

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

Phase 2 : Évaluation de la situation future



1. **Programmation**
2. **Structure viaire**
3. **Principe de génération de trafic**
4. **Ratios et hypothèses**
5. **Résultats**
6. **Distribution du trafic**
7. **Évolution des transports en commun**
8. **Charges de trafic projetées**
9. **Scénarios alternatifs**
10. **Réseau viaire : Analyse trafic et fonctionnement des carrefours (trafic projeté)**



Décomposition du projet en deux phases distinctes :

➤ **Phase 1 / temporaire** : 815 logements

- 455 logements (286 locatifs sociaux, 57 locatifs libres, 69 en accession libre, 43 PSLA).
- 360 logements - Résidence Mobilité (234 T1 - 18 m² - 1 lit, 126 T1' - 28m² - 2 lits).

➤ **Phase 2 / à terme** : 650 logements

- 455 logements (286 locatifs sociaux, 57 locatifs libres, 69 en accession libre, 43 PSLA).
- 134 logements sociaux issus de la transformation de la résidence mobilité.
- 61 logements sociaux supplémentaires.

La résidence mobilité (phase 1) est à destination des ouvriers œuvrant sur le chantier de réhabilitation et de modernisation de l'EPR de Penly.

L'espace sera restitué à la fin de travaux pour la création de logements sociaux supplémentaires (phase 2).



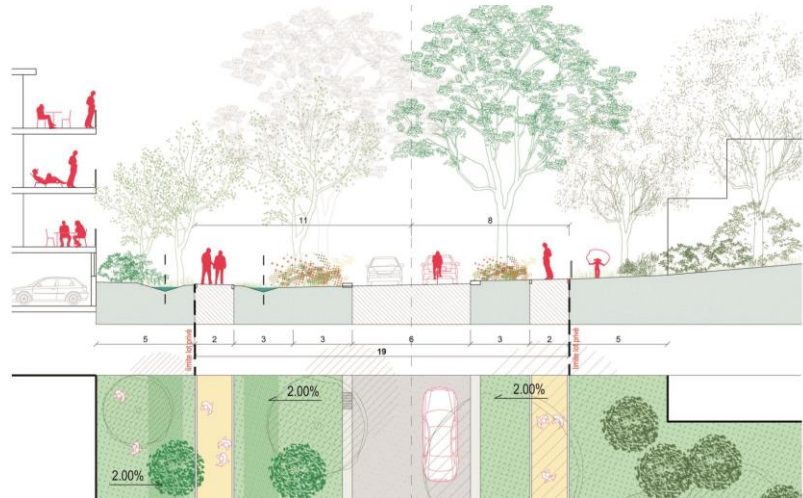


La circulation au sein de la ZAC s'articulera majoritairement autour d'une **venelle principale de circulation** reliant la rue des Martyrs de la Résistance et l'Av. de la Libération, les deux entrées / sorties de la zone.

Un réseau de desserte locale sera déployé pour donner accès aux résidences d'habitation.

Des **axes piétons et des voies cyclables** traverseront également le secteur afin de favoriser un report modal vers les modes doux.

Aucune entrée ou sortie secondaire réservée aux véhicules motorisés ne sera créée au sein du secteur d'étude.



Coupe venelle principale de circulation

Source : Agence TER



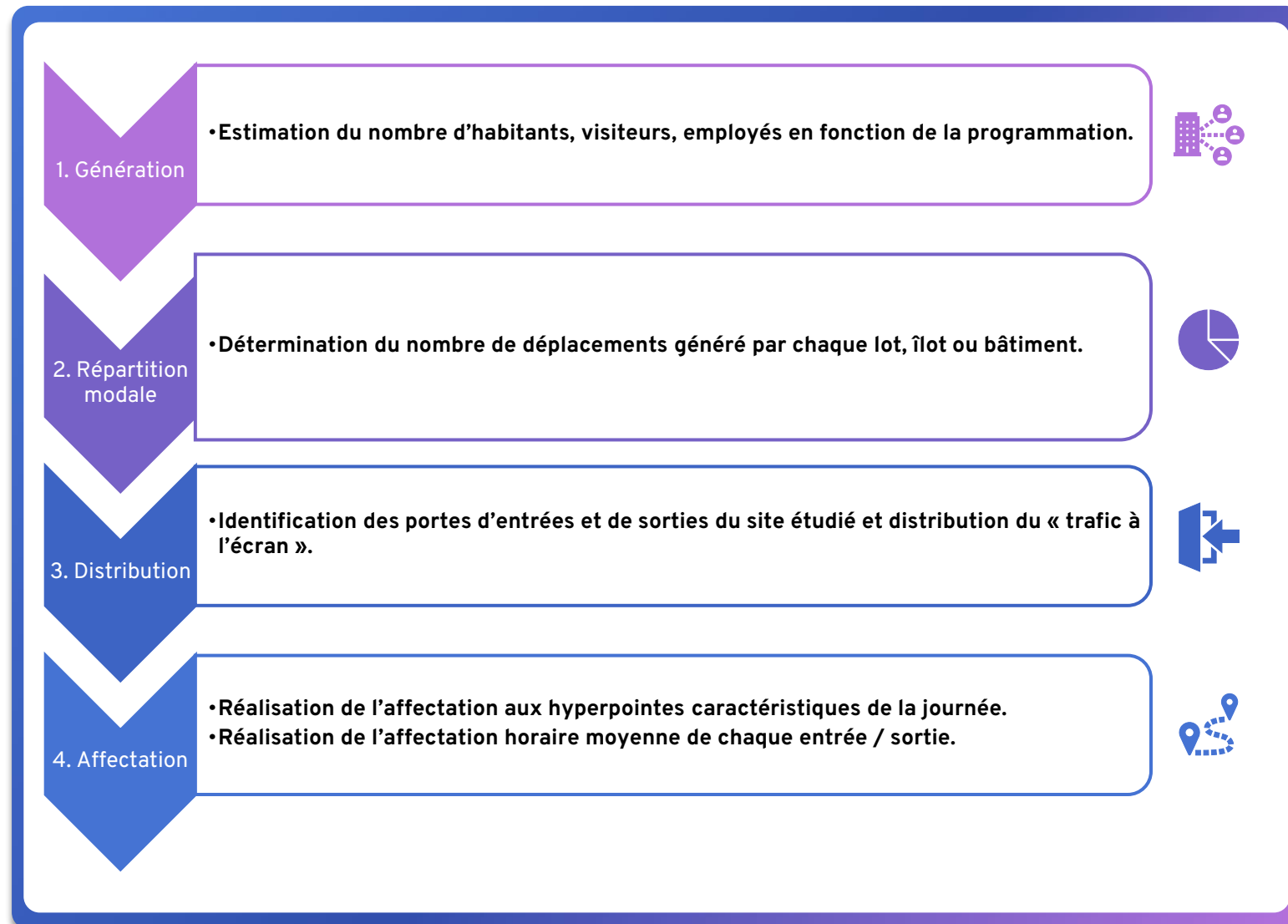
Le calcul de génération de trafic est basé sur le **modèle 4 étapes** présenté ci-contre.

