

Projet d'aménagement du Val d'Arquet Est sur la commune de Neuville-lès-Dieppe

Mission 2.2

Elaboration du dossier d'évaluation
environnementale

Diagnostic Mobilité



1.

Réseau viaire et plan de circulation

2.

Analyse des trafics et fonctionnement des carrefours sur base des comptages réalisés

3.

Stationnement

4.

Transports en commun

5.

Modes actifs

6.

Annexes

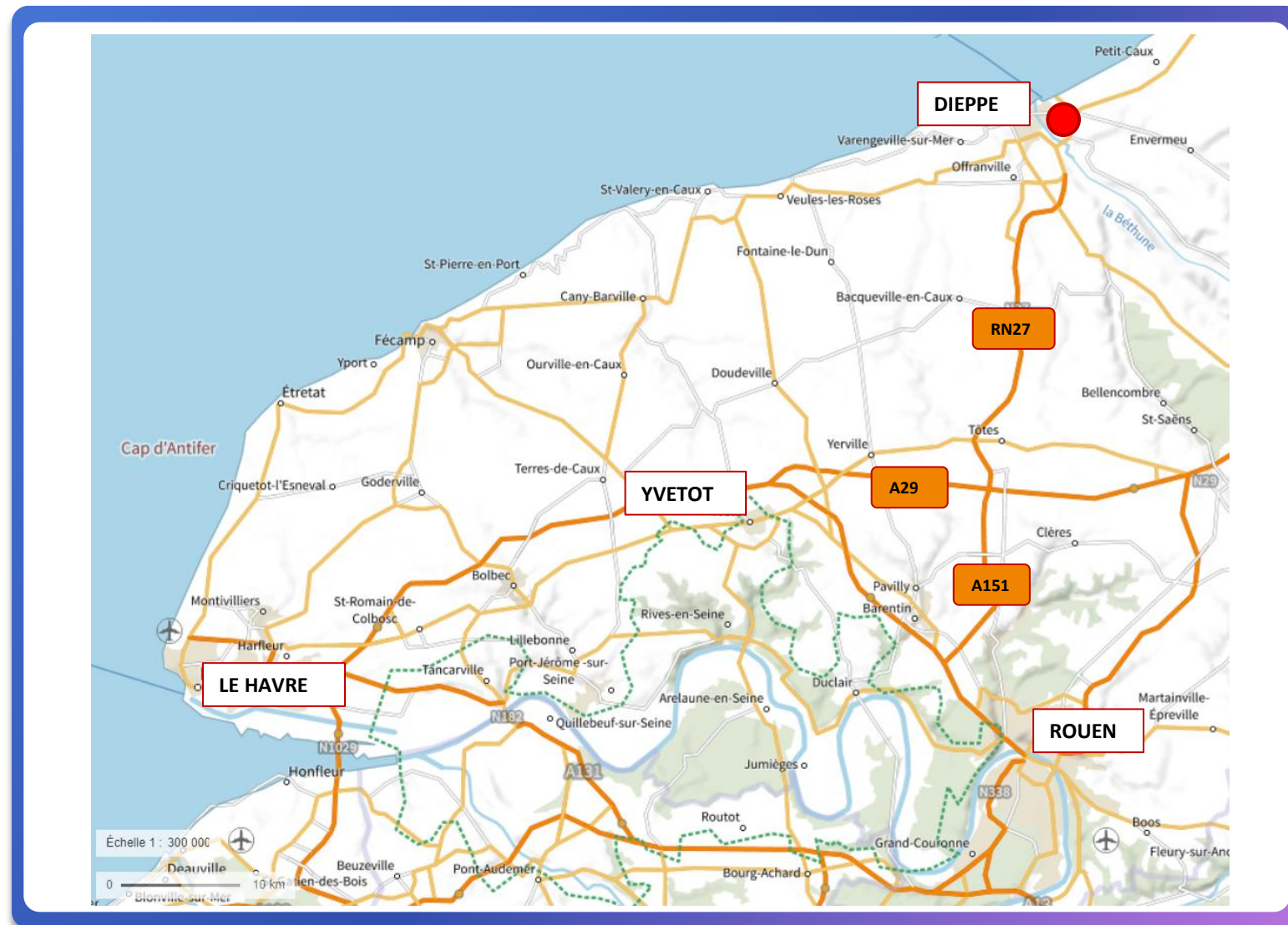


L'aire d'étude Val d'Arquet Est, se situe à Dieppe, dans le Département de la Seine-Maritime.

A l'échelle dézoomée du Département, l'aire d'étude se situe à **55km d'Yvetot via la RN27 (< 1h)** et à **70 km de Rouen (1h)** via la RN27 et l'A151.

La ligne ferroviaire au départ de la gare de Dieppe permet de rejoindre Rouen (et quelques villes intermédiaires sur cette ligne) à raison d'un train par heure, d'une durée d'environ 1h.

Enjeux : Bien que l'usage actuel soit principalement motorisé, l'objectif sera également d'inciter au report modal vers des mobilités « alternatives », collectives et/ou décarbonées (transports en commun, vélo et marche).



Le projet à l'échelle élargie

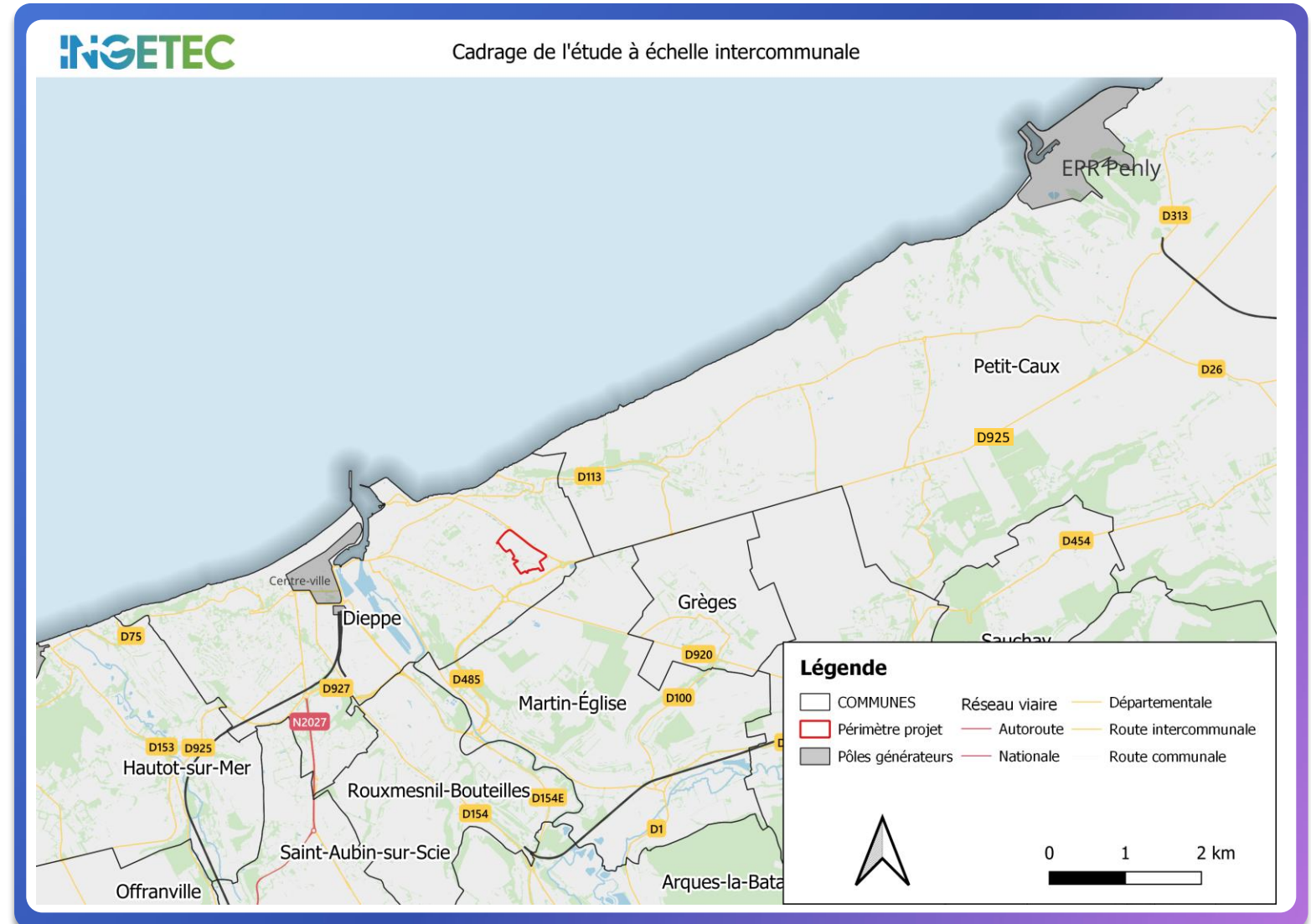


L'aire d'étude Val d'Arquet Est, se situe dans le quartier de Neuville-lès-Dieppe, à environ **2km du centre-ville de Dieppe**.

Il s'agit d'un nouveau quartier projeté, en lien avec le développement de la **centrale nucléaire de Penly**, située à **12km de l'aire d'étude, via la RD925**.

