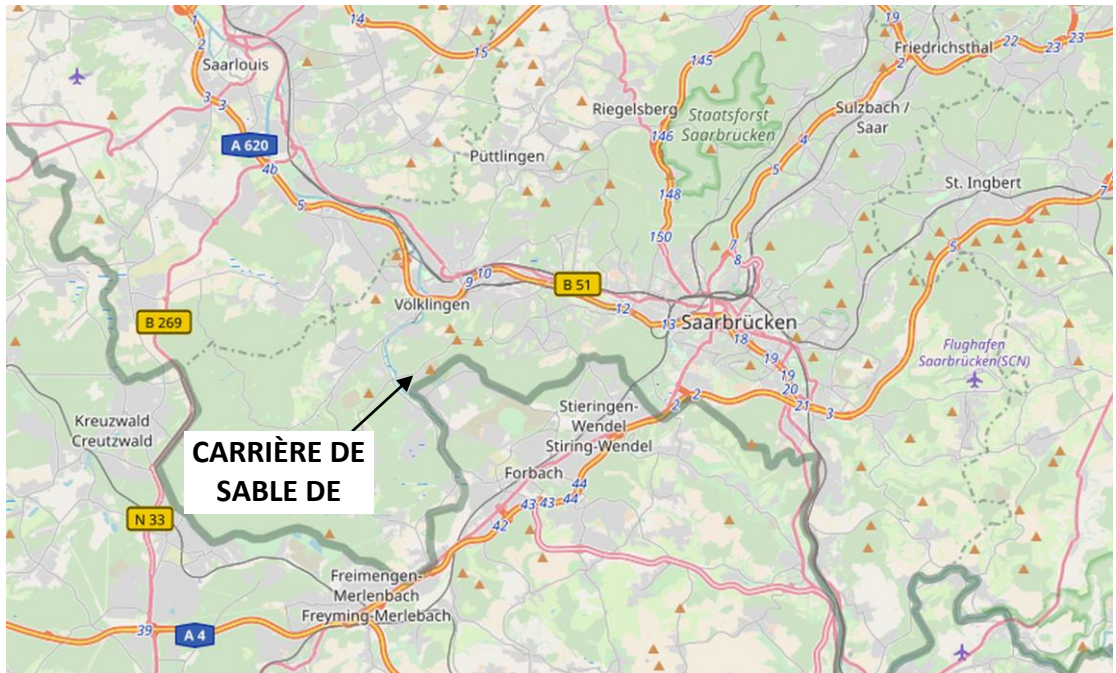


Figure 1 : Emplacement de la carrière de sable de Velsen (fonds de carte : © OpenStreetMap contributors)

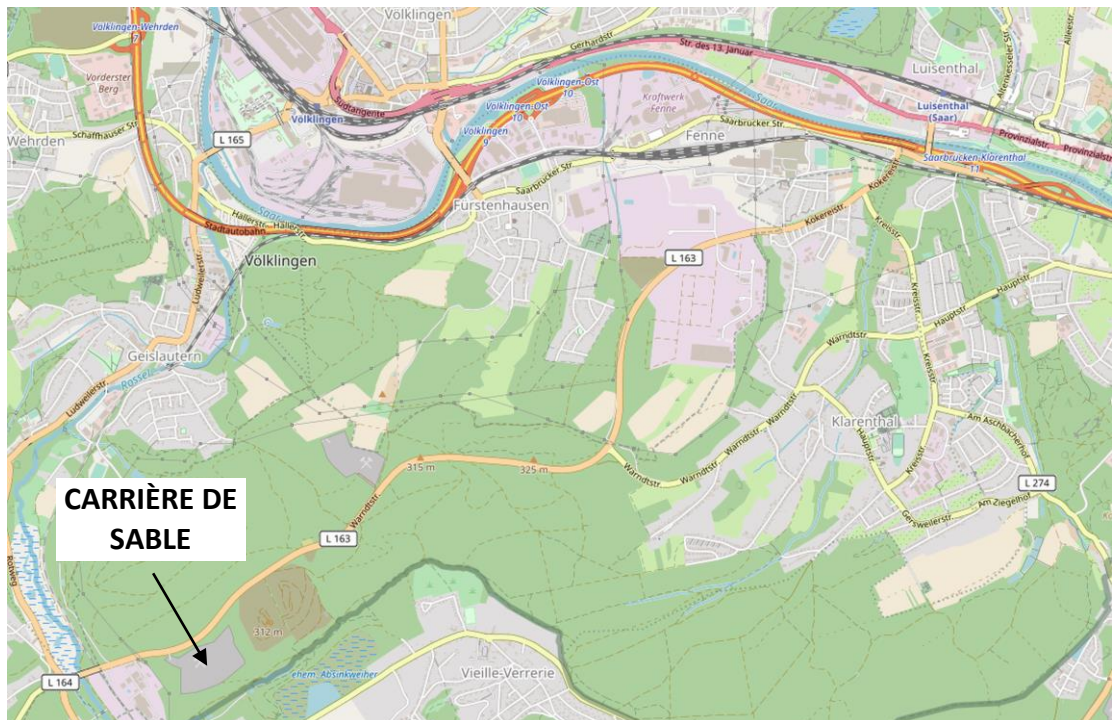


Figure 2 : Emplacement de la carrière de sable de Velsen (fonds de carte : © OpenStreetMap contributors)

Cette expertise a pour but de calculer le volume de circulation supplémentaire attendu et d'évaluer si le réseau actuel peut le prendre en charge.

2 Description du projet et emplacement

La carrière de sable de Velsen se trouve à environ 12 km au sud-ouest du centre-ville de Sarrebruck et à 4 km au sud du centre-ville de Völklingen à la frontière française.

Au nord-est se trouve le terril de Velsen qui a été utilisé comme décharge jusqu'en 1985.

Le site d'extraction Hühnerscherber se situe à environ 2 km au nord-est. Le matériau extrait ici est apporté par camion pour être traité à la carrière de sable de Velsen.

L'usine d'incinération des ordures ménagères (MVA) de Velsen se trouve directement au sud-ouest.



Figure 3 : Emplacement de la carrière de sable de Velsen (fonds de carte : © OpenStreetMap contributors)

Actuellement, SAV GmbH obtient le matériau brut par extraction sèche dans la carrière de sable de Velsen et le destine à l'industrie du béton et de l'asphalte.