La génération sera réalisée selon à l'état futur à terme des deux phases (projet terminé)

Les calculs seront réalisés sur :

- La base des **données programmatiques** (nombre de logements, surface, usagers ...),
- Exploitation des données **INSEE 2021** relatives à la commune de Dieppe ainsi que sur des données à l'échelle régionale (Normandie).

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





Ratios utilisés :

Catégorie	Ratio retenu	Source
Taux occupation des véhicules	1,34	CEREMA
Nb tot dép/j/pers	4,11	Donnée Normandie
Nb visiteurs / habitant	10%	Donnée INGETEC
Part modale VP tous modes	60%	Donnée INSEE 2021
	65,3% pour les domicile-travail	

Rapport surface / résident (phase 1) :

Type de logement	Nombre de logements	Surface moyenne	Nombre d'habitants	
T1	234	18 m ²	1 personne	1 lit
T1'	126	28 m ²	2 personnes	2 lits
T2	114	46 m ²	1,6 personnes	
T3	166	64 m ²	2,2 personnes	
T4	166	80 m ²	2,7 personnes	
T5	9	95 m ²	3,3 personnes	

Rapport surface / résident (phase 2) :

Type de logement	Nombre de logements	Surface moyenne	Nombre d'habitants	
T2	198	46 m ²	1,6 personnes	
T3	277	64 m ²	2,2 personnes	
T4	166	80 m ²	2,7 personnes	
T5	9	95 m ²	3,3 personnes	



Ratios entrée / sortie des usagers de la ZAC.

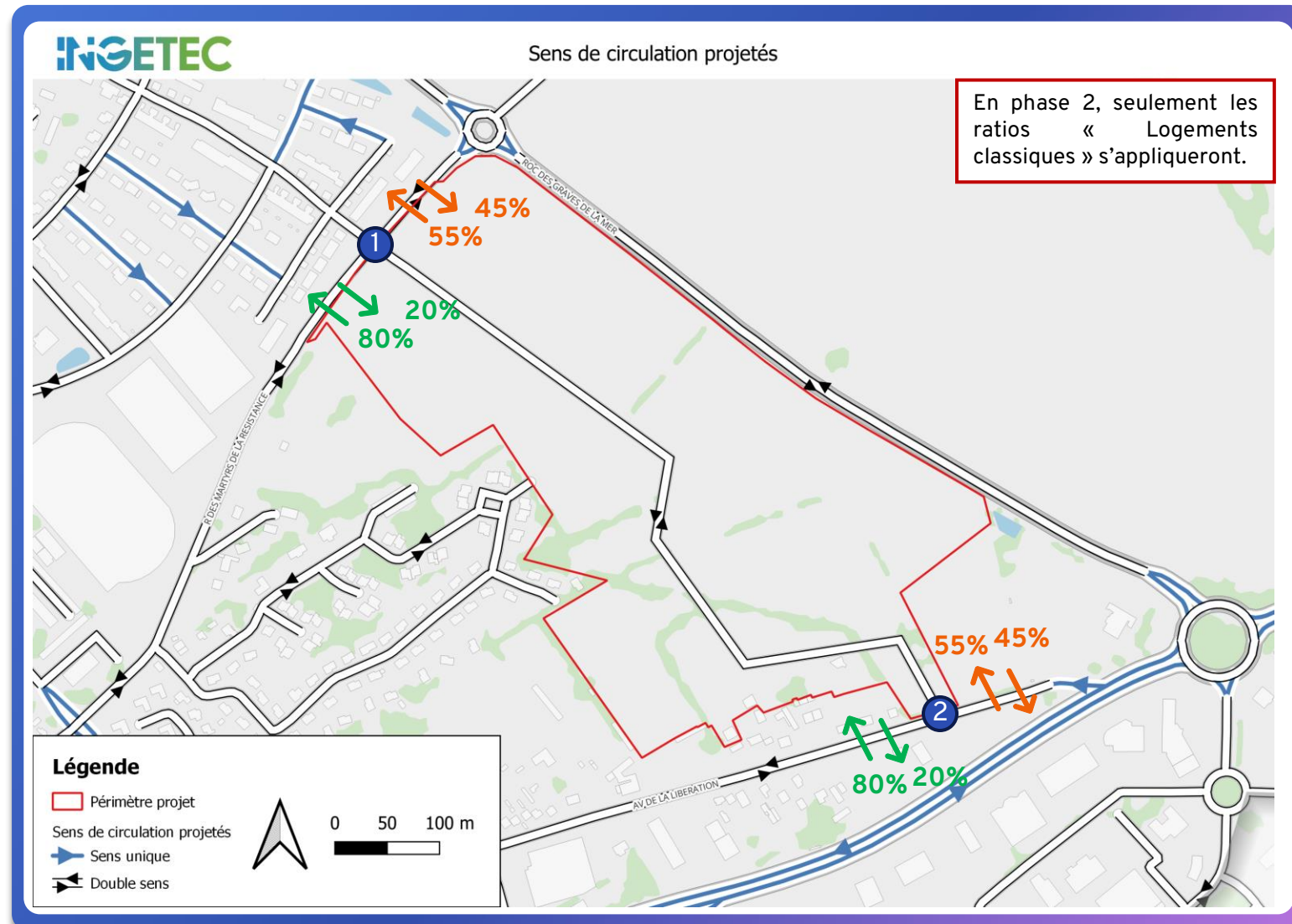
Les pourcentages choisis proviennent d'hypothèses faites à partir des caractéristiques suivantes :

- Temps de parcours entre les portes d'entrées / sorties et les pôles générateurs de la commune de Dieppe (plage, centre-ville, infrastructures sportives...),
- Lieux de travail des Dieppois (5 pôles principaux : Saint-Valéry en Caux, Le Havre, agglomération de Rouen, région parisienne et Le Tréport),
- Temps de parcours entre la résidence mobilité et l'EPR de Penly.
- Répartition des lots d'habitation au sein de la ZAC (programmation).

Sachant que les ouvriers du chantier de l'EPR auront comme itinéraire principal Dieppe-Penly, les ratios seront calculés sur la base de ce trajet.

Logements classiques	Porte 1 Rue des Martyrs de la Résistance		Porte 2 Av. de la Libération	
	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
%	45%	55%	55%	45%

Résidence mobilité	Porte 1 Rue des Martyrs de la Résistance		Porte 2 Av. de la Libération	
	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
%	20%	80%	80%	20%



Résultats (phase 1)