Enjeux : anticiper l'impact de l'arrivée du nouveau quartier Val d'Arquet Est sur l'ensemble des mobilités, en lien avec les personnes travaillant à la centrale de Penly mais également pour les usages du reste du foyer en direction de Dieppe.

Bien que l'usage actuel soit principalement motorisé, l'objectif sera également d'inciter au report modal vers des mobilités « alternatives », collectives et/ou décarbonées (transports en commun, vélo et marche).





A l'échelle zoomée, l'aire d'étude se situe sur le plateau de Dieppe.

Les axes structurants autour de l'aire d'étude sont la RD485 au Nord et à l'Ouest et la RD925, en direction de Petit-Caux et de la centrale de Penly. Les carrefours principaux sur ces axes sont gérés par des carrefours giratoires.

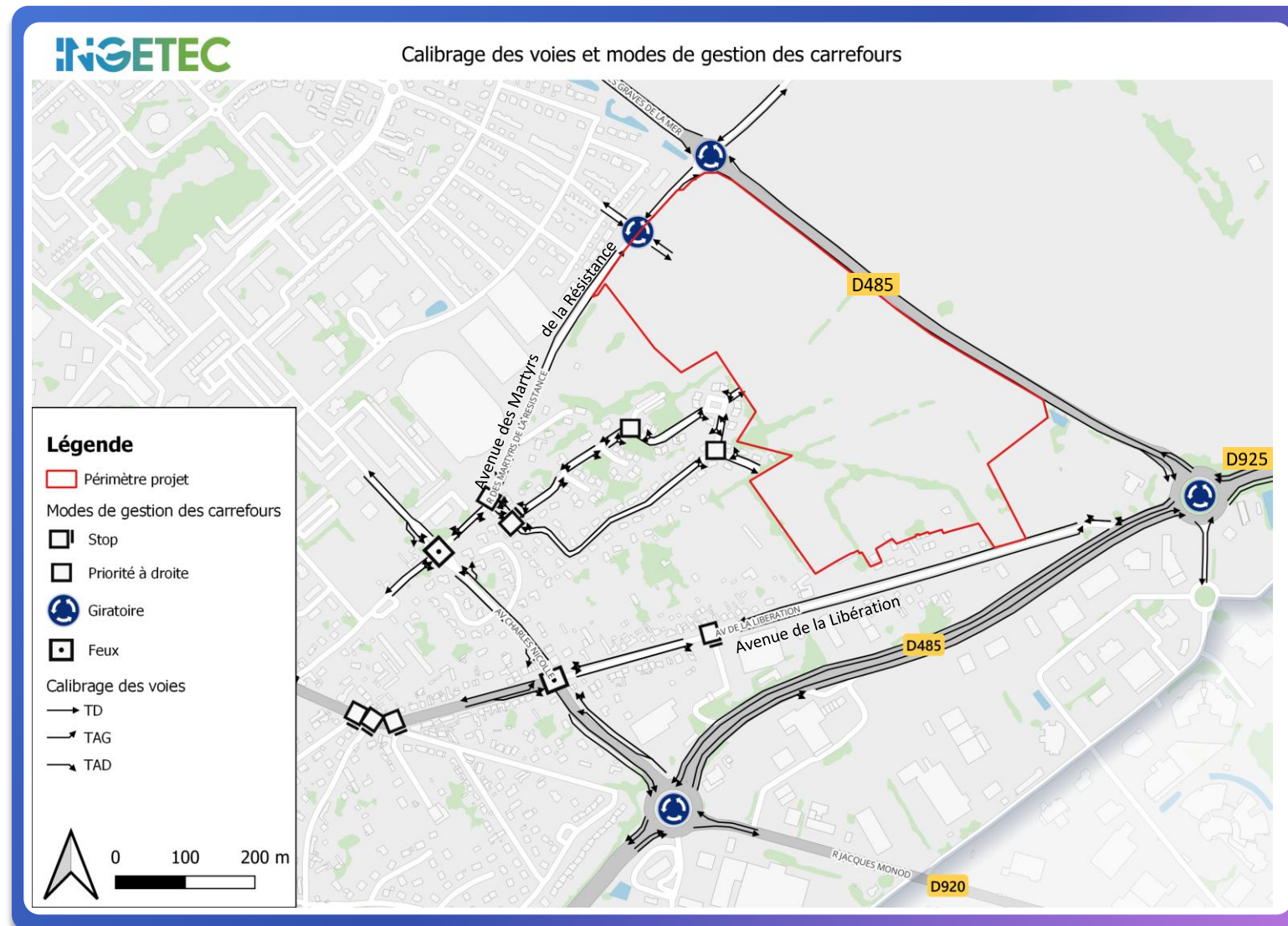
La rue des Martyrs de la Résistance marque la limite ouest de l'aire d'étude, à l'interface entre le quartier Val d'Arquet Ouest, éco-quartier construit il y a une dizaine d'années et le futur quartier Val d'Arquet Est.

Enfin, l'avenue de la Libération clôturé le quartier à l'Est. A noter, la présence du dépôt de cars Transdev à l'intersection entre l'avenue de la Libération et la RD485, qui correspond à la seule section à sens unique sur l'ensemble des axes cités ci-dessus.

L'accès principal au quartier du Val d'Arquet Est sera par la rue des Martyrs de la Résistance.

Une campagne de comptages automatiques et directionnels est en cours (semaine du 14/10).

Enjeux : anticiper le report de trafic induit dans l'étude d'impact et les dysfonctionnements éventuels au niveau des intersections

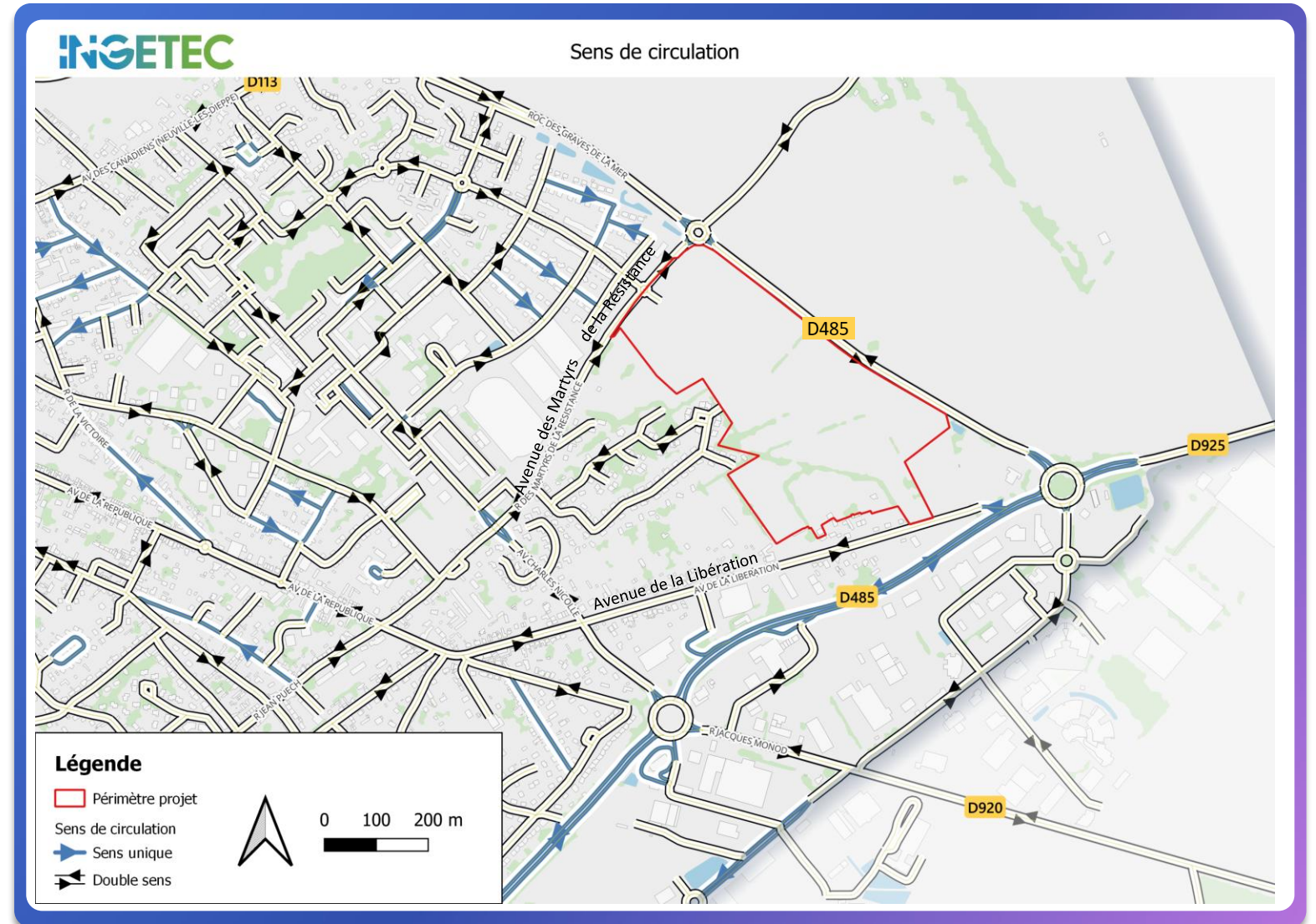




La carte ci-contre présente les sens de circulation sur les différents axes autour de l'aire d'étude.

