

Analyse de l'évolution du trafic dans le cadre du screening du projet NAFF de l'Aéroport de Luxembourg

SOMMAIRE

1. CADRE ET OBJECTIF	2
2. EVOLUTION DES INFRASTRUCTURES.....	2
3. EVOLUTION DES CHARGES DE TRAFIC.....	4
4. ANALYSE DE L'IMPACT DU PROJET NAFF EN TERMES DE TRAFIC	5
5. CONCLUSION	7

1. CADRE ET OBJECTIF

Dans le cadre des études d'impact du projet NAFF (construction du Fuel Farm de l'Aéroport), il s'agit de comparer le trafic existant dans le secteur avec le trafic projeté. Dans ce contexte, différents horizons sont considérés :

- La situation existante, avec la liaison entre l'échangeur Cargo Center et le bâtiment Freeport ;
- La situation intermédiaire, avec la Fuel Farm en service ayant comme seul accès la liaison de l'échangeur Cargo Center et le bâtiment Freeport ;
- La situation finale, avec le développement autour de la voirie du Hoehenhof et du site Est de l'Aéroport, qui draine un flux important de véhicules.

2. EVOLUTION DES INFRASTRUCTURES

Les trois figures ci-dessous présentent la situation actuelle et la situation projetée et un détail du projet.