Activités	Surface/Nombre de logements, etc		Types d'usagers	Nombre d'usagers	Nb dép générés ou Nb dép/j/pers	Nb total de dép/j	Part modale VP	Nb total dép VP	Nb dép. VP/taux occ. véh	HPM				HPS					
	Nombre	Unité								Trafic entrant		Trafic sortant		Trafic entrant		Trafic sortant			
										%	Valeur brute	%	Valeur brute	%	Valeur brute	%	Valeur brute		
Locatif Social	T2	93	Logements	Résidents	149	4,11	612	0,60	367	274	5%	14	15%	41	15%	41	10%	27	
				Visiteurs	15	2,00	30	0,60	18	13	5%	1	10%	1	30%	4	20%	3	
	T3	125	Logements	Résidents	275	4,11	1 130	0,60	678	506	5%	25	15%	76	15%	76	10%	51	
				Visiteurs	28	2,00	55	0,60	33	25	5%	1	10%	2	30%	7	20%	5	
	T4	65	Logements	Résidents	176	4,11	721	0,60	433	323	5%	16	15%	48	15%	48	10%	32	
				Visiteurs	18	2,00	35	0,60	21	16	5%	1	10%	2	30%	5	20%	3	
	T5	3	Logements	Résidents	10	4,11	41	0,60	24	18	5%	1	15%	3	15%	3	10%	2	
				Visiteurs	1	2,00	2	0,60	1	1	5%	0	10%	0	30%	0	20%	0	
	Locatif libre	T2	5	Logements	Résidents	8	4,11	33	0,60	20	15	5%	1	15%	2	15%	2	10%	1
					Visiteurs	1	2,00	2	0,60	1	1	5%	0	10%	0	30%	0	20%	0
T3		17	Logements	Résidents	37	4,11	154	0,60	92	69	5%	3	15%	10	15%	10	10%	7	
				Visiteurs	4	2,00	7	0,60	4	3	5%	0	10%	0	30%	1	20%	1	
T4		33	Logements	Résidents	89	4,11	366	0,60	220	164	5%	8	15%	25	15%	25	10%	16	
				Visiteurs	9	2,00	18	0,60	11	8	5%	0	10%	1	30%	2	20%	2	
T5		2	Logements	Résidents	7	4,11	27	0,60	16	12	5%	1	15%	2	15%	2	10%	1	
				Visiteurs	1	2,00	1	0,60	1	1	5%	0	10%	0	30%	0	20%	0	
Accession libre	T2	10	Logements	Résidents	16	4,11	66	0,60	39	29	5%	1	15%	4	15%	4	10%	3	
				Visiteurs	2	2,00	3	0,60	2	1	5%	0	10%	0	30%	0	20%	0	
	T3	12	Logements	Résidents	26	4,11	109	0,60	65	49	5%	2	15%	7	15%	7	10%	5	
				Visiteurs	3	2,00	5	0,60	3	2	5%	0	10%	0	30%	1	20%	0	
	T4	47	Logements	Résidents	127	4,11	522	0,60	313	234	5%	12	15%	35	15%	35	10%	23	
				Visiteurs	13	2,00	25	0,60	15	11	5%	1	10%	1	30%	3	20%	2	
Prêt social location accession (PSLA)	T2	6	Logements	Résidents	10	4,11	39	0,60	24	18	5%	1	15%	3	15%	3	10%	2	
				Visiteurs	1	2,00	2	0,60	1	1	5%	0	10%	0	30%	0	20%	0	
	T3	12	Logements	Résidents	26	4,11	109	0,60	65	49	5%	2	15%	7	15%	7	10%	5	
				Visiteurs	3	2,00	5	0,60	3	2	5%	0	10%	0	30%	1	20%	0	
	T4	21	Logements	Résidents	57	4,11	233	0,60	140	104	5%	5	15%	16	15%	16	10%	10	
				Visiteurs	6	2,00	11	0,60	7	5	5%	0	10%	1	30%	2	20%	1	
	T5	4	Logements	Résidents	13	4,11	54	0,60	33	24	5%	1	15%	4	15%	4	10%	2	
				Visiteurs	1	2,00	3	0,60	2	1	5%	0	10%	0	30%	0	20%	0	
Résidence Mobilité	T1	234	Logements	Résidents	234	2,00	468	1,00	468	349	5%	17	25%	87	25%	87	5%	17	
				Visiteurs	23	2,11	494	0,60	296	221	5%	11	15%	33	15%	33	10%	22	
	T1'	126	Logements	Résidents	252	2,00	504	1,00	504	376	5%	19	25%	94	25%	94	5%	19	
				Visiteurs	252	2,11	532	0,60	319	238	5%	12	15%	36	15%	36	10%	24	
	TOTAL		815	Logements								5%	1	10%	2	30%	7	20%	5



	Total (TMJA)	HPM		HPS		Hors résidence mobilité
	E / S	Trafic entrant	Trafic sortant	Trafic entrant	Trafic sortant	
	1979	99	292	311	207	
Trafic moyen par heure (sur base de TMJA)	82					

	Total (TMJA)	HPM		HPS		Résidence mobilité
	E / S	Trafic entrant	Trafic sortant	Trafic entrant	Trafic sortant	
	1228	61	255	263	91	
Trafic moyen par heure (sur base de TMJA)	51					

	Total (TMJA)	HPM		HPS		TOTAL
	E / S	Trafic entrant	Trafic sortant	Trafic entrant	Trafic sortant	
	3207	160	547	574	298	
Trafic moyen par heure (sur base de TMJA)	134					

Phase 1	Porte 1 Rue des Martyrs de la Résistance		Porte 2 Av. de la Libération		
	Trafic entrant	Trafic sortant	Trafic entrant	Trafic sortant	
Hors rés mob	%	45%	55%	55%	45%
	TMJA	445	544	544	445
	Horaire	19	23	23	19
	HPM	45	161	54	132
	HPS	140	114	171	93

Phase 1	Porte 1 Rue des Martyrs de la Résistance		Porte 2 Av. de la Libération		
	Trafic entrant	Trafic sortant	Trafic entrant	Trafic sortant	
Rés mob	%	20%	80%	80%	20%
	TMJA	123	491	491	123
	Horaire	5	20	20	5
	HPM	12	204	49	51
	HPS	53	73	211	18

Phase 1	Porte 1 Rue des Martyrs de la Résistance		Porte 2 Av. de la Libération		
	Trafic entrant	Trafic sortant	Trafic entrant	Trafic sortant	
TOTAL	TMJA	568	1035	1035	568
	Horaire	24	43	43	24
	HPM	57	364	104	182
	HPS	192	187	381	111