L'accès principal au quartier du Val d'Arquet Est sera par la rue des Martyrs de la Résistance.

Enjeux : anticiper le report de trafic induit dans l'étude d'impact et proposer un schéma de circulation cohérent dans l'aire d'étude.





Charges de trafic journalières actuelles (TMJA)

Comptages réalisés par ALYCE du 15/10/2024 au 21/10/2024

Les charges de trafic montrent que les routes départementales (RD 485 et RD 925) remplissent leur rôle de réseau viaire structurant autour de la ZAC Val d'Arquet Est, avec un trafic moyen journalier supérieur à 15 000 uvp par jour, avec un trafic de poids lourds relativement important avec en moyenne 4,2% de PL soit 660 PL/jour.

La portion de RD 485 au Nord-Ouest est considérée comme un axe secondaire du réseau viaire avec seulement 2850 uvp/jour.

L'ensemble des autres axes étudiés ont des charges de trafic faibles, comprises entre 800 et 1200 uvp/jour.

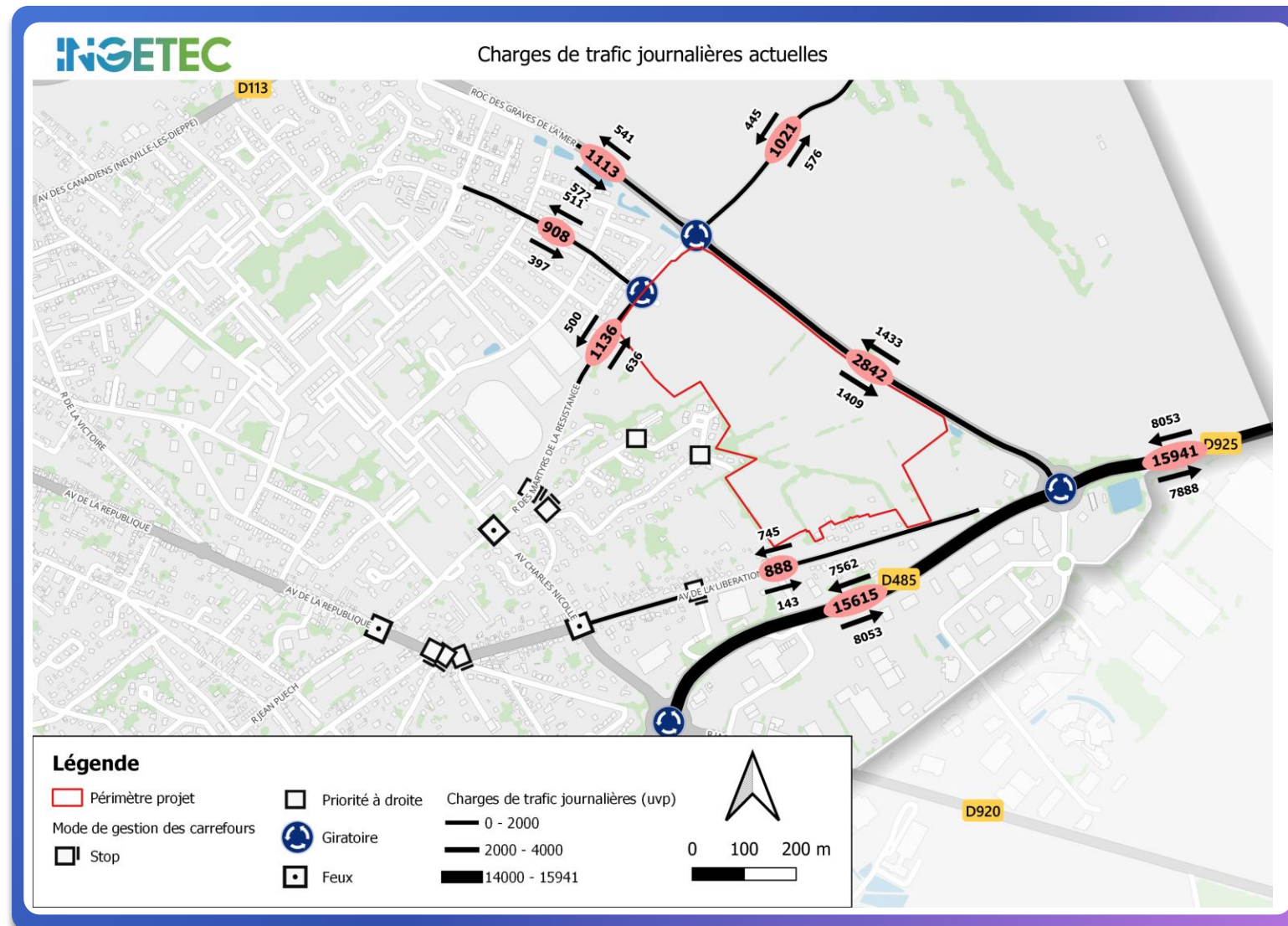
En moyenne, les charges de trafic sont les plus importantes le jeudi avec un pic à plus de 18 000 uvp/jour sur la RD 925.

Le vendredi 19/10/2024, les charges de trafic enregistrées ont été anormalement hautes, compte tenu du départ en vacances (plus de 18700 uvp sur la RD 925).

Ces données de comptages nous permettent de dire que :

- Le giratoire RD 925/485 est important en termes de trafic avec un axe Est-Ouest principal
- Sur la RD485 (accès à la ZAC Val d'Arquet), le flux principal circule sur la RD485 puis se diffuse de manière homogène entre les trois axes (détails en slides suivantes).

Enjeux : anticiper le report de trafic induit dans l'étude d'impact et les dysfonctionnements éventuels





Charges de trafic à l'heure de pointe du matin

Comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

Le jour le plus dimensionnant de la semaine à savoir le jeudi a été choisi pour la réalisation des comptages directionnels (les comptages élevés du vendredi ayant été réalisés en situation particulière de vacances scolaires).

Les comptages directionnels au niveau des carrefours ont été réalisés aux hyperpointes caractéristiques du matin et du soir

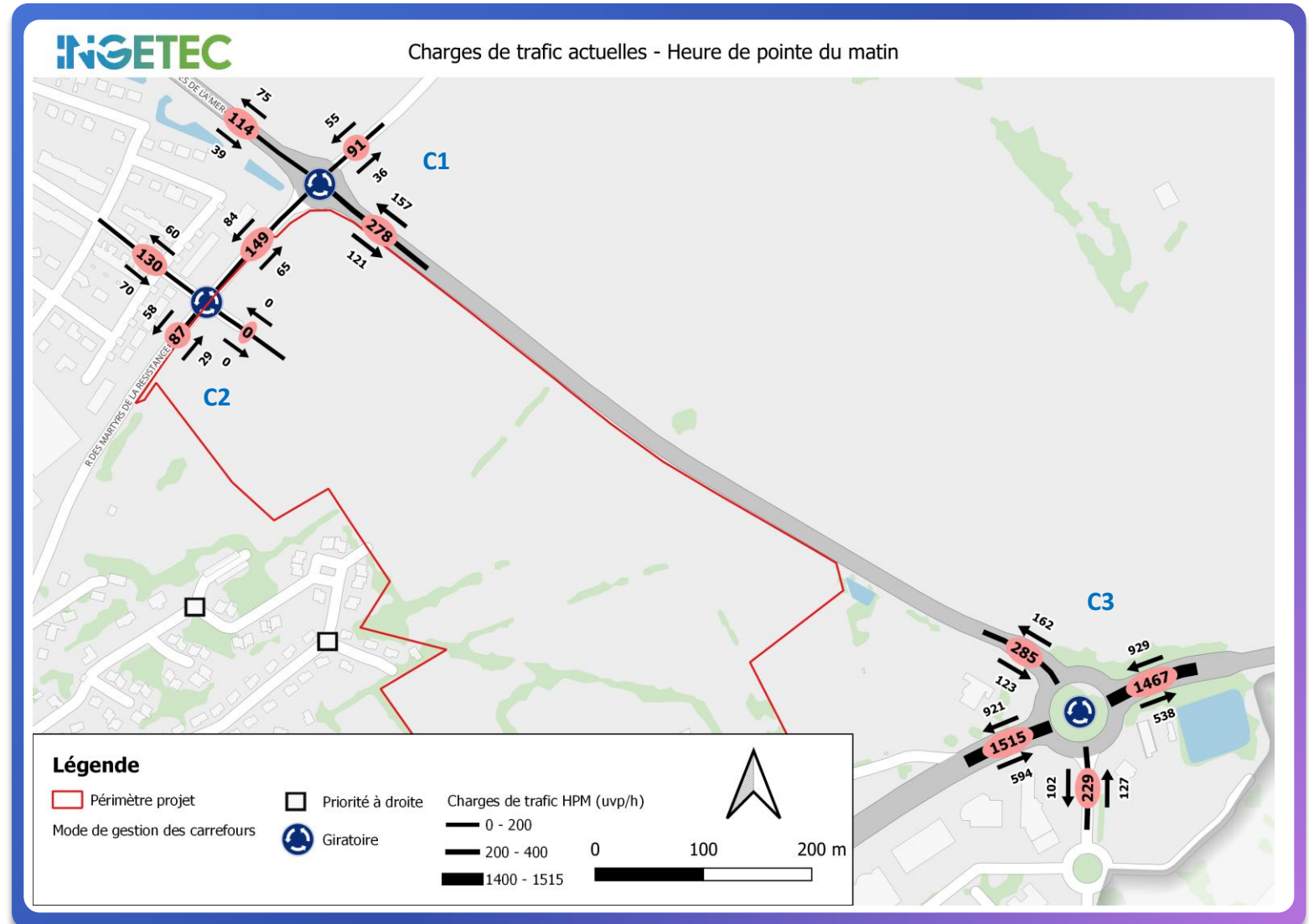
- **HPM** : 8h00 à 9h00
- **HPS** : 17h30 à 18h30