Il est ici aussi prévu d'établir prochainement une décharge de cl. 1.

Le projet utilisera environ 9,8 des 14,5 ha de la carrière de sable comme décharge. Le volume de comblement est estimé à environ 2,2 Mio m³.

3 Accessibilité des transports

La carrière de sable Velsen est reliée par une jonction à la L.I.O. 163 Warndtstraße. Celle-ci fait environ 7,5 km de long et est classifiée comme route nationale de 1^{re} catégorie.

La L.I.O. 163 commence à l'ouest au rond-point avec la L.I.O. 164, traverse un territoire boisé et rejoint à l'est, dans le secteur de Völklingen-Fenne, la L.I.I.O. 271 Saarbrücker Straße (« Stangenmühle ») ou l'autoroute 620 AS Klarenthal. Elle se termine de l'autre côté de la Sarre, sur la B51 Straße des 13. Januar dans Völklingen-Luisenthal.

Elle relie les communes de Grande-Rosselle, le Warndt, la zone industrielle Völklingen-Est, le quartier Klarenthal de Sarrebruck et le trafic supra-communal en provenance de la France (Freyming-Merlebach, Petite-Rosselle, Schoeneck) à l'autoroute 620.

Elle est en outre utilisée par le trafic de desserte de l'usine d'incinération des ordures ménagères de Velsen.

Carrefour L.I.O. 163 Warndtstraße/Voie d'accès à la carrière de sable

Le carrefour L.I.O. 163 Warndtstraße/Voie d'accès à la carrière de sable obéit aux règles de priorité. Il n'y a pas de voie de présélection. La vitesse maximale autorisée dans le secteur du carrefour est réduite à 50 km/h pour des raisons de sécurité.



Figure 4 : Carrefour L.I.O. 163 Warndtstraße/Voie d'accès à la carrière de sable, en direction de Großrosseln

La route L.I.O. 163 Warndtstraße fait 6,70 m de large au niveau du carrefour. La voie d'accès est élargie à environ 18 m.

La voie d'accès au site d'extraction de Hühnerscherberg se situe à environ 1,7 km en direction de Sarrebruck au niveau de la L.I.O. 163 Warndtstraße.

L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle

Le carrefour L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle est équipé d'un feu de signalisation. En direction de l'autoroute 620, la voie pour tourner à gauche vers la L.I.O. 163 Warndtstraße fait environ 65 m de long. Les deux autres voies d'accès au carrefour sont à voie unique.

Le carrefour est particulièrement chargé aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.



Figure 5 : Carrefour L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle, en direction de Fenne

L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saarbrücker Straße

Le flux de circulation au carrefour L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saarbrücker Straße est également réglé par une signalisation lumineuse.



Figure 6 : Carrefour L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.I.O. 271 Saarbrücker Straße



Figure 7 : Carrefour L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.I.O. 271 Saarbrücker Straße

En direction du carrefour Stangenmühle, il y a une voie pour tourner à gauche d'environ 80 m de long. En direction de Luisenthal, il y a un virage libre vers la droite.

Le carrefour L.I.O. 163 Warndtstraße/Voie d'accès à la carrière de sable est à environ 6,3 km du carrefour L.I.O. 163/L.I.O. 271 - Stangenmühle. Après 7,2 km, on atteint l'autoroute 620 AS Saarebourg-Klarenthal. La distance entre les carrefours L.I.O. 163/L.I.O. 271 - Stangenmühle et L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.I.O. 271 Saarbrücker Straße est d'environ 200 m.

4 Recensement du trafic et identification des embouteillages

Un recensement du trafic par vidéo a eu lieu le jeudi 15 mars 2018 dans la zone d'examen afin d'établir le volume de circulation actuel sur la L.I.O. 163 Warndtstraße et au carrefour au niveau du AS Klarenthal.

Il a permis de répertorier les flux de circulation aux carrefours L.I.O. 163 Warndtstraße/Voie d'accès à la carrière de sable de Velsen (priorité de droite), L.I.O. 163/L.I.O. 271 - Stangenmühle (signalisation lumineuse tricolore (SLR)) et L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.I.O. 271 Saarbrücker Straße (SLR) ainsi qu'un éventuel embouteillage.

Lors de l'analyse des données qui a suivi, les véhicules ont été déterminés séparément pour chaque carrefour à des intervalles de 15 minutes et évalués selon les groupes de véhicules suivants : Vélos et motos, voitures, bus, camionnettes, camions sans remorque et camions avec remorque/camion à remorque.

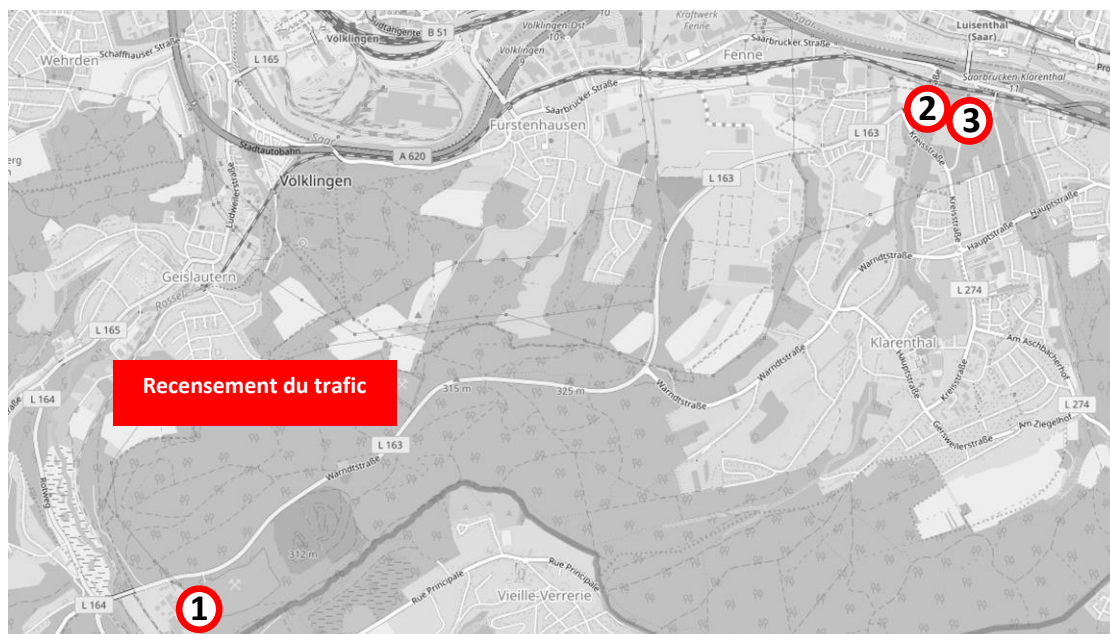


Figure 8 : Lieux de recensement au jeudi 15 mars 2018 (fonds de carte : © OpenStreetMap contributors)