Activités	Surface/Nombre de logements, etc		Types d'usagers	Nombre d'usagers	Nb dép générés ou Nb dép/j/pers	Nb total de dép/j	Part modale VP	Nb total dép VP	Nb dép. VP/taux occ. véh	HPM				HPS				
	Nombre	Unité								Trafic entrant		Trafic sortant		Trafic entrant		Trafic sortant		
			%	Valeur brute	%	Valeur brute	%	Valeur brute	%	Valeur brute								
Locatif Social	T2	93	Logements	Résidents	149	4,11	612	0,60	367	274	5%	14	15%	41	15%	41	10%	27
				Visiteurs	15	2,00	30	0,60	18	13	5%	1	10%	1	30%	4	20%	3
	T3	125	Logements	Résidents	275	4,11	1 130	0,60	678	506	5%	25	15%	76	15%	76	10%	51
				Visiteurs	28	2,00	55	0,60	33	25	5%	1	10%	2	30%	7	20%	5
	T4	65	Logements	Résidents	176	4,11	721	0,60	433	323	5%	16	15%	48	15%	48	10%	32
				Visiteurs	18	2,00	35	0,60	21	16	5%	1	10%	2	30%	5	20%	3
	T5	3	Logements	Résidents	10	4,11	41	0,60	24	18	5%	1	15%	3	15%	3	10%	2
				Visiteurs	1	2,00	2	0,60	1	1	5%	0	10%	0	30%	0	20%	0
Locatif libre	T2	5	Logements	Résidents	8	4,11	33	0,60	20	15	5%	1	15%	2	15%	2	10%	1
				Visiteurs	1	2,00	2	0,60	1	1	5%	0	10%	0	30%	0	20%	0
	T3	17	Logements	Résidents	37	4,11	154	0,60	92	69	5%	3	15%	10	15%	10	10%	7
				Visiteurs	4	2,00	7	0,60	4	3	5%	0	10%	0	30%	1	20%	1
	T4	33	Logements	Résidents	89	4,11	366	0,60	220	164	5%	8	15%	25	15%	25	10%	16
				Visiteurs	9	2,00	18	0,60	11	8	5%	0	10%	1	30%	2	20%	2
	T5	2	Logements	Résidents	7	4,11	27	0,60	16	12	5%	1	15%	2	15%	2	10%	1
				Visiteurs	1	2,00	1	0,60	1	1	5%	0	10%	0	30%	0	20%	0
Accession libre	T2	10	Logements	Résidents	16	4,11	66	0,60	39	29	5%	1	15%	4	15%	4	10%	3
				Visiteurs	2	2,00	3	0,60	2	1	5%	0	10%	0	30%	0	20%	0
	T3	12	Logements	Résidents	26	4,11	109	0,60	65	49	5%	2	15%	7	15%	7	10%	5
				Visiteurs	3	2,00	5	0,60	3	2	5%	0	10%	0	30%	1	20%	0
	T4	47	Logements	Résidents	127	4,11	522	0,60	313	234	5%	12	15%	35	15%	35	10%	23
				Visiteurs	13	2,00	25	0,60	15	11	5%	1	10%	1	30%	3	20%	2
Prêt social location accession (PSLA)	T2	6	Logements	Résidents	10	4,11	39	0,60	24	18	5%	1	15%	3	15%	3	10%	2
				Visiteurs	1	2,00	2	0,60	1	1	5%	0	10%	0	30%	0	20%	0
	T3	12	Logements	Résidents	26	4,11	109	0,60	65	49	5%	2	15%	7	15%	7	10%	5
				Visiteurs	3	2,00	5	0,60	3	2	5%	0	10%	0	30%	1	20%	0
	T4	21	Logements	Résidents	57	4,11	233	0,60	140	104	5%	5	15%	16	15%	16	10%	10
				Visiteurs	6	2,00	11	0,60	7	5	5%	0	10%	1	30%	2	20%	1
	T5	4	Logements	Résidents	13	4,11	54	0,60	33	24	5%	1	15%	4	15%	4	10%	2
				Visiteurs	1	2,00	3	0,60	2	1	5%	0	10%	0	30%	0	20%	0
Logements sociaux issus de la résidence mobilité	T2	58	Logements	Résidents	93	4,11	381	0,60	229	171	5%	9	15%	26	15%	26	10%	17
				Visiteurs	9	2,00	19	0,60	11	8	5%	0	10%	1	30%	2	20%	2
	T3	76	Logements	Résidents	167	0,60	100	0,60	60	45	5%	2	15%	7	15%	7	10%	4
				Visiteurs	17	2,00	33	0,60	20	15	5%	1	10%	1	30%	4	20%	3
Logements sociaux	T2	26	Logements	Résidents	42	1,40	58	0,60	35	26	5%	1	15%	4	15%	4	10%	3
				Visiteurs	4	2,00	8	0,60	5	4	5%	0	10%	0	30%	1	20%	1
	T3	35	Logements	Résidents	77	4,11	316	0,60	190	142	5%	7	15%	21	15%	21	10%	14
				Visiteurs	8	2,00	15	0,60	9	7	5%	0	10%	1	30%	2	20%	1
TOTAL		650	Logements															



	Total (TMJA)	HPM		HPS	
	E / S	Trafic entrant	Trafic sortant	Trafic entrant	Trafic sortant
	2396	120	353	378	252
Trafic moyen par heure (sur base de TMJA)	100				

Phase 2	Porte 1 Rue des Martyrs de la Résistance		Porte 2 Av. de la Libération	
	Trafic entrant	Trafic sortant	Trafic entrant	Trafic sortant
%	45%	55%	55%	45%
TMJA	539	659	659	539
Horaire	22	27	27	22
HPM	54	194	66	159
HPS	170	139	208	113



Trafic généré - Phase 1 :

- Trafic généré par jour : 3207 uvp
- Trafic généré par heure en moyenne : 134 uvp
- Trafic généré à l'Heure de pointe du matin : 707 uvp
- Trafic généré à l'Heure de pointe du soir : 872 uvp

Total (TMJA)	HPM		HPS		TOTAL
E / S	Trafic entrant	Trafic sortant	Trafic entrant	Trafic sortant	
3207	160	547	574	298	
Trafic moyen par heure (sur base de TMJA)	134				

Trafic généré - Phase 2 :

- Trafic généré par jour : 2396 uvp
- Trafic généré par heure en moyenne : 100 uvp
- Trafic généré à l'Heure de pointe du matin : 473 uvp
- Trafic généré à l'Heure de pointe du soir : 630 uvp

Total (TMJA)	HPM		HPS	
E / S	Trafic entrant	Trafic sortant	Trafic entrant	Trafic sortant
2396	120	353	378	252
Trafic moyen par heure (sur base de TMJA)	100			