A noter :

- C3 : mouvements Est → Ouest importants le matin, en direction de Dieppe sur la RD925
- C2 : mouvements Sud → Nord (vers le centre de Dieppe) également plus importants le matin
- C1 : des flux équilibrés depuis la ZAC Val d'Arquet Ouest

Enjeux : anticiper le report de trafic induit dans l'étude d'impact et les dysfonctionnements éventuels

La création de la ZAC Val d'Arquet Est va rendre les mouvements C1 → C3 plus importants, en direction de la centrale de Penly, mais également vers les autres axes structurants aux alentours de Dieppe (RD485/927)





Charges de trafic à l'heure de pointe du soir

Comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

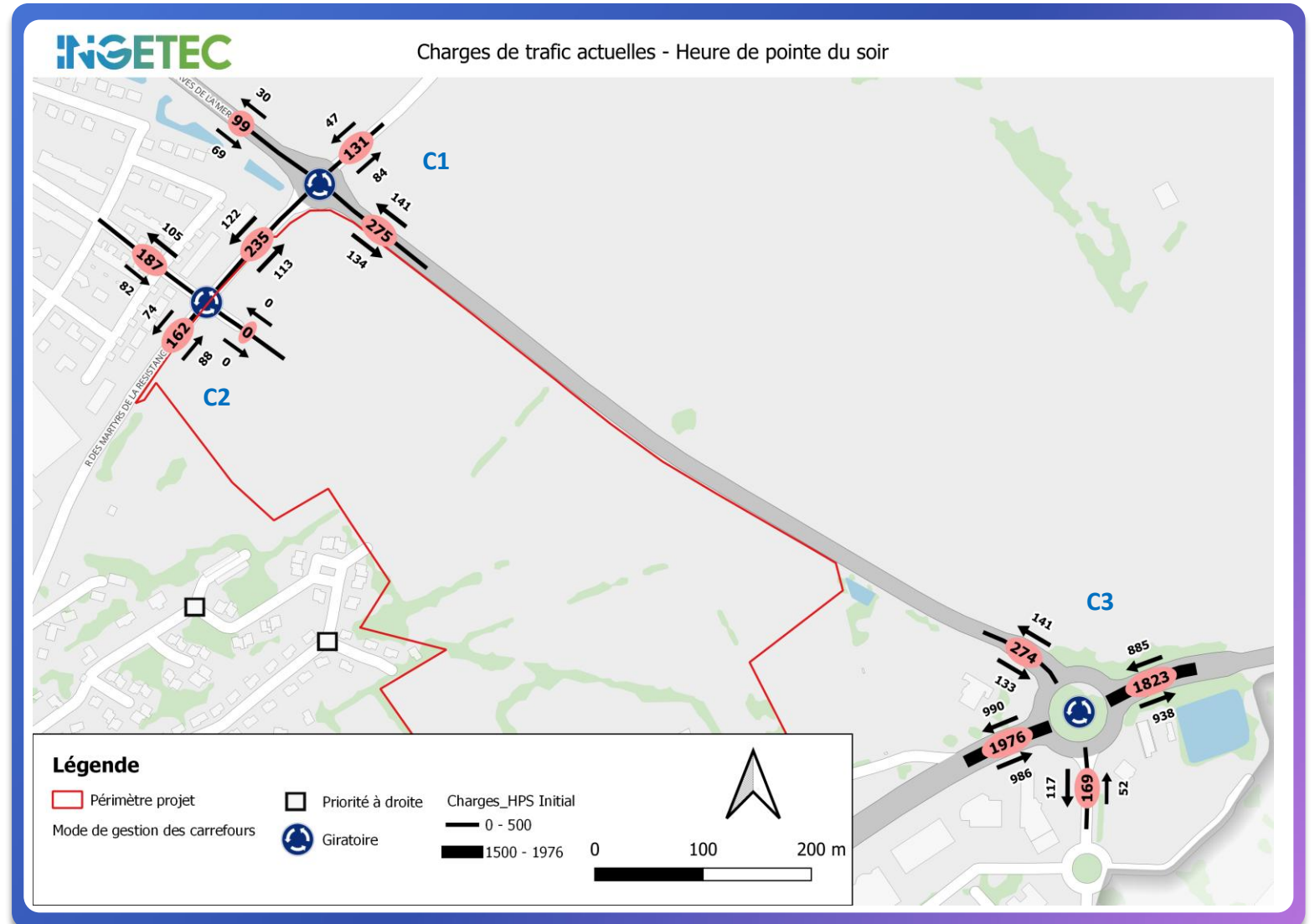
Le jour le plus dimensionnant de la semaine à savoir le jeudi a été choisi pour la réalisation des comptages directionnels (les comptages élevés du vendredi ayant été réalisés en situation particulière de vacances scolaires).

- **HPM** : 8h00 à 9h00
- **HPS** : 17h30 à 18h30

A noter :

- C3 : Des flux en moyenne 20% plus élevés en heure de pointe du soir (4250 uvp contre 3500 uvp le matin)
- C3 : mouvements équilibrés dans les deux sens sur la RD925, contrairement au matin où le sens Est → Ouest domine
- C2 : à nouveau, mouvements plus équilibrés que le matin entre les deux sens
- C1 : Des flux 60% plus élevés en heure de pointe du soir (580 uvp le soir contre 360 uvp le matin)

Enjeux : anticiper le report de trafic induit dans l'étude d'impact et les dysfonctionnements éventuels et notamment au droit du giratoire C2 qui va voir sa charge augmenter, ainsi que l'ensemble des giratoires du secteur et de la RD485





Carrefour n°2 : Rue des Martyrs de la résistance x Rue de la Caravelle

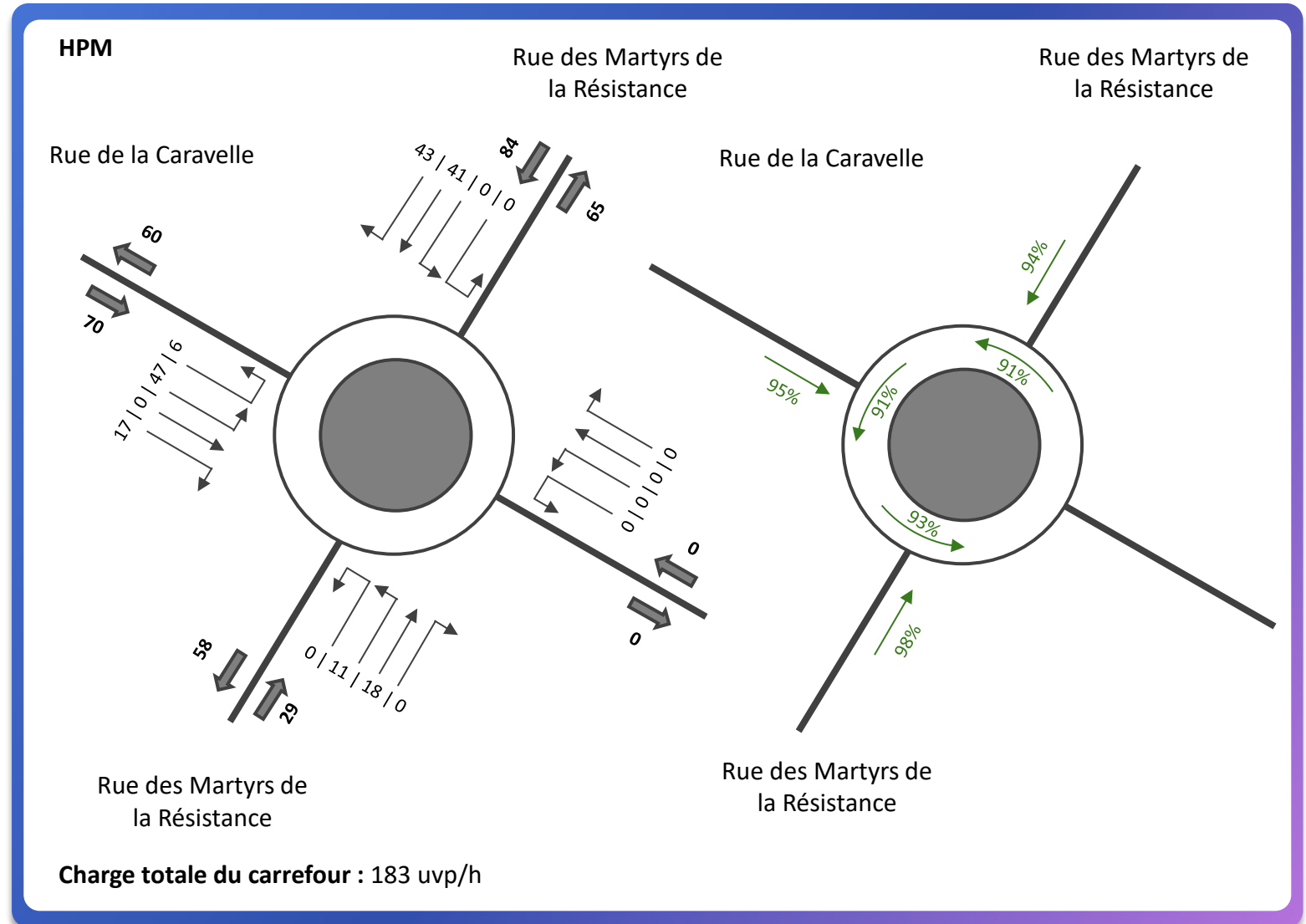
Comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