Le relevé du trafic a été effectué entre 6 h et 20 h à l'aide de plusieurs appareils spéciaux de saisie vidéo à long terme.

Concernant le carrefour L.I.O. 163 Warndtstraße/voie d'accès à la carrière de sable, l'heure de pointe se situe entre 7 et 8 h le matin et entre 15 h 30 et 16 h 30 l'après-midi.

L'heure de pointe au carrefour L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle et L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saaruferstraße se situe entre 7 h 15 et 8 h 15 le matin, et entre 16 h 45 et 17 h 45 l'après-midi.

Les résultats du recensement du trafic sont inclus à **l'annexe 1**.

Dans la L.I.O. 163 Warndtstraße, 495 véhicules ont été enregistrés à l'heure de pointe du matin, et 467 l'après-midi.

Les poids lourds représentent 17 % du trafic le matin, et 8,1 % l'après-midi.

Les plans de gestion du trafic pour les heures de pointe du matin et de l'après-midi aux trois carrefours sont inclus à **l'annexe 2**.

Selon la carte des volumes de trafic (2015) actuellement valable de l'Office régional de la construction routière de la Sarre, 4 400 véhicules défilent tous les jours la L.I.O. 163 Warndtstraße. Cette valeur ADT (= trafic journalier moyen) n'est inférieure que de 7 % à l'ADT calculée lors du comptage actuel du trafic, qui est de 4 700 véhicules par jour.

En moyenne, 380 poids lourds (bus et camion > 3,5 t) circulent en 24 heures. Ce chiffre est supérieur d'environ 15 % à celui indiqué dans la carte des volumes de trafic.

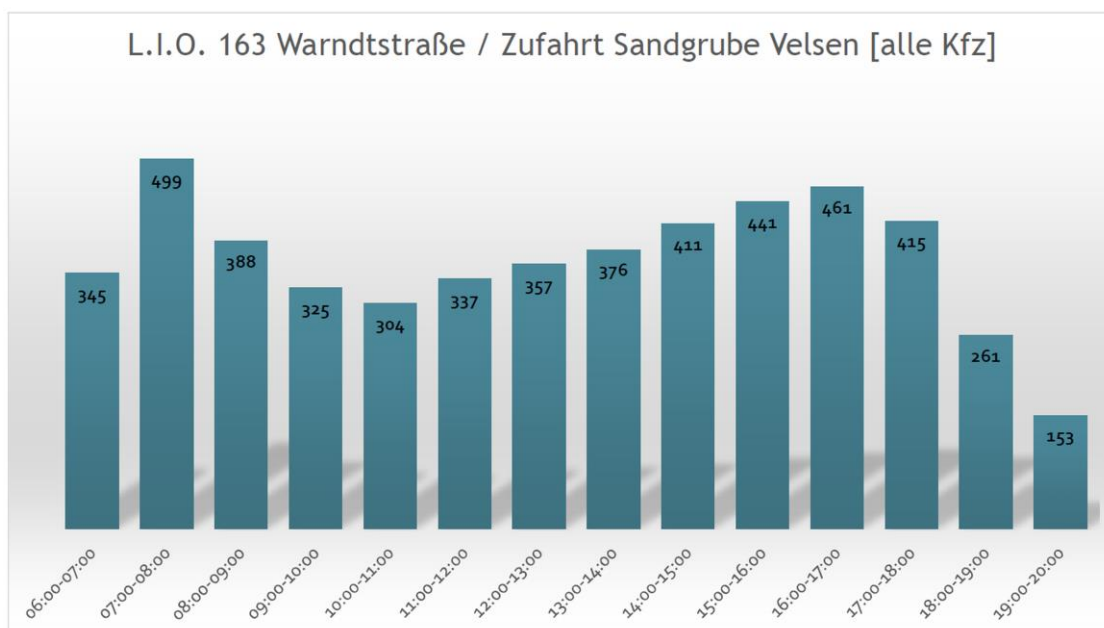


Figure 9 : Débit de circulation total au carrefour L.I.O. 163 Warndtstraße/Voie d'accès de Velsen, jeudi 15 mars 2018 (6 h-20 h)