Évolution du réseau de bus - Neuville-lès-Dieppe

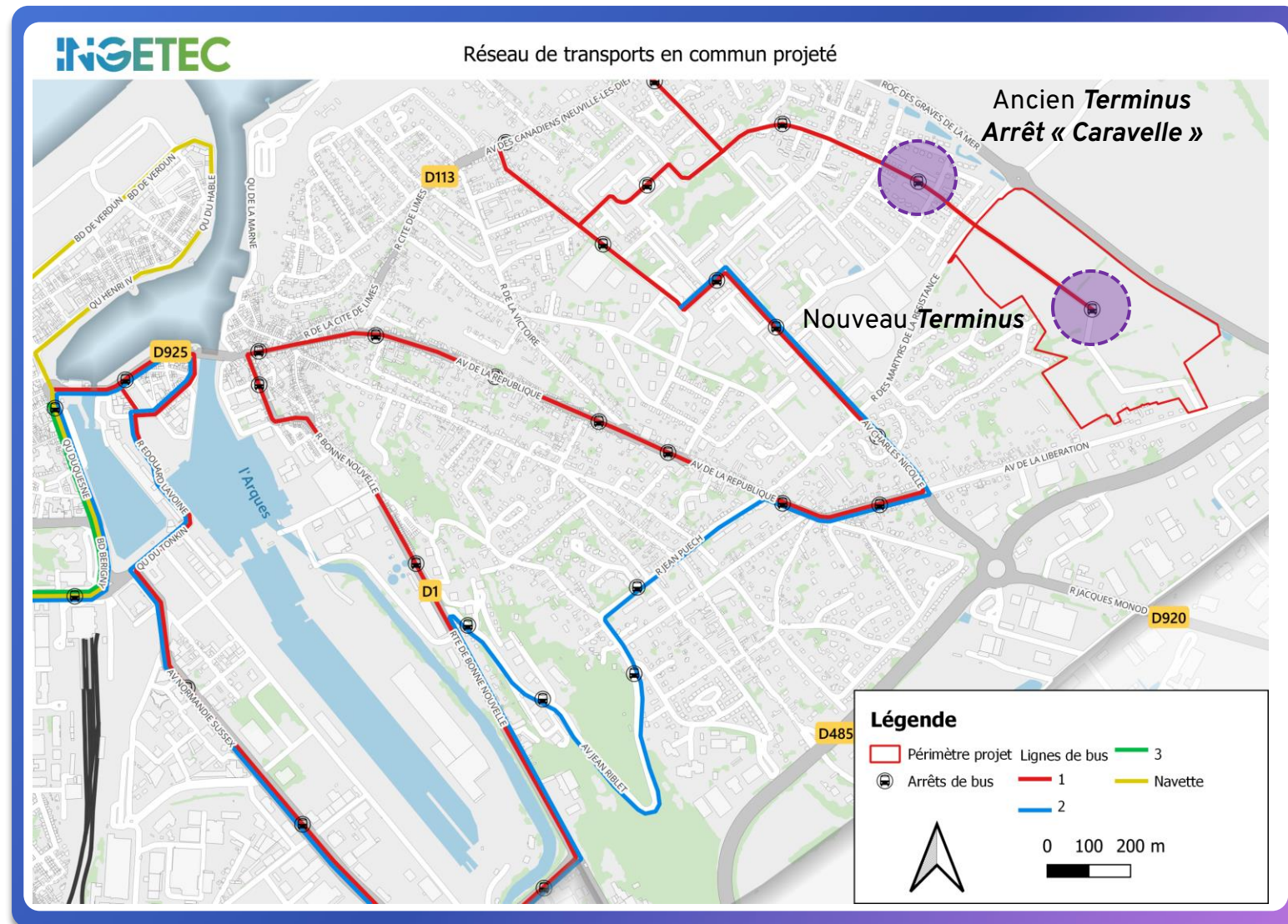
Prolongation ligne 1 du réseau de bus.

La ligne de bus 1 reliait initialement la clinique de Saint-Aubin-sur-Scie et l'arrêt Caravelle situé dans la ZAC Val d'Arquet Ouest.

La création de la ZAC Val d'Arquet Est va entraîner une prolongation de cette ligne jusqu'à l'intérieur de la ZAC afin de développer la part modale TC.

Un flux de bus sera donc à prendre en compte dans la génération de trafic. Actuellement, cette ligne a une **fréquence de passage de 31 bus/sens/jour**.

Entre **8h00 et 9h00** (heure de pointe du matin) et entre **17h30 et 18h30** (heure de pointe du soir), on considère que **2 bus passent dans chaque sens**.





Rappel des 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.

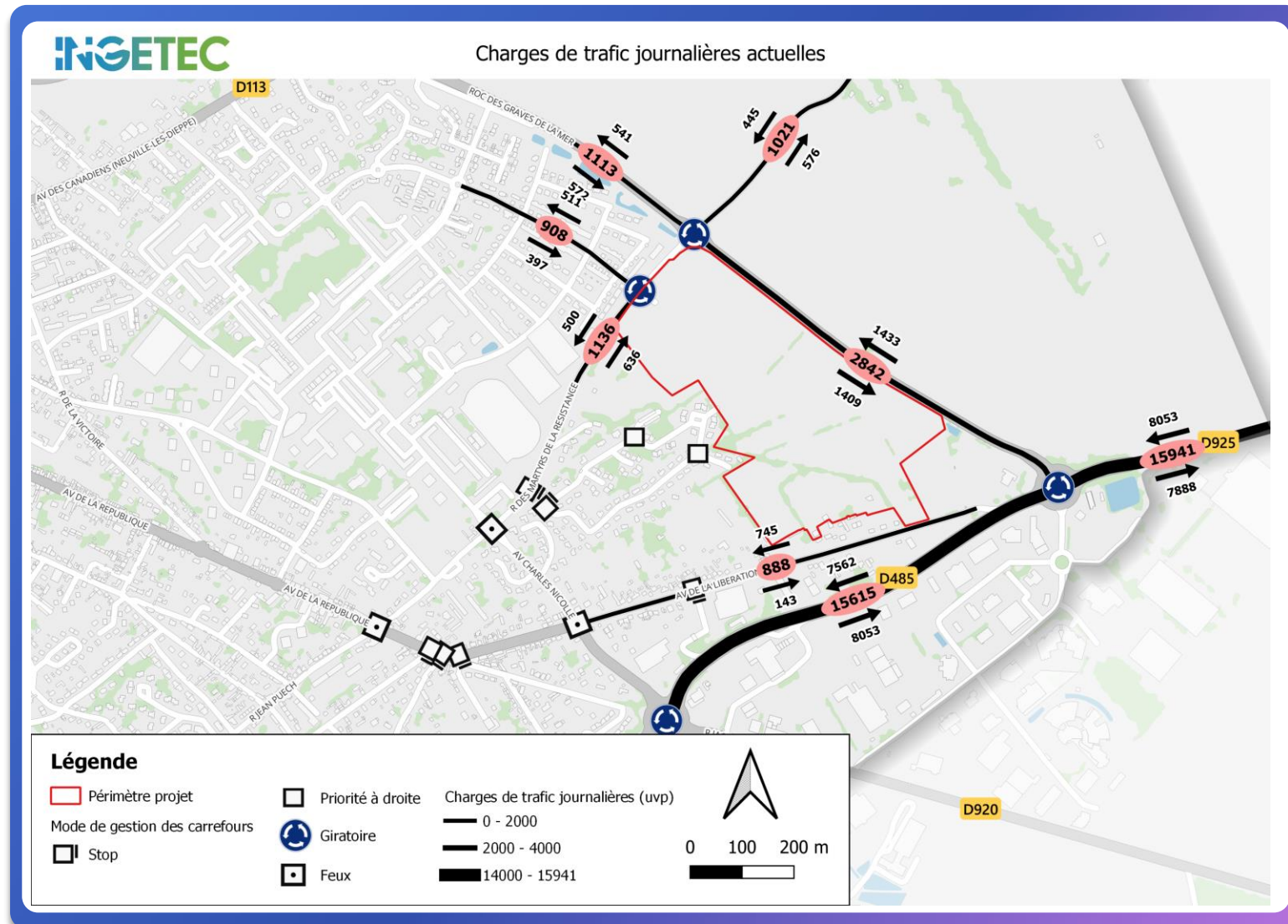
L'ensemble des autres axes étudiés ont des charges de trafic faibles, comprises entre 800 et 1200 uvp/jour.

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).





Charges de trafic projetées - phase 2 (TMJA)

Génération de trafic réalisée par INGETEC sur la base des comptages réalisés par ALYCE du 15/10/2024 au 21/10/2024 et de la programmation de la ZAC Val d'Arquet Est. **NB** : Ces valeurs représentent les TMJA (trafic moyen journalier annuel). Afin d'avoir une moyenne horaire sur cette base, il suffit de diviser l'intégralité des valeurs par 24.