La charge totale supporté par le carrefour est de **183 uvp/h**

L'ensemble des entrées ainsi que des portions d'anneaux ont des **réserves de capacité (> 90%) nettement au-dessus du seuil de tolérance fixé à 20% de réserve de capacité.**

L'écoulement des volumes de trafic est donc théoriquement fluide.

Une importante marge de sécurité est disponible pour d'éventuelles augmentations des charges de trafic liée à la création de la ZAC du Val d'Arquet Est (hypothèses à définir).





Carrefour n°2 : Rue des Martyrs de la résistance x Rue de la Caravelle

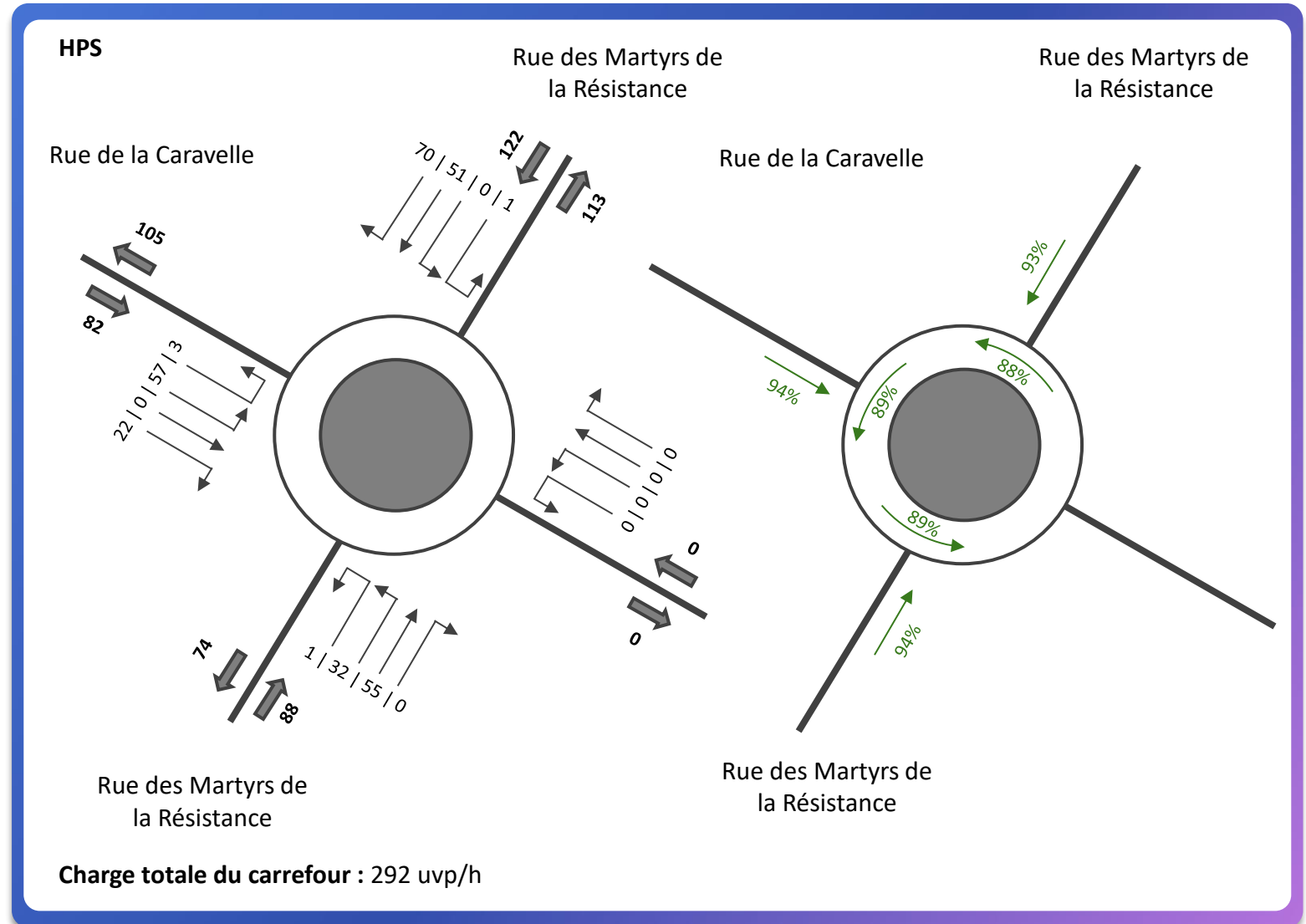
Comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

La charge totale supporté par le carrefour est de **292 uvp/h**

L'ensemble des entrées ainsi que des portions d'anneaux ont des **réserves de capacité (> 80%) nettement au-dessus du seuil de tolérance fixé à 20% de réserve de capacité.**

L'écoulement des volumes de trafic est donc théoriquement fluide.

Une importante marge de sécurité est disponible pour d'éventuelles augmentations des charges de trafic liée à la création de la ZAC du Val d'Arquet Est (hypothèses à définir).





Carrefour n°3 : RD 485 x RD 925 x Rue Louis Blériot

Comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

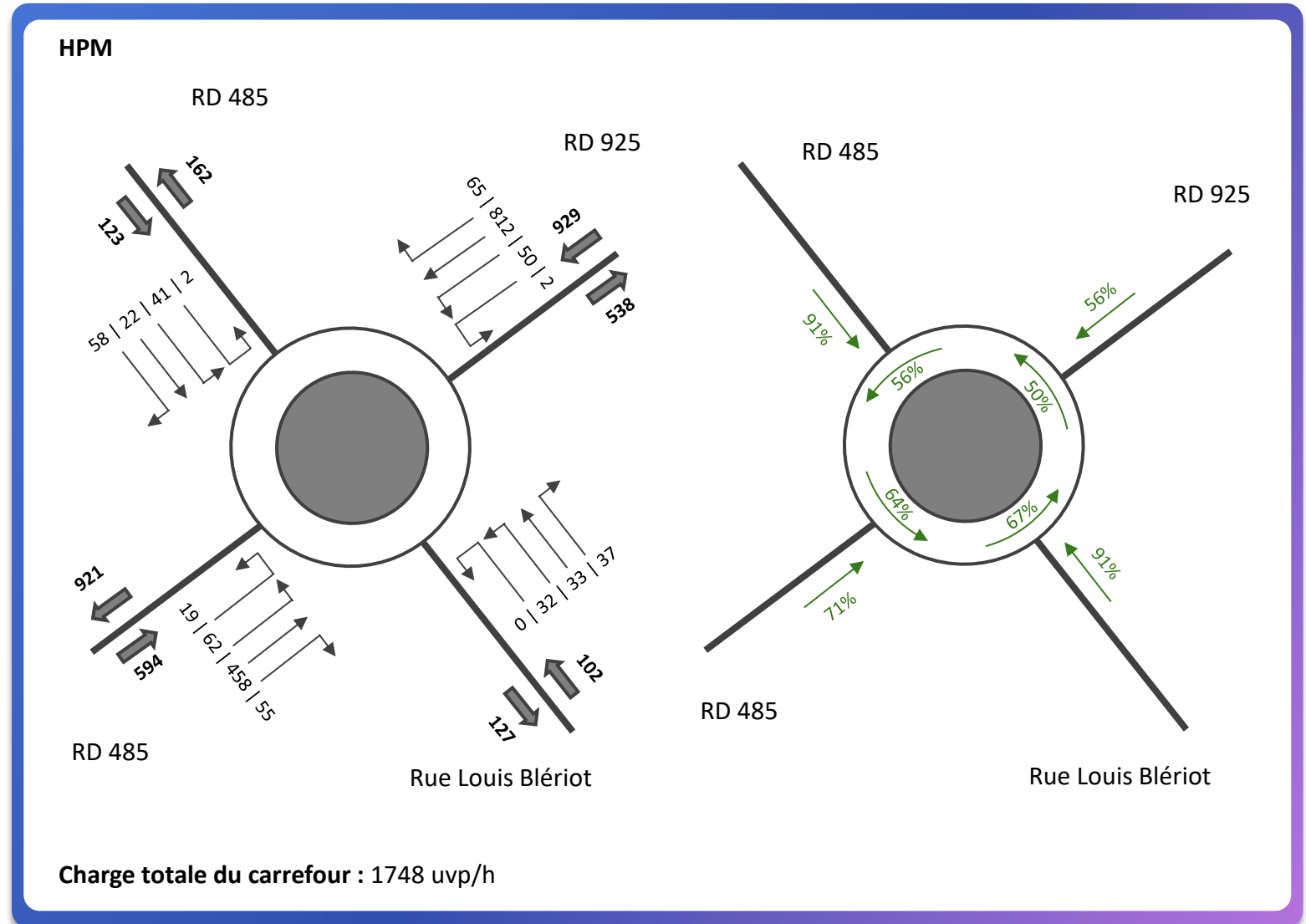
La charge totale supporté par le carrefour est de **1748 uvp/h**

Malgré des charges de trafic nettement plus importantes que pour les deux carrefours précédents, **les réserves de capacité de ce giratoire (> 50%) restent totalement acceptables car supérieures au seuil de tolérance de 20%.**

La configuration du carrefour avec 2 voies sur l’anneau et deux voies d’entrée pour les routes départementales lui permet d’écouler plus facilement les volumes de trafic.