Figure 1 : Orthophoto de la situation actuelle

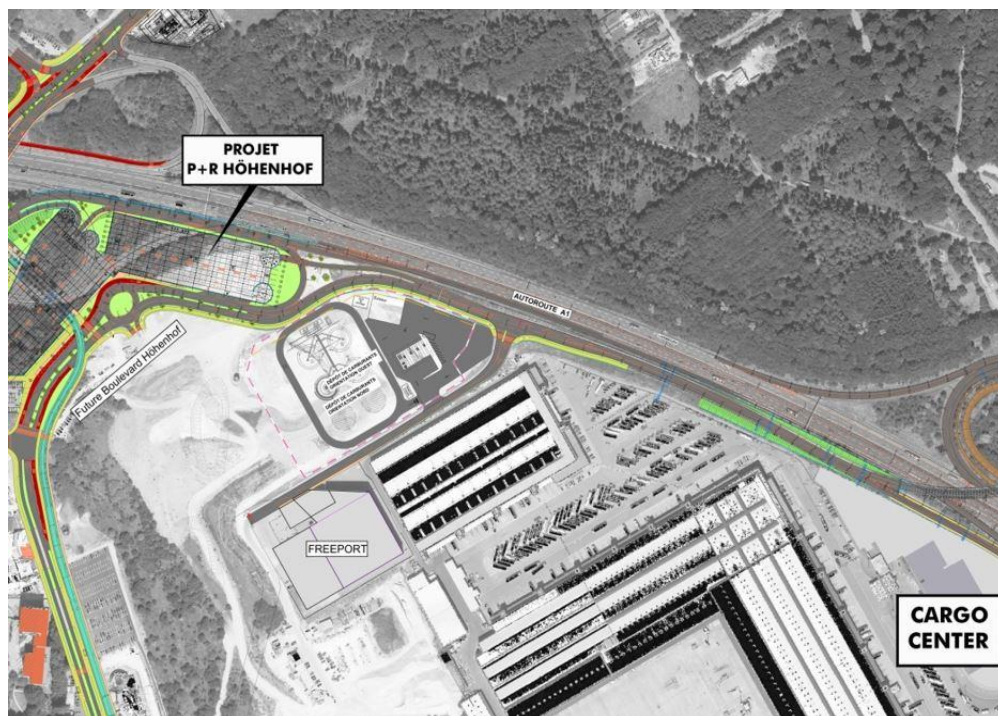


Figure 2 : Plan de la situation projetée

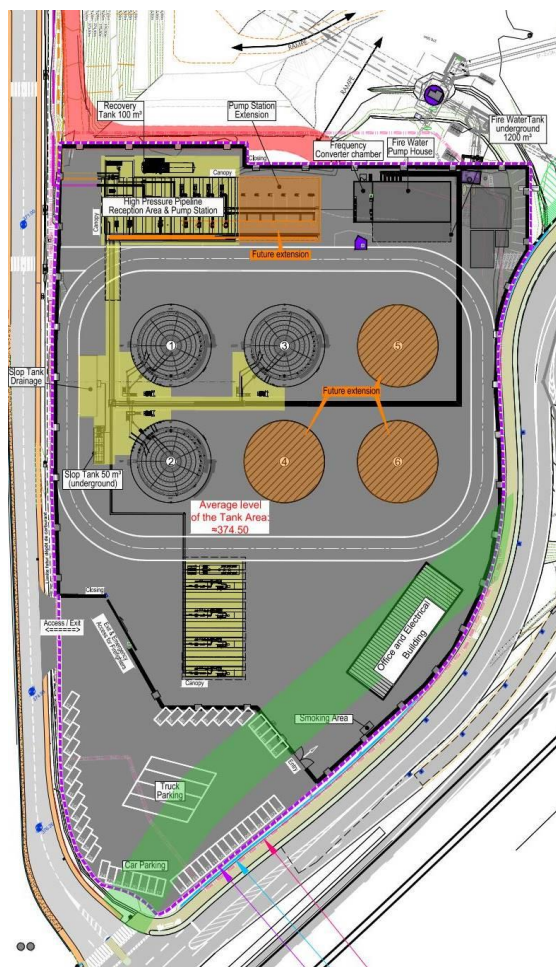


Figure 3 : Plan détaillé de la Fuel Farm

3. EVOLUTION DES CHARGES DE TRAFIC

Situation existante

La situation existante se base sur les données de la CMT¹ de 2016 et indique que la charge journalière est de **200 véhicules** dans les deux sens confondus (100 véhicules entrant et 100 véhicules sortant). Ces véhicules sont répartis entre un dépôt de matière inerte existant et le Freeport. La charge journalière est représentée dans la figure 4.