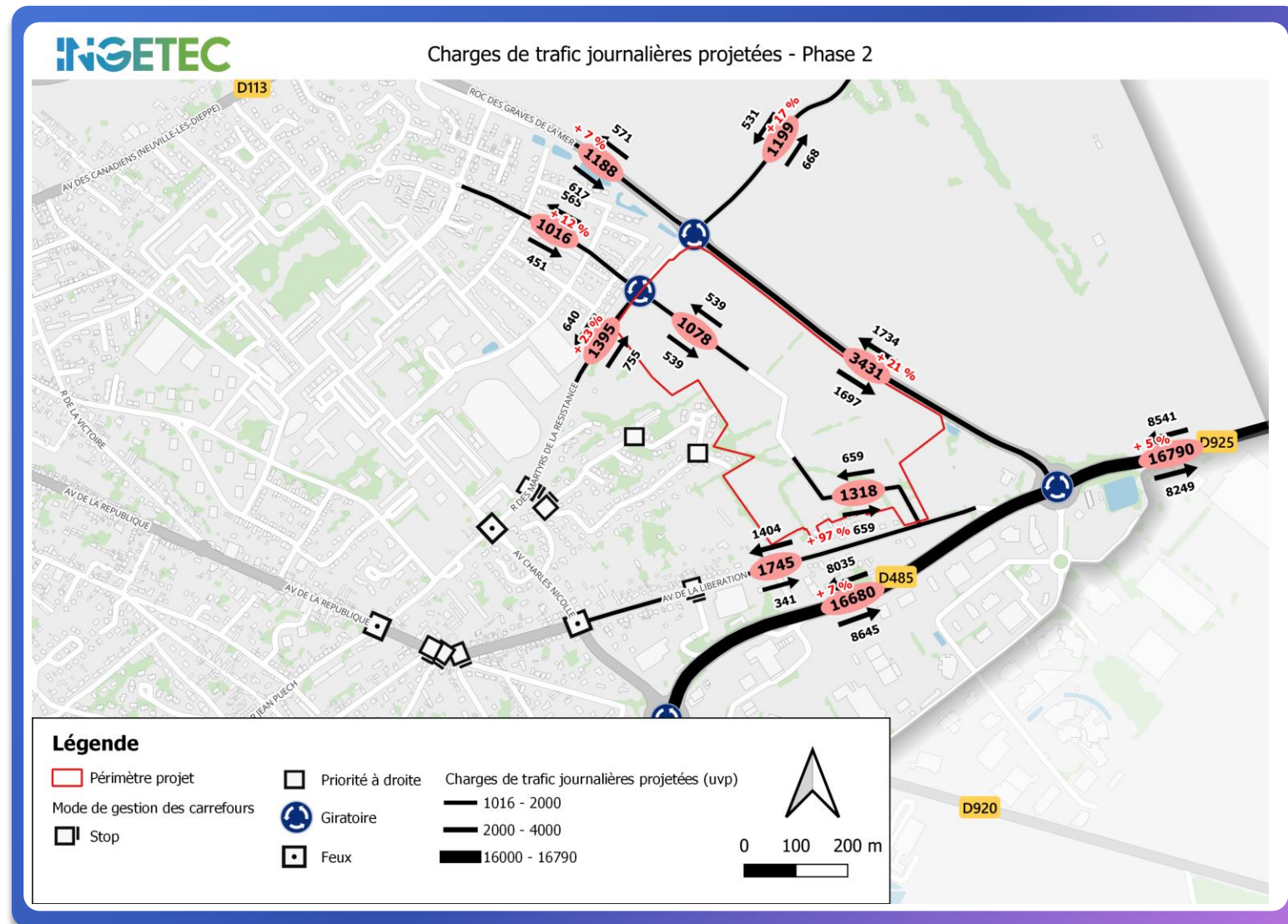
En phase 2, les remarques sont similaires à celles en phase 1 avec une évolution moindre au niveau des chiffres mais pas de changements notables.

L'évolution des charges de trafic entre la situation existante et la situation projetée oscillent entre **5%** et **83%** selon les axes.

L'Avenue de la Libération est selon les hypothèses considérées comme l'entrée principale de la ZAC. Avec seulement 1 point de sortie et 2 points d'entrée, cet axe va voir son trafic doubler par rapport à l'existant, passant de 900 à 1600 uvp/jour.

La hiérarchie du réseau viaire reste inchangée avec un axe Est-Ouest au Sud de la ZAC (RD 485 et RD 925) qui supporte toujours son rôle d'axe magistral du réseau viaire avec un trafic variant de 16 000 à 16 500 uvp/jour.

Compte tenu des évolutions partielles de la circulation, l'impact du trafic sur la circulation ne sera pas capital et peu de dysfonctionnement seront envisagés.





Définition des scénarios :

Le **scénario de base** s'établit sur le principe suivant : tous les ouvriers se rendant sur le chantier de l'EPR de Penly utiliseront leur voiture personnelle. Ce scénario permet d'avoir les valeurs les plus « défavorables » possible pour ainsi pouvoir étudier des scénarios alternatifs.

Nous proposons cependant 2 scénarios supplémentaires, reposant sur la volonté de développer le transport collectif en direction du chantier. La création d'une liaison TC pourrait être envisagée pour cheminer 50 à 100% des employés du chantier.

La mise en place de ce principe de ramassage par navette pourrait avoir des bienfaits en termes de réduction des charges de trafic mais aussi écologiques :

- **Scénario 1** : Passage à un système de ramassage partiel en complément des déplacements VP (Répartition 50/50) – **hypothèse la plus réaliste et favorable**
- **Scénario 2** : Passage à un système de ramassage total (100%).

Enjeux : Étudier les bénéfices de la mise en place d'un système de navette / bus en rabattement vers l'EPR de Penly.

A noter : Ces scénarios s'appliquent uniquement à la phase 1. La phase 2 possède un unique scénario.

Définition du nombre de bus / cars :

Les bus et cars standards ont en moyenne une capacité de 60 à 80 passagers. Pour la suite de nos calculs, nous retiendront une capacité de 70 passagers.

D'après la programmation de la ZAC Val d'Arquet Est, 234 T1 occupés par une seule personne et 126 T1' occupés par 252 ouvriers seront disponibles pour un total de 486 personnes soit environ 7 bus / cars.

Dans le cadre de cette hypothèse, nous prendrons les ratios suivants :

- **Scénario 1** : 4 bus en direction de l'EPR et 1 bus en direction de la ZAC (potentiels travailleurs de nuit) en HPM, 1 bus en direction de l'EPR (potentiels travailleurs de nuit) et 4 bus en direction de la ZAC en HPS.
- **Scénario 2** : Idem au scénario 1 avec deux fois plus de bus.

Scénarios alternatifs (scénario 1)



Charges de trafic projetées - scénario 1 (TMJA)

L'ajout d'une offre de transport collectif à destination des ouvriers de l'EPR de Penly permet une certaine diminution des charges de trafic mais non significative.