L’écoulement des volumes de trafic est donc théoriquement fluide.

Une marge de sécurité est disponible pour d’éventuelles augmentations des charges de trafic liée à la création de la ZAC du Val d’Arquet Est (hypothèses à définir).





Carrefour n°3 : RD 485 x RD 925 x Rue Louis Blériot

Comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

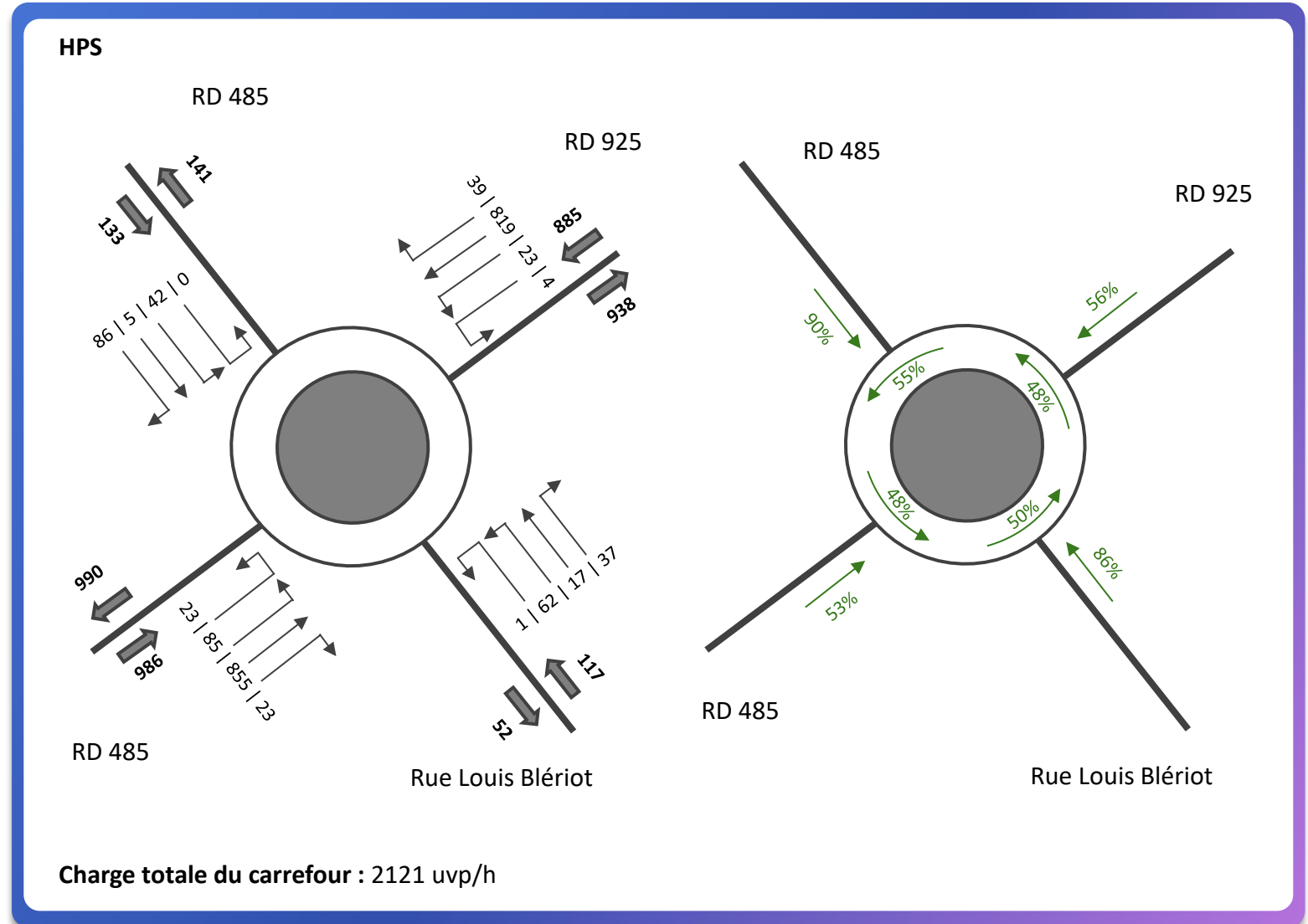
La charge totale supporté par le carrefour est de **2121 uvp/h**

Malgré des charges de trafic nettement plus importantes que pour les deux carrefours précédents, **les réserves de capacité (autour de 50%) de ce giratoire restent acceptables car supérieures au seuil de tolérance de 20%.**

La configuration du carrefour avec 2 voies sur l’anneau et deux voies d’entrée pour les routes départementales lui permet d’écouler plus facilement les volumes de trafic.

L’écoulement des volumes de trafic est donc théoriquement fluide.

Une marge de sécurité est disponible pour d’éventuelles augmentations des charges de trafic liée à la création de la ZAC du Val d’Arquet Est (hypothèses à définir).





Chaque secteur autour de l'aire d'étude fonctionne de manière autonome pour la gestion du stationnement.

Le projet devra prévoir une offre en stationnement suffisante et adaptée aux usages motorisés actuels pour le développement du quartier Val d'Arquet Est. Cependant, il ne devra pas être sur-dimensionné et pouvoir être réversible, dans un contexte de mutation des modes de déplacements vers des alternatives plus vertueuses (transports en commun, modes actifs).

Le développement du Val d'Arquet Est est proposé pour les travailleurs de la centrale de Penly, mais il ne faut pas négliger le reste du foyer, dont les déplacements seraient potentiellement tournés vers Dieppe et réalisables en vélo et/ou en transports.

Enjeux : prévoir l'offre en stationnement nécessaire pour le développement du projet Val d'Arquet Est et anticiper la réversibilité de ce stationnement dans un contexte de transition écologique (et par conséquent des moyens de déplacements).



Val d'Arquet Ouest - Rue du Dr. Jean Mérault



Val d'Arquet Ouest - Allée Samuel Beckett



Val d'Arquet Ouest - Rue de la Caravelle



Val d'Arquet Ouest - Rue de la Caravelle



Réseau urbain DEEPMOB :

Le réseau de transport en commun de Dieppe est aujourd'hui plutôt tourné sur le centre-ville de Dieppe. Les lignes de bus permettent de connecter Neuville-lès-Dieppe au centre-ville de Dieppe et à la gare.