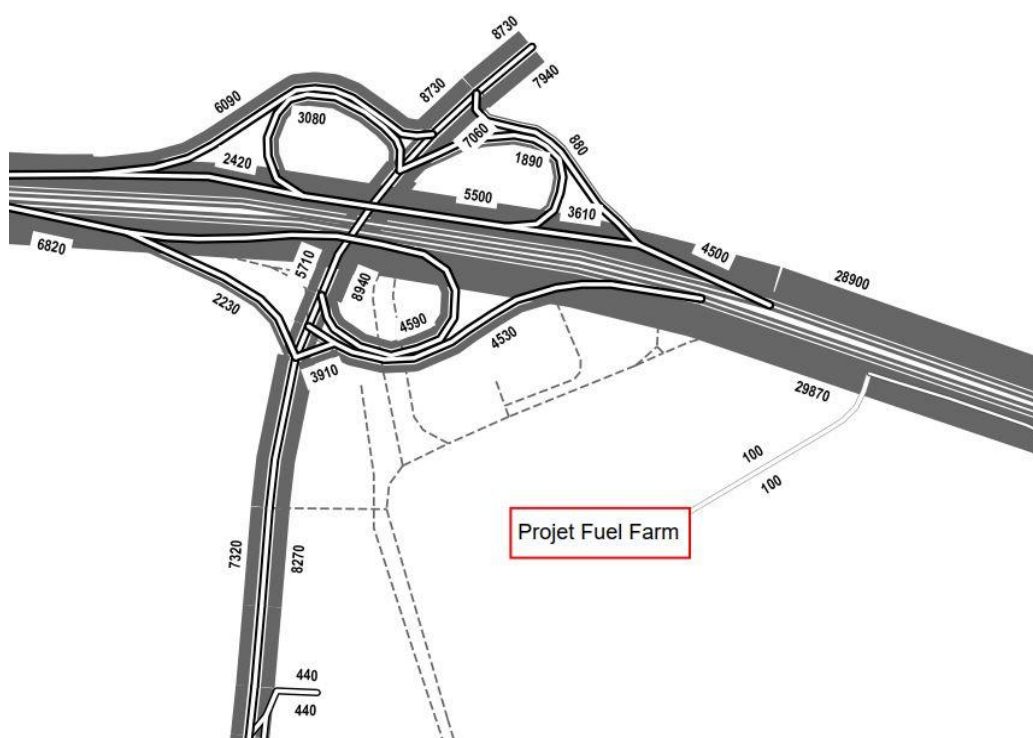


Figure 4 : Données CMT 2016

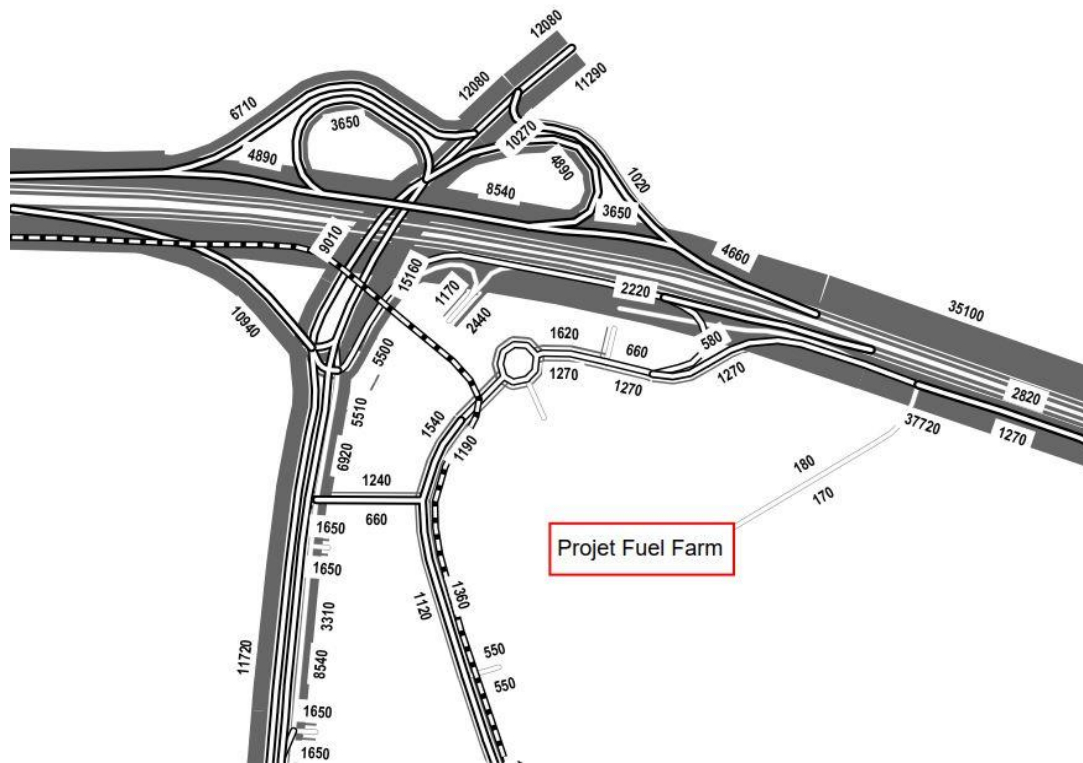
Situation intermédiaire

La situation intermédiaire se base sur les données de fonctionnement transmis par LuxAirport. Ces données indiquent que la Fuel Farm dispose de 50 places de parking pour les employés. Une partie est réservée pour les employés administratifs, une autre pour les employés techniques se relayant par équipe et une troisième partie peut être utilisée par les opérateurs de maintenance.

Dans une situation dégradée, qui ne se produit qu'exceptionnellement en cas de défaillance de l'approvisionnement en carburant, le site doit être approvisionné par un flux de 65 camions par jour.

¹ CMT : Cellule Modélisation de Transport, organisme chargé par la Ville de Luxembourg et l'Etat pour développer les modèles de transports à long terme

La situation projetée se base sur les données de la CMT de 2030 (180 véhicules entrant et 170 véhicules sortant), ce qui correspond à un flux total de **350 véhicules**. Cette charge journalière est représentée dans la figure 5.