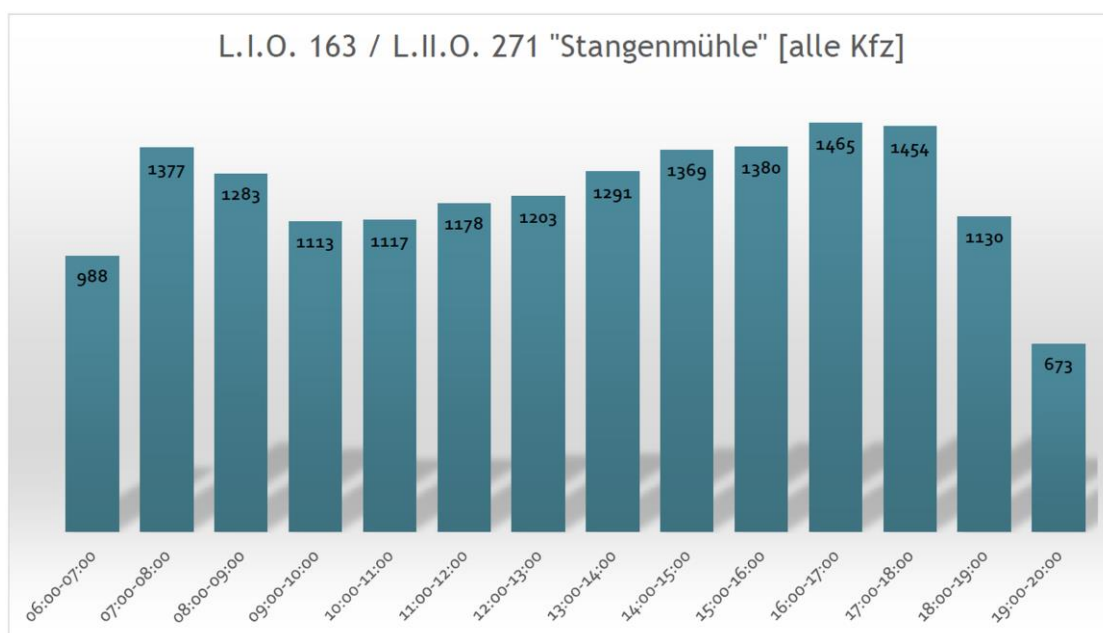


Figure 10 : Débit de circulation total au carrefour L.I.O. 163/L.II.O. 271 « Stangenmühle », jeudi 15 mars 2018 (6 h-20 h)

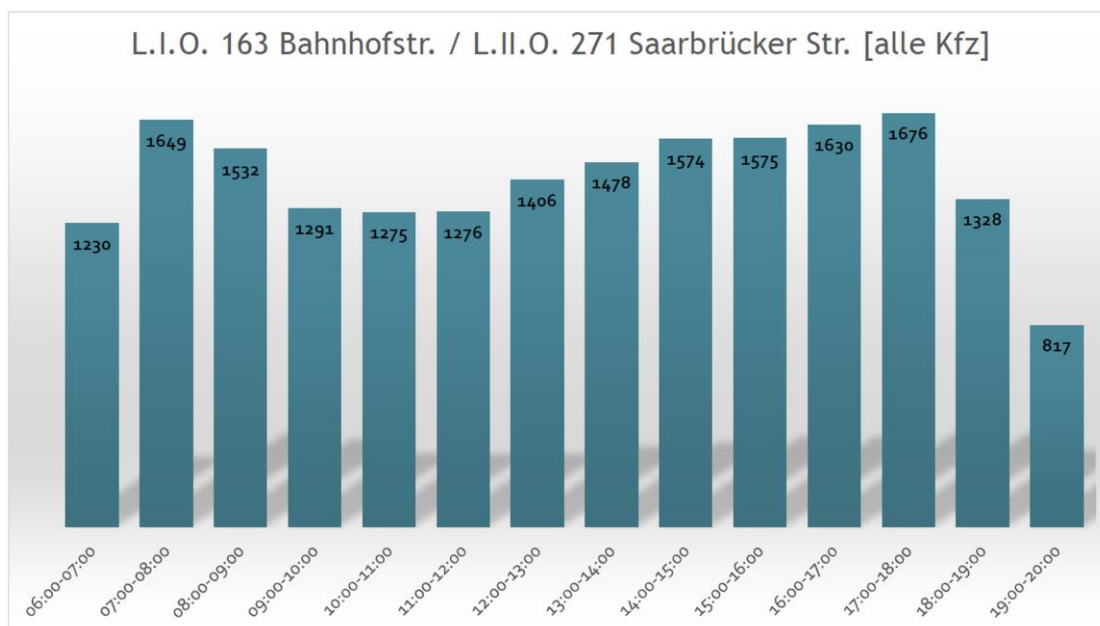


Figure 11 : Débit de circulation total au carrefour L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saarbrücker Straße, jeudi 15 mars 2018 (6 h-20 h)

Trafic poids lourds

Le recensement du trafic poids lourds le jeudi 15 mars 2018 a permis d'identifier la charge qui est présentée dans les tableaux suivants pour la L.I.O. 163 Warndtstraße (Fig. 12) ainsi que l'accès à la carrière de sable de Velsen (Fig. 13).

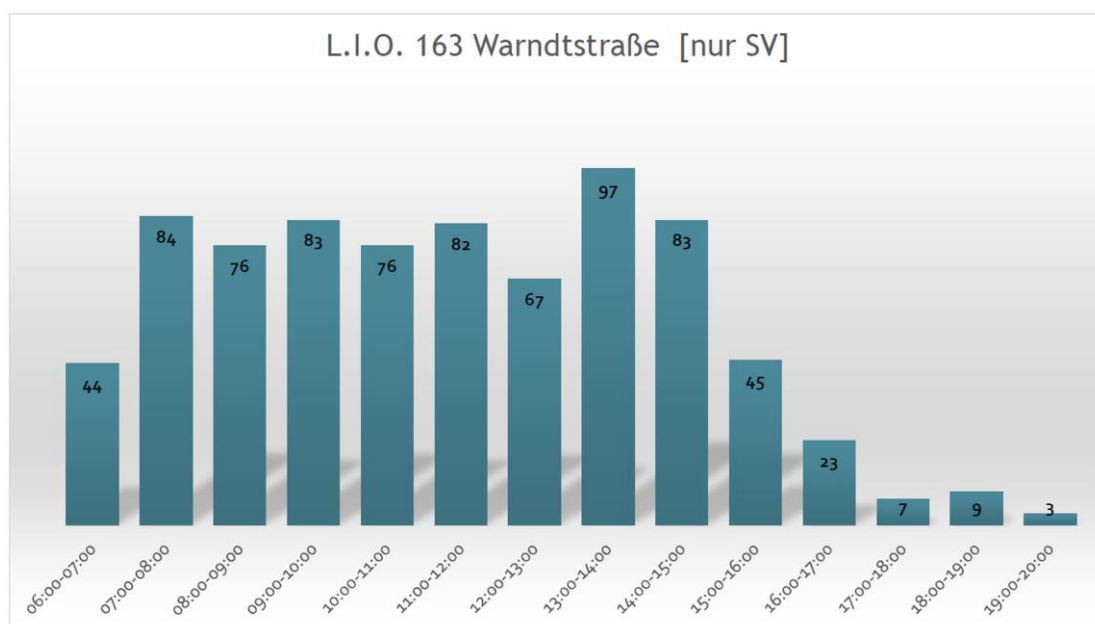


Figure 12 : Trafic poids lourds sur la L.I.O. 163 Warndtstraße (entre l'accès à la carrière de sable de Velsen et la zone industrielle de Völklingen Est), jeudi 15 mars 2018 (6 h-20 h)