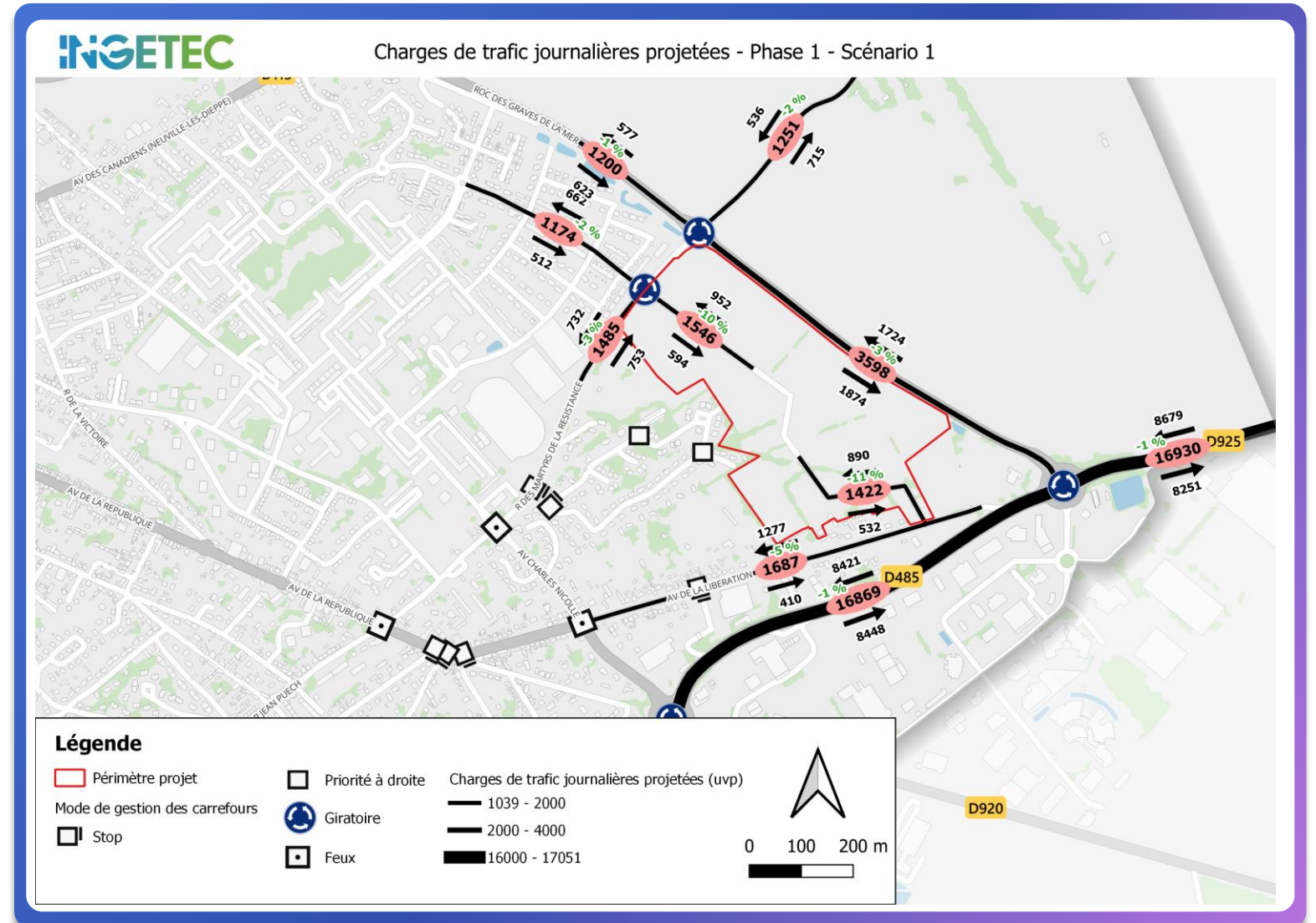
Le trafic qui oscillait entre 1 193 et 17 060 uvp/jour descendra respectivement à 1 174 (Rocade des graves de mer) et 16 930 uvp/jour (RD 925)

La diminution de trafic la plus forte entre la phase 1 et ce scénario 1 (hors ZAC) s'observe au niveau de l'Av. de la Libération avec une diminution de 5 % du trafic total.

Les gains au niveau des charges de trafic ainsi que les gains écologiques seront néanmoins à nuancer avec le coût d'installation ainsi que toutes les problématiques liées à la mise en place d'une ligne de bus vers l'EPR.

NB :

- Ces valeurs représentent les TMJA (trafic moyen journalier annuel). Afin d'avoir une moyenne horaire sur cette base, il suffit de diviser l'intégralité des valeurs par 24.
- Le pourcentage de diminution est calculé à partir de charges de trafic définies en phase 1 (cf. slide 14).





Charges de trafic projetées - scénario 2 (TMJA)

Les constats de la mise en place d'une ligne couvrant 100% des déplacements vers le chantier de l'EPR de Penly sont similaires à ceux du scénario 1.

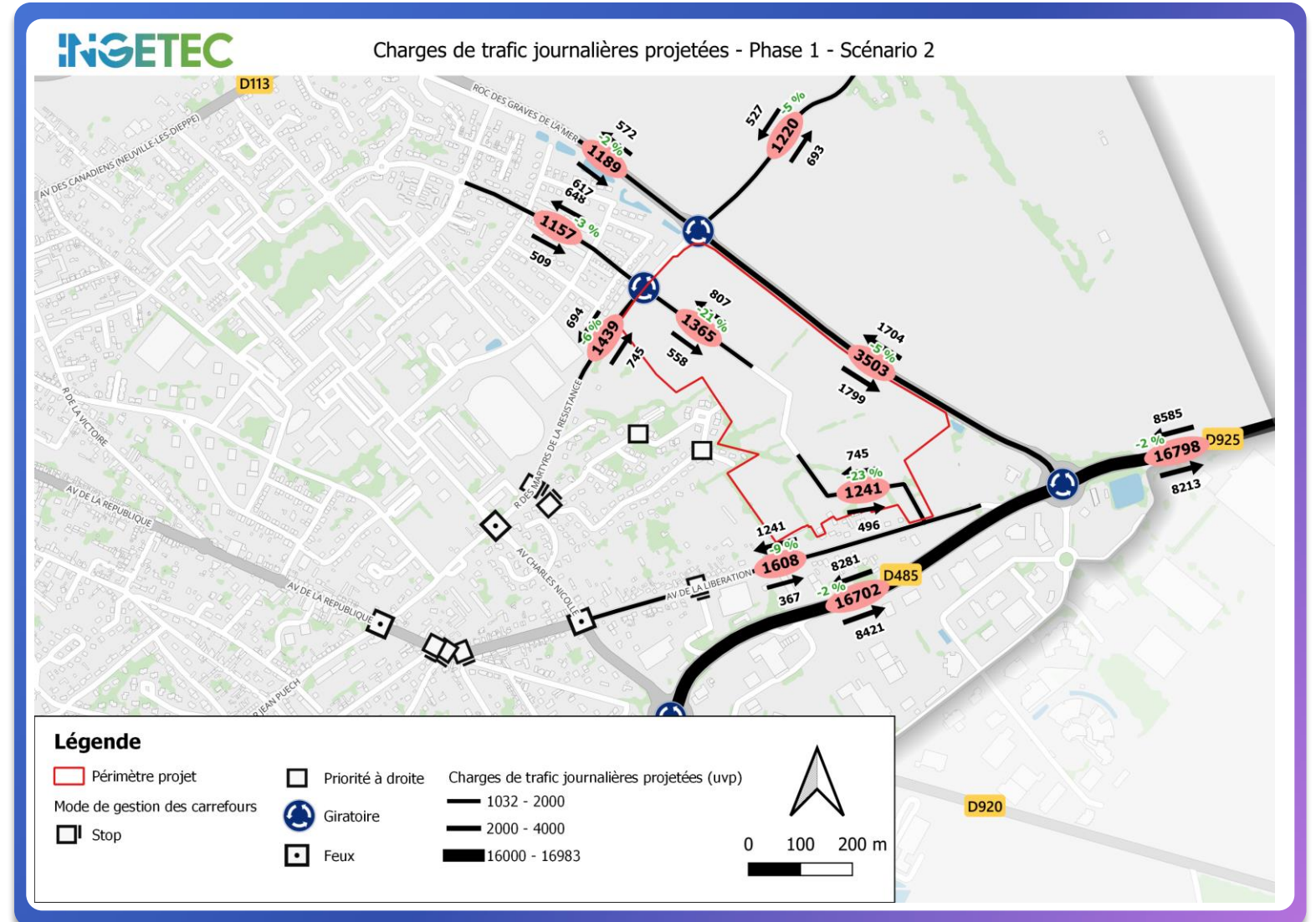
L'ajout d'une offre de transport collectif à destination des ouvriers de l'EPR de Penly permet une diminution des charges de trafic mais non significative. Le trafic qui oscillait entre 1 193 et 17 060 uvp/jour descendra respectivement à 1 157 (Rocade des graves de mer) et 16 798 uvp/jour (RD 925)