4. ANALYSE DE L'IMPACT DU PROJET NAFF EN TERMES DE TRAFIC

Plausibilité de l'évolution du trafic en situation courante

Parmi les 50 places de parking du Fuel Farm, 10 places sont occupées pendant 8 heures par jour et 20 places sont occupées en tranches de 3 fois 8h. Ainsi, sur ces 20 places, 10 places sont toujours occupées et 20 places sont occupées pendant le changement de service. Ceci implique un flux de $2 \cdot (10 + 3 \cdot 10) = \mathbf{80 \text{ véhicules}}$ dans les deux sens confondus en situation courante.

On constate donc que le trafic projeté de la CMT est légèrement supérieur à la somme du trafic de la situation actuelle et du trafic induit par la Fuel Farm en **situation courante**.

Dans la suite, on se basera sur les données de la CMT, disposant d'une marge supplémentaire de sécurité.

Impact en situation courante 2030

Même si le trafic de l'accès à la Fuel Farm passe de 200 à 350 véhicules (selon CMT), ce qui correspond à une croissance de 75%, cette augmentation est négligeable par rapport à l'évolution du trafic dans les alentours.

Par rapport à l'évolution globale du trafic de la voie de desserte, qui compte 200 véhicules par jour en 2016 et 4 090 véhicules par jour en 2030, soit une augmentation de 3 890 véhicules, la part de l'accès à la Fuel Farm ne correspond qu'à 3,9% de cette augmentation totale (sur base des données CMT).

En comparant également avec l'évolution du trafic sur l'autoroute, qui passe de 59 000 véhicules à 73 000 véhicules par jour, les 150 véhicules supplémentaires de l'accès à la Fuel Farm (estimation CMT) ne représentent que 1% de la croissance totale.

Situation dégradée

Comme indiqué ci-dessus, il faut également tenir compte des flux des camions lors d'une défaillance d'alimentation en carburant. En situation dégradée, la Fuel Farm génère ainsi un flux de **130 véhicules supplémentaires** (dans les deux sens confondus) par rapport à la situation courante.

Cela reste toujours négligeable par rapport au trafic circulant dans les environs.

5. CONCLUSION

Sur la base de l'analyse de l'évolution du trafic, on peut conclure que même en situation dégradée, (en cas de défaillance de l'approvisionnement en carburant), le trafic généré par la Fuel Farm peut être considéré comme négligeable comparé au volume et à l'augmentation globale du trafic dans les alentours.