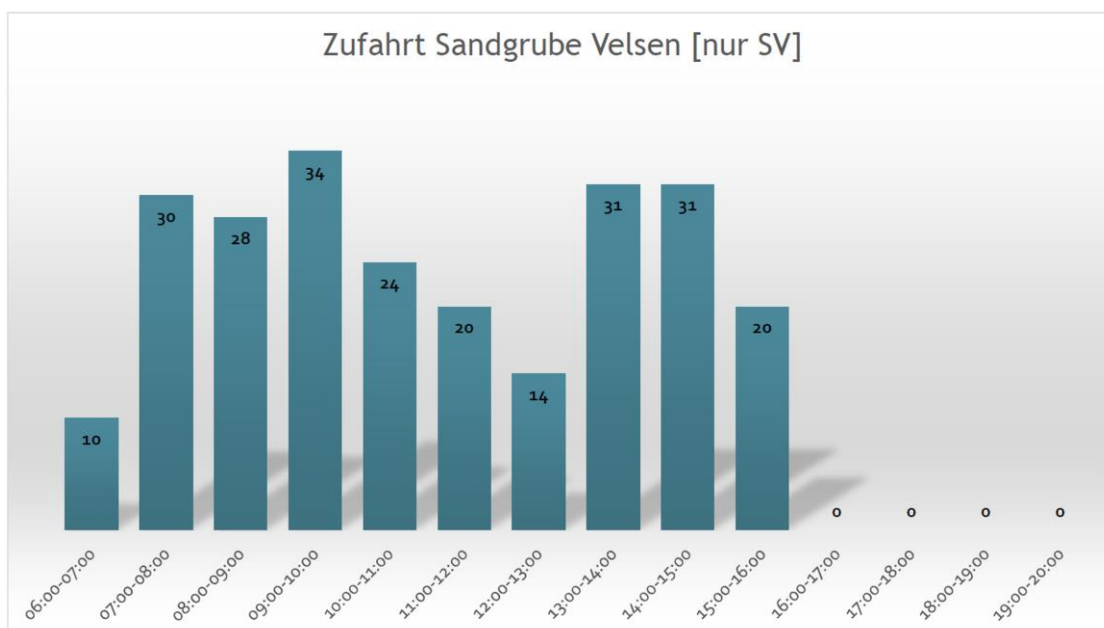


Figure 13 : Trafic poids lourds à l'accès à la carrière de sable de Velsen, jeudi 15 mars 2018 (6 h-20 h)

Selon le gérant, le trafic était inhabituellement dense le jeudi 15 mars 2018. En cause : le transport des matériaux extraits sur le site minier de Hühnerscherberg vers le site de traitement de la carrière de sable de Velsen.

Les véhicules ont circulé ce jour-là sur le tronçon d'environ 1,7 km de la L.I.O. 163 Warndtstraße. Il est possible de déterminer le nombre exact en comparant avec les bons de livraison.

Les chiffres ajustés du trafic poids lourd dans l'accès à la carrière de sable de Velsen le jeudi 15 mars 2018 sont présentés dans le graphique suivant (Fig. 14) :

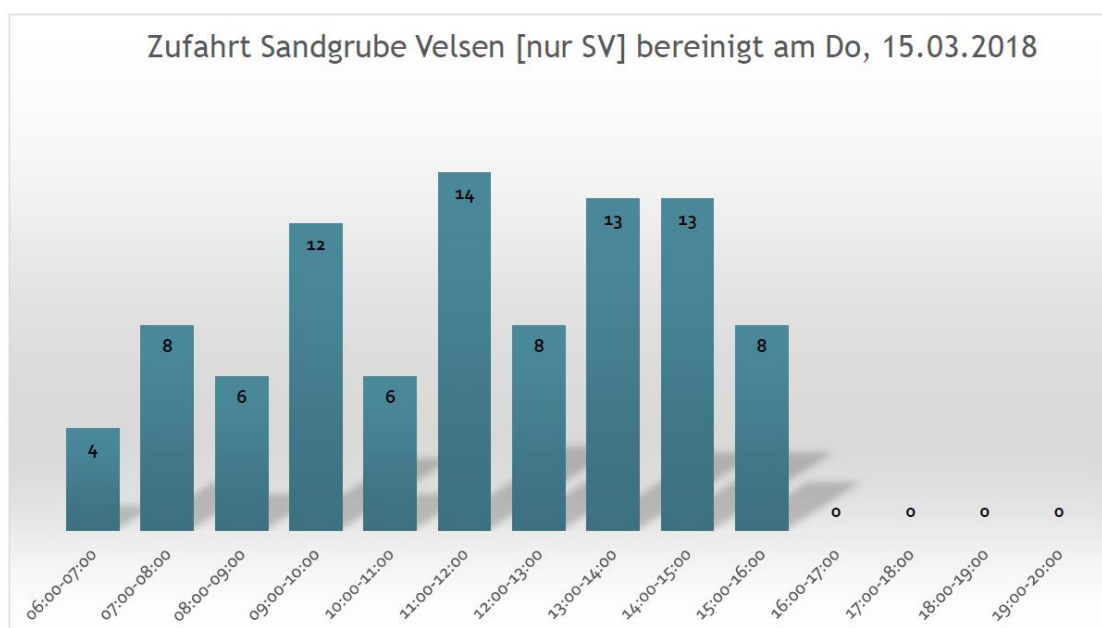


Figure 13 : Trafic poids lourds à l'accès à la carrière de sable de Velsen, jeudi 15 mars 2018 avec chiffres ajustés (6 h-20 h)

Lors du relevé du trafic du 15.03.2018, un total de 48 camions a emprunté l'accès à la carrière de sable de Velsen pendant la journée (ajusté sans convoiturage interne). Parmi eux, 26 camions (soit environ 55 %) ont emprunté les carrefours L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle et L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saaruferstraße. Les 22 camions restants (soit environ 45 %) venaient de l'ouest (Völklingen, Großrosseln et la France).