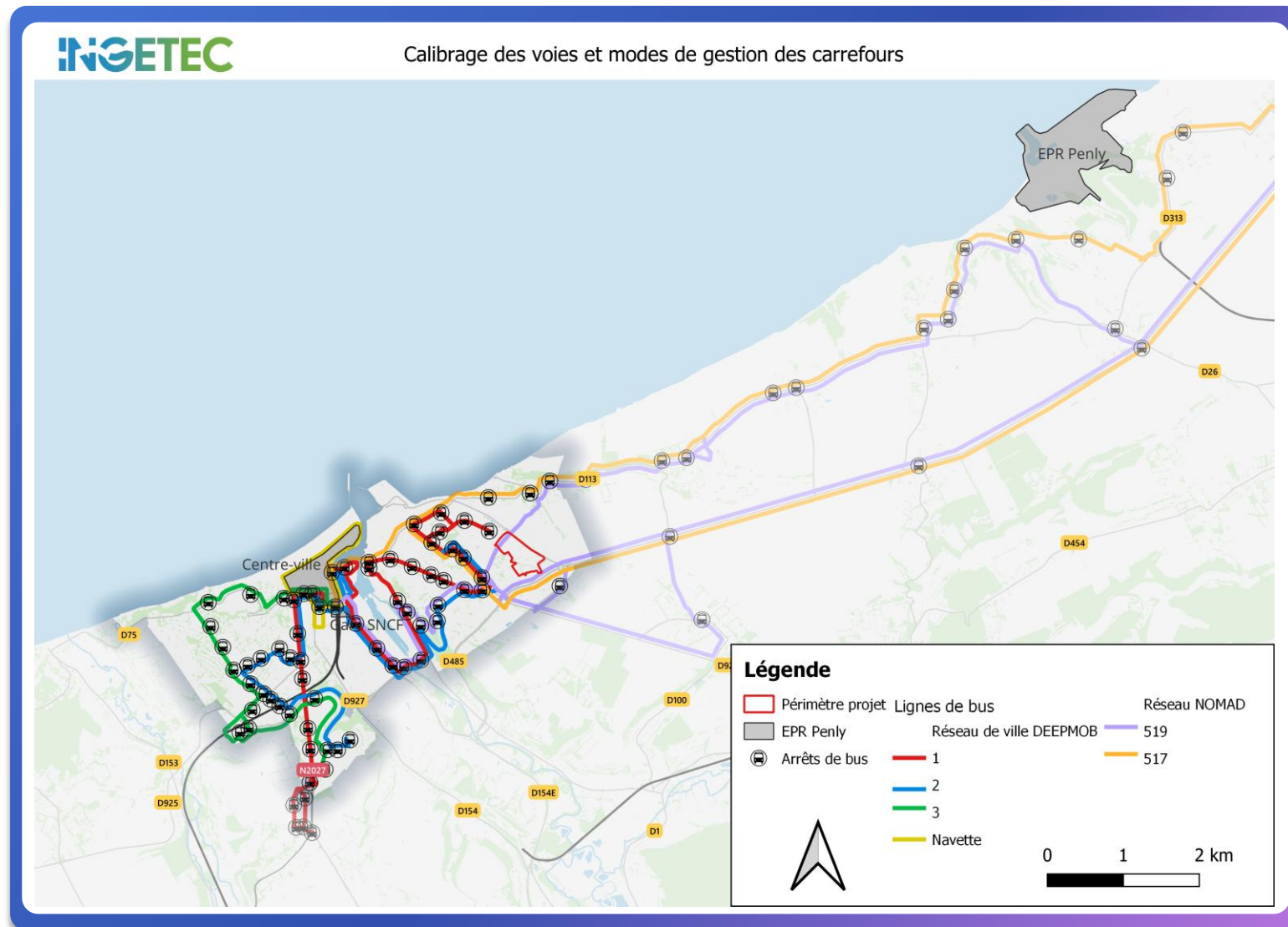
Réseau de bus NOMAD

2 lignes de bus du réseau régional NOMAD circulent entre l'aire d'étude et la centrale de Penly. Seule la ligne 517 passe à proximité de Penly, mais les horaires sont plutôt prévus pour les personnes souhaitant se rendre à Dieppe pour le travail.

Afin d'inciter les futurs résidents du quartier du Val d'Arquet à utiliser les transports, il serait judicieux d'adapter l'offre de transport en commun existante avec des liaisons efficaces entre Neuville-lès-Dieppe et la centrale de Penly.

Il serait également pertinent de proposer des navettes matin et soir pour les personnes travaillant à la centrale de Penly, qui apporterait une solution de transport collectif plutôt que l'usage de la voiture individuelle (gain écologique, financier, social à court et long terme).

Enjeux : offrir une alternative en transport en commun à la fois pour les personnes travaillant à la centrale de Penly, mais également pour les déplacements du quotidien (travail, commerces, services) ou de loisirs vers Dieppe.



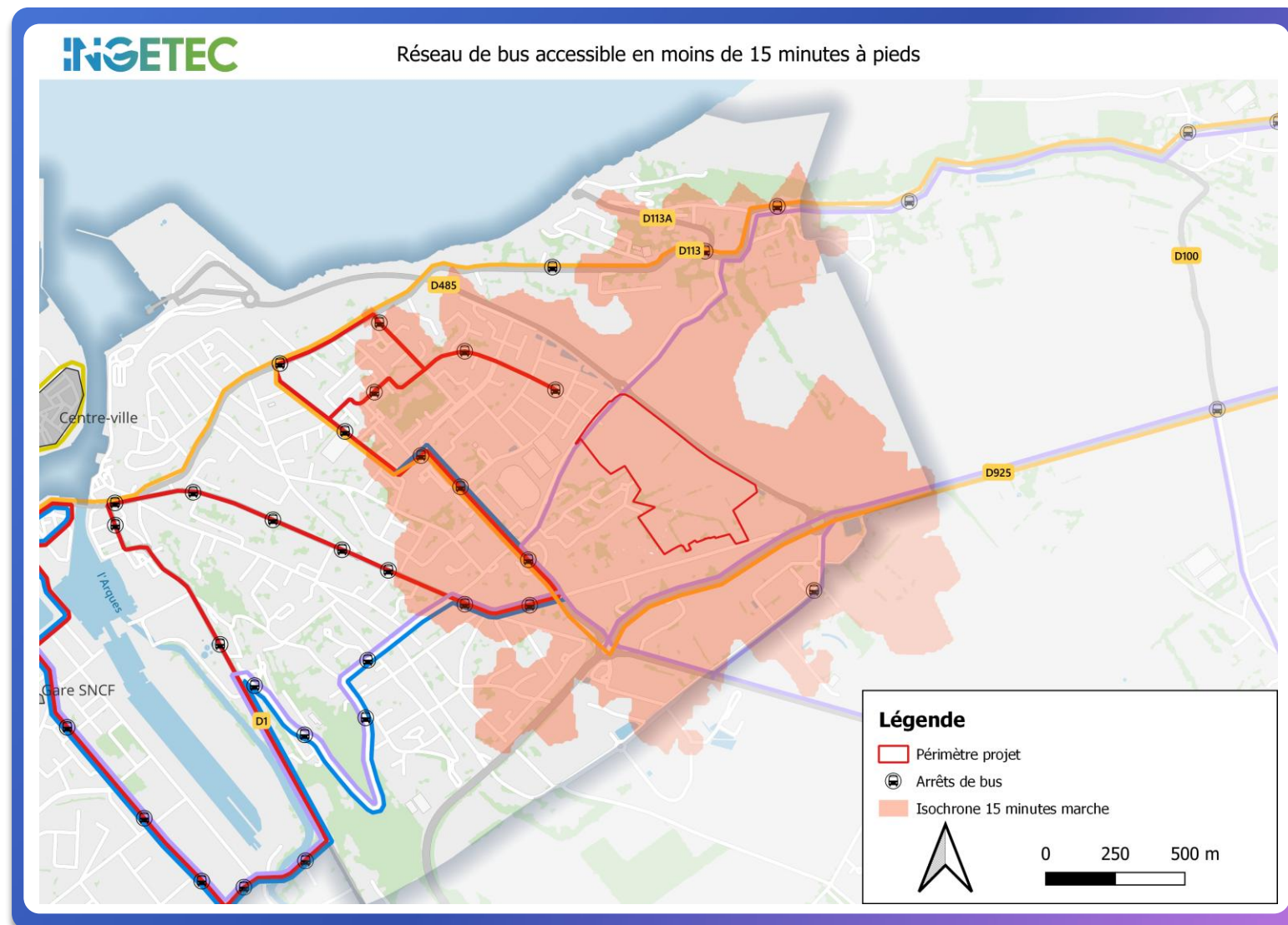


La carte ci-contre montre l'isochrone des 15 minutes de marche autour de l'aire d'étude, qui permettent aux piétons de rejoindre plusieurs des lignes de bus autour de l'aire d'étude.

La ligne 1 est la plus proche (Val d'Arquet Ouest, à prolonger vers l'Est ?) et permet de rejoindre le centre-ville de Dieppe.

Concernant les lignes NOMAD en direction de Penly ; quand bien même les horaires seraient efficaces pour l'usage des transports pour les trajets domicile-travail, les arrêts de bus les plus proches se trouvent à quasiment 15 minutes à pied du quartier Val d'Arquet. D'où l'intérêt d'adapter l'offre de transport en commun actuelle, voire de proposer des navettes dédiées.

Par ailleurs, cette aire des 15 minutes à pied recouvre plusieurs commerces (Carrefour Market, Lidl), équipements sportifs et écoles, ce qui justifie de remplacer certains trajets motorisés du quotidien par d'autres modes de transports.