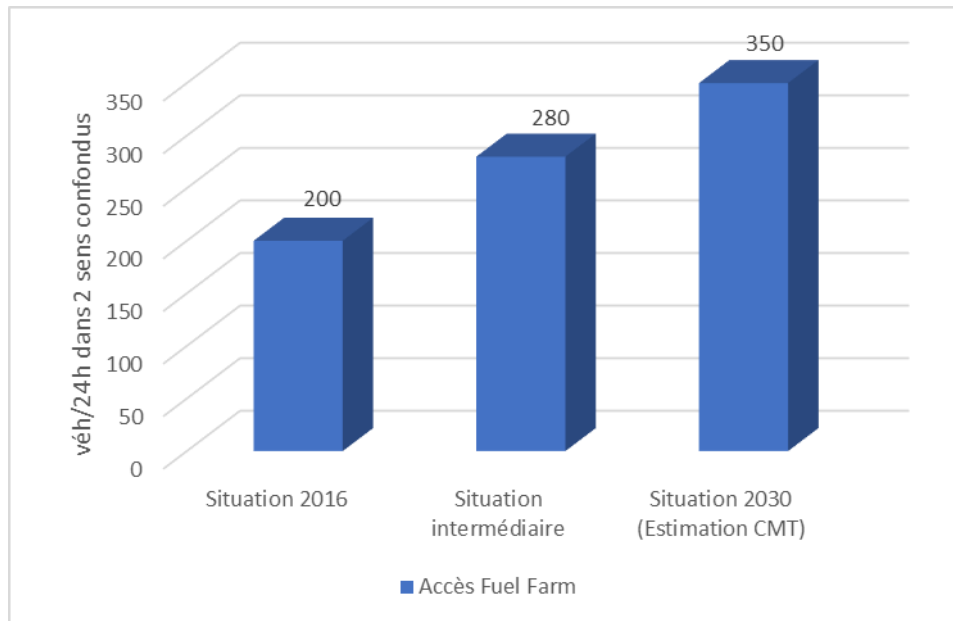


Figure 6 : Evolution du trafic journalier de l'accès à la Fuel Farm

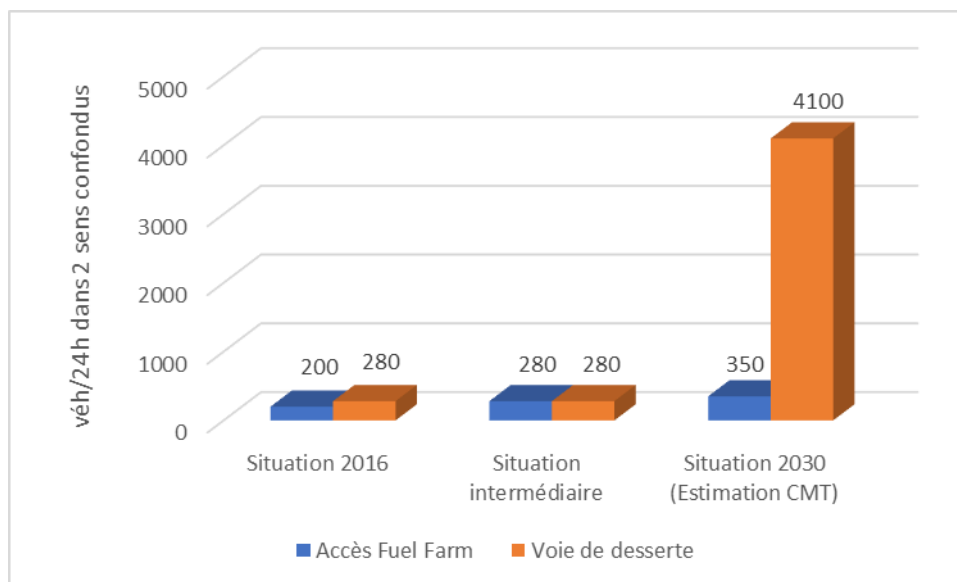


Figure 7 : Evolution du trafic journalier de l'accès à la Fuel Farm et de la voie de desserte

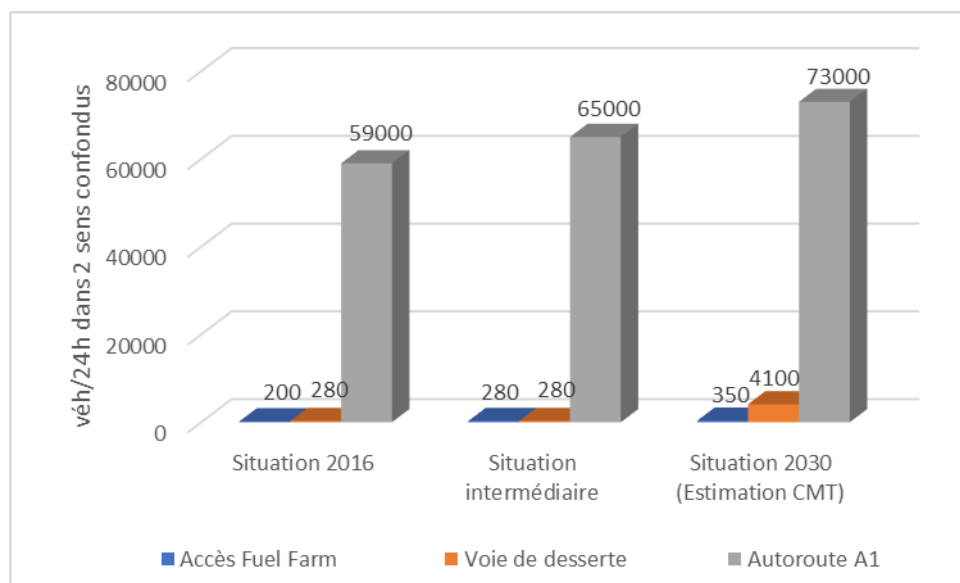


Figure 8 : Evolution du trafic journalier de l'accès à la Fuel Farm, de la voie de desserte et de l'autoroute