Afin d'étayer les valeurs chiffrées corrigées du trafic poids lourds en provenance et à destination de la carrière de sable, un comptage de contrôle a eu lieu le jeudi 23 août 2018 à la jonction L.I.O. 163 Warndtstraße/accès à la carrière de sable.

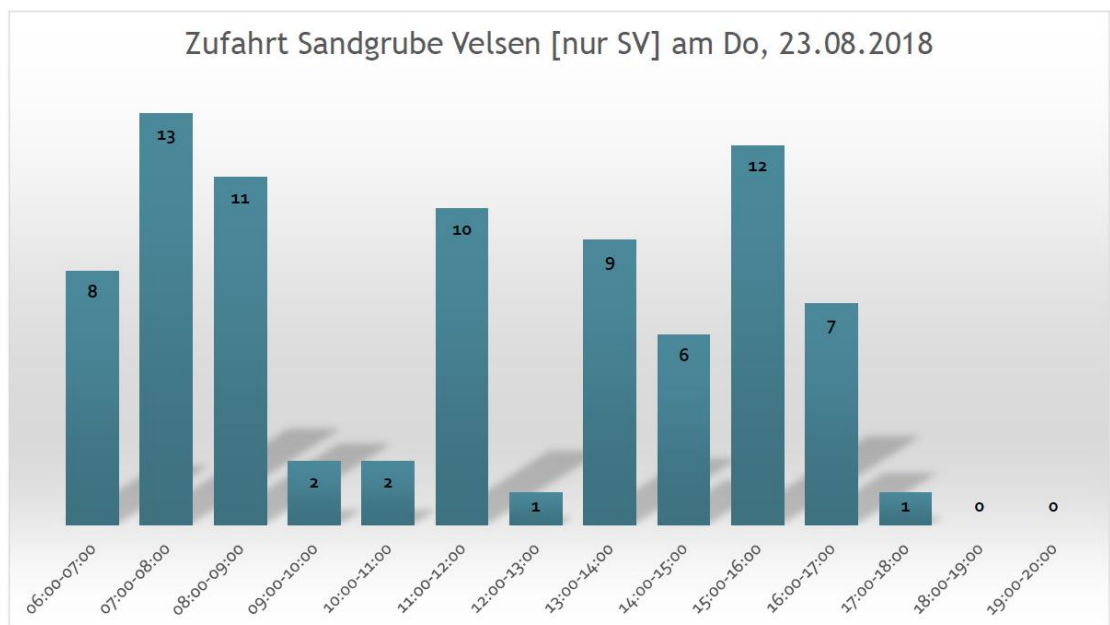


Figure 14 : Trafic poids lourds à l'accès à la carrière de sable de Velsen, jeudi 23 août 2018 dans le cadre du recptage (6 h-20 h)

Des 41 camions comptés le jour du relevé (23.08.2018) ayant emprunté l'accès à la carrière de sable de Velsen, 26 (soit environ 63 %) ont emprunté les carrefours L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle et L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saaruferstraße.

Les valeurs de comptage du 15.03.2018, corrigées du trafic de la marche d'approche interne, sont donc représentatives et peuvent être utilisées pour les calculs ultérieurs.

Le recensement donne en moyenne 6 trajets de camions par heure (aller-retour, arrondi à l'entier supérieur). C.-à-d. qu'un voyage a lieu toutes les 10 min vers ou depuis la carrière de sable de Velsen en empruntant les carrefours L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle et L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saaruferstraße.

Identification des embouteillages

Les embouteillages ont également pu être documentés le jour du recensement avec des appareils spéciaux de saisie vidéo à long terme.

Suite à la modification de la signalisation par l'office régional de la construction routière (Landesbetrieb für Straßenbau) après le recensement, les résultats concernant les embouteillages du 15.03.2018 ne sont plus valables.

C'est pourquoi une nouvelle détection des embouteillages a eu lieu le jeudi 7 juin 2018 aux carrefours L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle et L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saaruferstraße avec la signalisation actuelle.

Résultats du jeudi 7 juin 2018 :

Au carrefour **L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle**, un embouteillage de plus de 300 m s'est formé sur la L.I.O. 163 Kokereistraße en provenance de la Grosse-Rosselle (et donc de la carrière de sable de Velsen) jusqu'au-delà de la jonction avec la L.II.O. 274 Kreisstraße, entre 6 h et 8 h 15 (135 minutes) pendant un total de 78 minutes (environ 58 %).

Ce ralentissement se forme à nouveau l'après-midi entre 16 h 20 et 16 h 50 (30 min).

Au carrefour **L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saaruferstraße**, un embouteillage de plus de 250 m s'est formé sur la L.I.O. 163 Bahnhofstraße en provenance de Luisenthal jusqu'au-delà du croisement de la voie avec la B 51 Straße des 13. Januar, entre 6 h 40 et 8 h 10 (90 minutes) pendant un total de 39 minutes (environ 43 %).

L'après-midi, un embouteillage de plus de 300 m s'est formé sur la L.I.O. 163 en provenance de l'autoroute 620 jusqu'au-delà de la sortie de l'autoroute en provenance de Sarrelouis, entre 15 h 50 et 17 h (70 minutes) pendant un total de 26 minutes (environ 37 %).

Dans l'ensemble, les deux feux de circulation réagissent au flux de trafic important en provenance de certaines directions grâce à une programmation qui s'adapte au trafic et accordent, dans la mesure du possible, un temps de libération prolongé aux axes chargés.

On peut constater que les véhicules pris dans l'embouteillage peuvent passer les carrefours après un ou deux feux rouges supplémentaires.

5 Prévision du trafic

La prévision du trafic se compose de deux éléments :

- a) la prévision générale du trafic, et
- b) la prévision du trafic futur lié à la décharge de cl. I prévue sur le site de la carrière de sable de Velsen.

a) Prévision générale du trafic

Le calcul de l'augmentation de la circulation se base sur l'année **2030** (année de prévision déterminante).

À cette fin, le recensement du trafic actuel à la date du 15.03.2018 est extrapolé à raison de 0,4 % par an.

Le facteur pour la prévision générale du trafic s'élève donc à 4,8 % de 2018 à 2030.

B) Prévision du trafic spécifique au projet

L'évaluation du trafic futur causé par la décharge de cl. I prévue sur le site de la carrière de sable de Velsen est réalisée par estimation à l'aide des données fournies par le promoteur du projet.