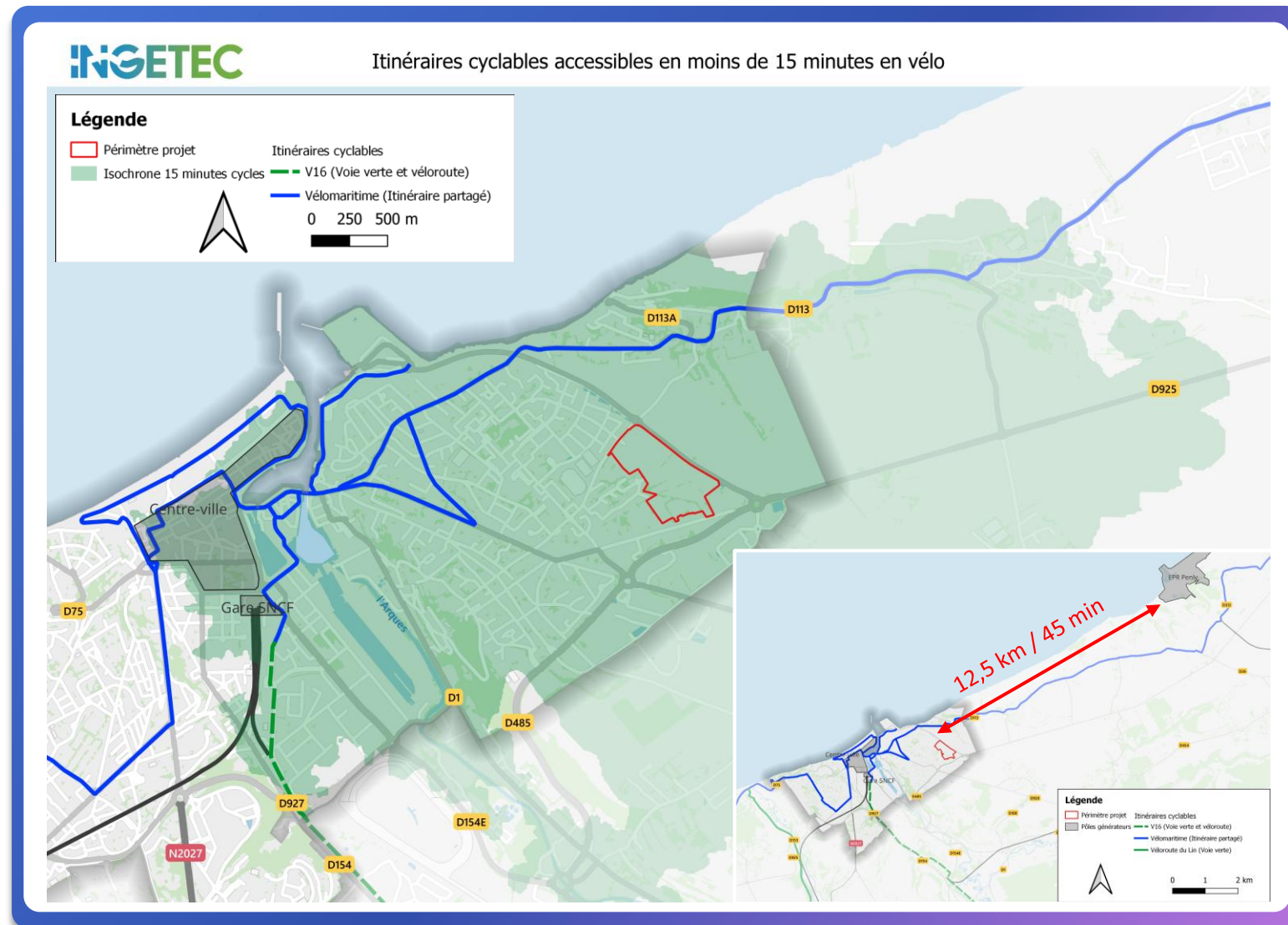
La carte ci-contre montre l'isochrone des 15 minutes à vélo, qui englobe tout le centre-ville et la gare de Dieppe (5km / 15 minutes) Des liaisons cyclables sécurisées existent dans le centre-ville de Dieppe.

L'aire d'étude bénéficie également de la proximité du réseau cyclotouristique structurant de la Vélomaritime, qui longe le littoral normand sur des routes faiblement circulées et ponctuellement en site propre.

Outre l'aspect touristique, grâce à cet axe cyclable structurant, la centrale électrique de Penly se trouve à 12,5km à vélo, soit 45 minutes, en empruntant l'itinéraire de la Vélomaritime. Ce trajet est donc tout à fait réalisable ponctuellement voire quotidiennement notamment grâce au développement des vélos à assistance électrique.

Cette suggestion s'inscrit dans un contexte de transition écologique et d'évolution vers des modes de transports plus vertueux, avec également un impact financier, social et sanitaire positif.

Enjeux : offrir une alternative à vélo pour les déplacements du quotidien et de loisirs, à la fois pour les personnes travaillant à la centrale de Penly, mais également pour les déplacements de/vers Dieppe.





Comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

HPM 8h00 - 9h00

de	vers								Q _e	Q _s	Q _c
	1	2	3	4	5	6	7	8			
1	0	6	28	5					39	75	117
2	1	0	54	10					65	84	72
3	70	63	3	21					157	121	16
4	4	15	36	0					55	36	137
5									0	0	192
6									0	0	192
7									0	0	192
8									0	0	192
	75	84	121	36	0	0	0	0			

HPS 17h30 - 18h30

de	vers								Q _e	Q _s	Q _c
	1	2	3	4	5	6	7	8			
1	1	10	45	13					69	30	131
2	5	1	70	37					113	122	78
3	20	87	0	34					141	134	57
4	4	24	19	0					47	84	114
5									0	0	161
6									0	0	161
7									0	0	161
8									0	0	161
	30	122	134	84	0	0	0	0			

	Branche	b [m]	Nbr voies d'entrée	α	γ	HPM						HPS							
						Q _e	Q _s	Q _c	Q _g	C _e	TCU _e	TCU _c	Q _e	Q _s	Q _c	Q _g	C _e	TCU _e	TCU _c
1	RD 485 Ouest	16	1	0,29	1	39	75	117	139	1 377	3%	11%	69	30	131	140	1 378	5%	13%
2	Rue des Martyrs Sud	16	1	0,29	1	65	84	72	96	1 414	5%	10%	113	122	78	113	1 399	8%	14%
3	RD 485 Est	17	1	0,26	1	157	121	16	47	1 458	11%	13%	141	134	57	92	1 418	10%	15%
4	Rue des Martyrs Nord	17	1	0,26	1	55	36	137	146	1 370	4%	12%	47	84	114	136	1 379	3%	11%
5	...	0	1	0	1														
6	...	0	1	0	1														
7	...	0	1	0	1														
8	...	0	1	0	1														



Comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

HPM 8h00 - 9h00

de	vers								Q _e	Q _s	Q _c
	1	2	3	4	5	6	7	8			
1	6	17	0	47					70	60	41
2	11	0	0	18					29	58	53
3	0	0	0	0					0	0	82
4	43	41	0	0					84	65	17
5									0	0	101
6									0	0	101
7									0	0	101
8									0	0	101
	60	58	0	65	0	0	0	0			

HPS 17h30 - 18h30

de	vers								Q _e	Q _s	Q _c
	1	2	3	4	5	6	7	8			
1	3	22	0	57					82	105	23
2	32	1	0	55					88	44	61
3	0	0	0	0					0	0	149
4	70	21	0	1					92	113	36
5									0	0	128
6									0	0	128
7									0	0	128
8									0	0	128
	105	44	0	113	0	0	0	0			

	Branche	b [m]	Nbr voies d'entrée	α	Y	HPM						HPS							
						Q _e	Q _s	Q _c	Q _g	C _e	TCU _e	TCU _c	Q _e	Q _s	Q _c	Q _g	C _e	TCU _e	TCU _c
1	Rue de la Caravelle	8	1	0,6	1	70	60	41	77	1 432	5%	9%	82	105	23	86	1 424	6%	11%
2	Rue des Martyrs Sud	8	1	0,6	1	29	58	53	88	1 422	2%	7%	88	44	61	87	1 422	6%	11%
3	Entrée ZAC 1	9	1	0,56	1														
4	Rue des Martyrs Nord	8	1	0,6	1	84	65	17	56	1 450	6%	9%	92	113	36	104	1 408	7%	12%
5	...	0	1	0	1														
6	...	0	1	0	1														
7	...	0	1	0	1														
8	...	0	1	0	1														



Comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

HPM 8h00 - 9h00

vers		1	2	3	4	5	6	7	8	Q _e	Q _s	Q _c
de	1	19	55	458	62					594	921	117
	2	32	0	37	33					102	127	584
	3	812	50	2	65					929	538	148
	4	58	22	41	2					123	162	915
	5									0	0	1 038
	6									0	0	1 038
	7									0	0	1 038
	8									0	0	1 038
		921	127	538	162	0	0	0	0			

HPS 17h30 - 18h30

vers		1	2	3	4	5	6	7	8	Q _e	Q _s	Q _c
de	1	23	23	855	85					986	990	75
	2	62	1	37	17					117	52	1 009
	3	819	23	4	39					885	938	188
	4	86	5	42	0					133	141	932
	5									0	0	1 065
	6									0	0	1 065
	7									0	0	1 065
	8									0	0	1 065
		990	52	938	141	0	0	0	0			

	Branche	b [m]	Nbr voies d'entrée	α	γ	HPM				HPS									
						Q _e	Q _s	Q _c	Q _g	C _e	TCU _e	TCU _c	Q _e	Q _s	Q _c	Q _g	C _e	TCU _e	TCU _c
1	RD 485 Sud	21	2	0,1	0,65	594	921	117	174	1 345	29%	36%	986	990	75	152	1 365	47%	52%
2	Rue Louis Blériot	17	1	0,26	1	102	127	584	442	1 107	9%	33%	117	52	1 009	720	860	14%	50%
3	RD 925 Nord	23	2	0,1	0,65	929	538	148	157	1 360	44%	50%	885	938	188	225	1 300	44%	52%
4	RD 485 Ouest	22	2	0,1	0,65	123	162	915	657	916	9%	44%	133	141	932	667	908	10%	45%
5	...	0	1	0	1														
6	...	0	1	0	1														
7	...	0	1	0	1														
8	...	0	1	0	1														