L'exploitation de la décharge de cl. I traitera entre 750 et 1 000 t par jour. Cela représente 28 à 37 courses de camion (poids lourds 40 t) par jour. Ces véhicules transportent une charge totale de 40 t (semi-remorque).

Le promoteur du projet part du principe que la majeure partie des matériaux livrés est transportée avec ses propres véhicules. Avec une gestion logistique appropriée, il est possible d'éviter que ces camions arrivent à la carrière de sable avec des déchets pour la mise en décharge, plutôt que vide pour être chargés comme c'est le cas actuellement. De cette manière, les trajets réalisés aujourd'hui à vide peuvent être mis à profit.

On peut donc supposer que presque aucun trajet supplémentaire par camion (40 t) ne sera nécessaire.

Des livraisons par des tiers sont cependant possibles, mais elles auront lieu les jours ouvrés entre 9 et 15 h, soit en dehors des heures de pointe.

La livraison des déchets s'effectue généralement par le biais d'entreprises commerciales d'élimination des déchets, car l'élimination de déchets déclarable sur une décharge de cl. I nécessite, outre une analyse, une procédure de bordereau de suivi électronique.

Le promoteur du projet prévoit la livraison de 5 000 t de déchets de classe I par an par des entreprises tierces. Cela représente environ 1 à 2 camions mandatés par une entreprise de livraison commerciale. On se base sur des chiffres comparatifs de décharges similaires pour établir cette quantité livrée par un tiers.

Si des dépôts privés sont possibles, alors ils ne pourront avoir lieu que le samedi entre 8 et 12 h.

Le plan de gestion du trafic pour les heures de pointe du matin et de l'après-midi aux trois carrefours pour l'année prévisionnelle 2030 est disponible dans [l'annexe 3](#).

6 Capacité

Les calculs de capacité sont réalisés avec le « programme de calcul HBS » sur la base du HBS « Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015 » (Manuel de dimensionnement des infrastructures routières 2015).

Grâce à cette méthode, le flux de circulation sortant le plus haut peut être établi pour chaque flux entrant. Il est possible de prédire la capacité de trafic en comparant le flux entrant ; sa qualité est définie par différents grades.

Le temps d'attente moyen du flux de circulation est ici un critère essentiel.

Les calculs de capacité sont effectués au préalable en 2018 pour le carrefour à priorité L.I.O. 163 Warndtstraße/voie d'accès à la carrière de sable ainsi que les carrefours à signalisation tricolore L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle et L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saaruferstraße, à la fois à l'heure de pointe du matin et de l'après-midi.

Concernant la planification pour 2030, la capacité des trois carrefours est calculée avec les valeurs prévisionnelles.

Tous les carrefours reçoivent un classement comparable en termes de qualité de la circulation, qui varie de **A = très bien** à **F = insuffisant**.

En général, une qualité inférieure à la classe D = suffisant n'est pas acceptable.

Le tableau suivant montre la classification de la qualité CQ selon HBS pour un carrefour à priorité et un carrefour à signalisation tricolore. Le flux de circulation le plus mauvais est toujours l'élément déterminant.

Classification de la qualité	Signification	Temps d'attente	
		Priorité	Feux
A très bien	La majorité des véhicules en circulation peut passer les carrefours sans gêne. Les temps d'attente sont très faibles.	≤ 10 s	≤ 20 s
B bien	Les déplacements des véhicules automobiles cédant la priorité sont influencés par le trafic prioritaire. Les temps d'attente qui en résultent sont insignifiants.	≤ 20 s	≤ 35 s
C satisfaisant	Les conducteurs des véhicules dans les flux secondaires doivent céder le passage à un nombre significatif d'usagers de la route prioritaires. Les temps d'attente sont perceptibles. Il y a formation d'un bouchon, mais celui-ci n'est pas excessivement gênant, ni dans l'espace ni dans le temps.	≤ 30 s	≤ 50 s
D suffisant	La majorité des conducteurs doit s'arrêter, ce qui mène à une nette perte de temps. Certains véhiculent doivent attendre longtemps. Même si un embouteillage notable s'est produit temporairement dans une voie secondaire, il se résorbe. L'état du trafic est encore stable.	≤ 45 s	≤ 70 s
E déficient	Il y a formation de bouchons qui ne se résorbent pas avec le flux existant. Les temps d'attente s'allongent fortement et varient fortement. Une légère détérioration des facteurs d'influence peut entraîner un effondrement du trafic. La capacité est atteinte.	> 45 s	≤ 100 s
F insuffisant	Le nombre de véhicules qui entre dans le flux de circulation aux carrefours par unité de temps est supérieur à la capacité pour ce flux sur un intervalle de temps plus long. De longues files continues et grandissantes se forment avec des temps d'attente particulièrement haut. Cette situation se résout dès que le flux de circulation baisse de manière significative. Le trafic redevient alors fluide. Le carrefour est surchargé.	Saturation > 1	> 100 s

Les tableaux de résultats des calculs HBS pour 2018 ainsi que pour 2030 sont disponibles dans [l'annexe 4](#).

Résultats des calculs de capacité :

Les niveaux de qualité des prestations ainsi que les temps d'attente moyens sont indiqués :

État 2018

Heure de pointe	K1 L.I.O. 163 Warndtstr./ Accès carrière de sable	K2 L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle	K3 L.I.O. 163 Bahnhofstr./ L.II.O. 271 Saaruferstr.
Matin	B « bien » (12,7 s)	F « insuffisant » (-,s)	E « déficient » (82,5 s)
Après-midi	B « bien » (8,1 s)	F « insuffisant » (-,s)	D « suffisant » (62,0 s)

Planification 2030

Heure de pointe	K1 L.I.O. 163 Warndtstr./ Accès carrière de sable	K2 L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle	K3 L.I.O. 163 Bahnhofstr./ L.II.O. 271 Saaruferstr.
Matin	B « bien » (13,2 s)	F « insuffisant »* (-,s)	E « déficient »* (98,5 s)
Après-midi	B « bien » (8,4 s)	F « insuffisant »* (-,s)	E « déficient »*** (78,6 s)

* Embouteillage long avec temps d'attente dans la L.I.O. 163 Kokereistraße en provenance de Großrosseln

** Ralentissement long avec temps d'attente dans la L.I.O. 163 Bahnhofstraße en provenance de Luisenthal

*** Ralentissement long avec temps d'attente dans la L.II.O. 271 Saaruferstraße en provenance de la A620

Selon les résultats des calculs du chapitre 6, aucun problème de capacité n'est à prévoir pour les carrefours à priorité K1 - L.I.O. 163 Warndtstraße/ voie d'accès à la carrière de sable ainsi que pour la planification 2030 aux deux heures de pointe.

À l'inverse, les deux carrefours à signalisation tricolore 2 - L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle et K3 - L.I.O. 163 Bahnhofstraße/ L.II.O. 271 Saaruferstraße sont déjà actuellement à la limite de leur capacité aux heures de pointe. Avec l'optimisation de la signalisation de cette année, la capacité maximale est atteinte.

Une amélioration n'est possible qu'avec une transformation coûteuse des carrefours (voies supplémentaires, rond-point).

7 Résumé

Les résultats précédents montrent que les deux carrefours à signalisation tricolore L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle et L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saaruferstraße ne peuvent pas intégrer de trafic supplémentaire (en particulier poids lourd) dans leur état actuel.

Actuellement, 48 camions utilisent l'accès à la carrière de sable de Velsen, dont 55 % (26 camions) empruntent les carrefours L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle et L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saaruferstraße.

Cela équivaut à 6 camions par heure (aller-retour). Cela veut dire qu'un trajet a lieu toutes les 10 minutes de ou vers la carrière de sable de Velsen en empruntant les carrefours L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle et L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saaruferstraße.

La figure suivante compare le nombre total de trajets en camion à la jonction L.I.O. 163 Stangenmühle - accès à la carrière de sable entre 6 et 20 h (aller et retour) avec le nombre total de trajets en camion sur la L.I.O. 163 - Stangenmühle :

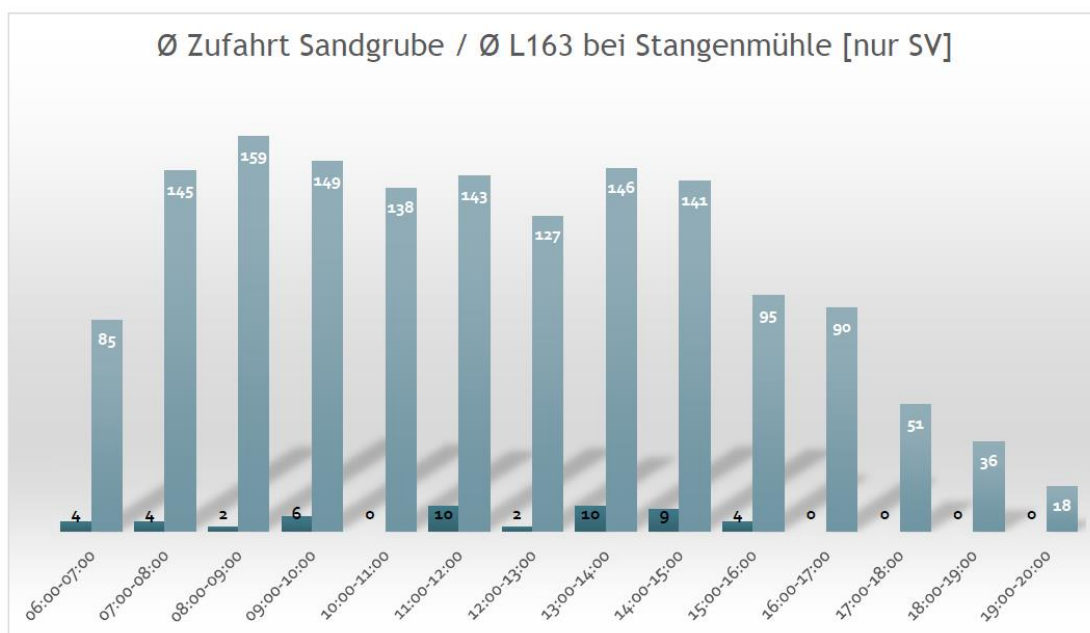


Figure 15 : Ensemble du trafic poids lourds sur la L.I.O. 163 Stangenmühle (bleu clair) et à la jonction Stangenmühle/Accès à la carrière de sable de Velsen (bleu foncé) le jour de comptage (6 h-20 H)

Sur un total de 1 523 trajets de camions sur la L.I.O. 163 dans le secteur de Stangenmühle, seuls 51 concernent la relation L.I.O. 163 Stangenmühle/ accès à la carrière de sable.

Les trajets causés par la carrière de sable ne représentent donc que 3 % de l'ensemble des trajets de camions.

L'exploitation de la future décharge de cl. I nécessite d'effectuer 28 à 37 trajets en camion par jour. Le promoteur part du principe que la majeure partie des quantités livrées sera transportée avec ses propres véhicules. Avec une gestion logistique appropriée, il est possible d'éviter que ces camions arrivent à la carrière de sable avec des déchets pour la mise en décharge, plutôt que vide pour être chargés comme c'est le cas actuellement. De cette manière, les trajets réalisés aujourd'hui à vide peuvent être mis à profit.

Des livraisons par des tiers sont cependant possibles, mais elles auront lieu les jours ouvrés entre 9 et 15 h, soit en dehors des heures de pointe. Le promoteur s'attend à environ 1 à 2 camions par jour d'entreprises tierces.

On peut donc partir du principe que presque aucun trajet en camion supplémentaire n'aura lieu dans les heures de pointe. La situation de la circulation aux deux carrefours à feux tricolores L.I.O. 163/L.II.O. 271 - Stangenmühle et L.I.O. 163 Bahnhofstraße/L.II.O. 271 Saaruferstraße ne sera pas affecté négativement par la future décharge de cl. I sur le site de la carrière de sable de Velsen.

Du point de vue de la circulation, si les trajets à vide vers la carrière de sable de Velsen sont supprimés, rien ne s'oppose à la mise en place d'une décharge de cl. I.

St. Ingbert, le 25.05.2021

Marco Schmeltzer
Dipl.-Ing. (FH)

msTRAFFIC-Verkehrstechnik