La diminution de trafic la plus forte entre la phase 1 et ce scénario 2 s'observe au niveau de l'Av. de la Libération avec une diminution de 9 % du trafic total.

Les gains au niveau des charges de trafic ainsi que les gains écologiques seront néanmoins à nuancer avec le coût d'installation ainsi que toutes les problématiques liées à la mise en place d'une ligne de bus vers l'EPR.

NB :

- Ces valeurs représentent les TMJA (trafic moyen journalier annuel). Afin d'avoir une moyenne horaire sur cette base, il suffit de diviser l'intégralité des valeurs par 24.
- Le pourcentage de diminution est calculé à partir de charges de trafic définies en phase 1 (cf. slide 14).





Charges de trafic à l'heure de pointe du matin

Charges de trafic projetées sur la base des comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

Les charges de trafic projetées aux heures de pointe du matin et du soir sont une déclinaison de la génération de trafic journalière réalisée ci-avant dans le document.

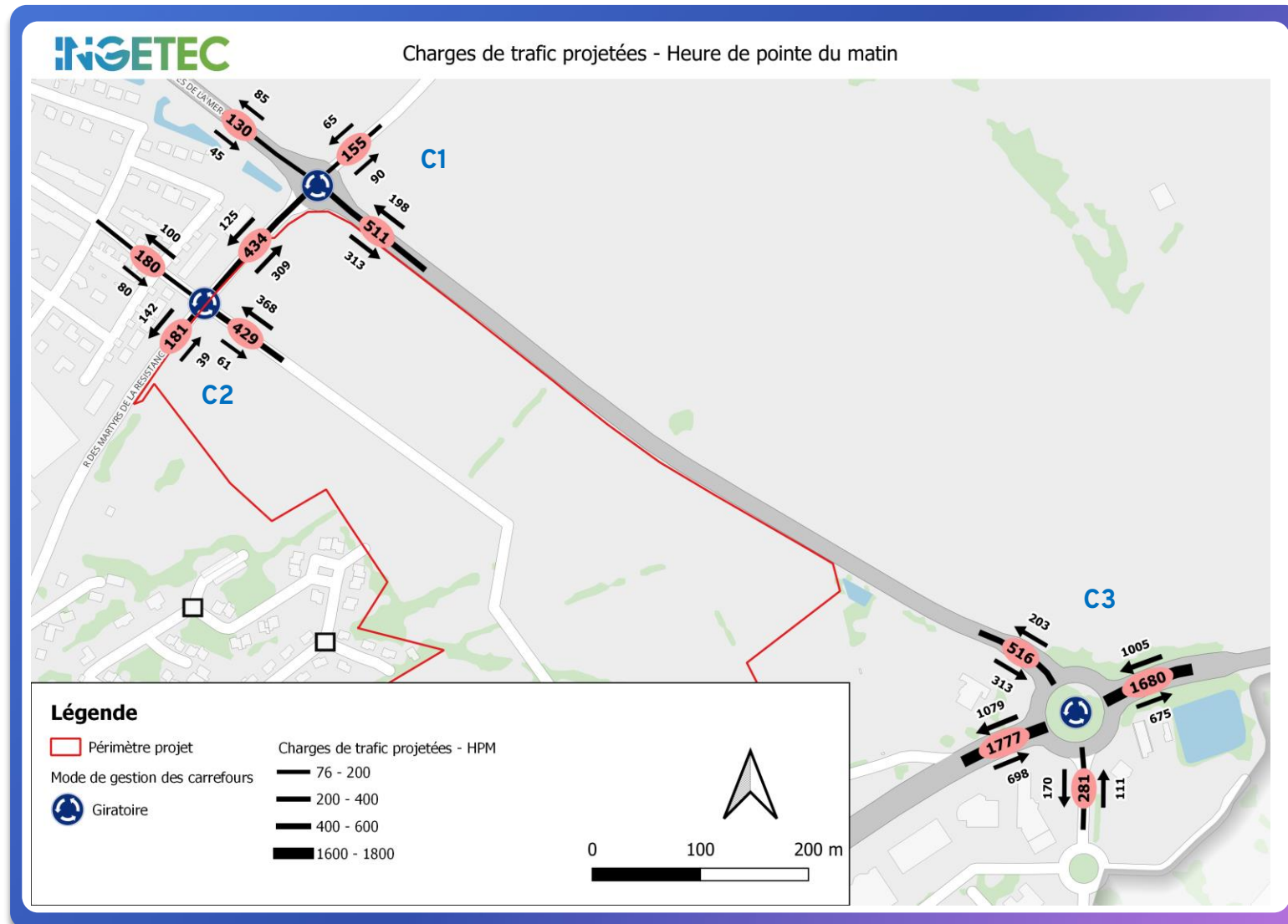
Les évolutions constatées entre la situation actuelle et la situation projetée sont les mêmes pour les hyperpointes caractéristiques du matin et du soir que sur la journée complète.

Elles s'échelonnent de **15 à 170%**. L'évolution la plus notable se fait sur la **rue des Martyrs de la Résistance** entre les deux giratoires. Cette portion permet en effet de lier la porte 1 de la ZAC aux routes départementales 485 et 925.

La **RD 485** entre la rue des Martyrs de la Résistance et la RD 925 est la deuxième portion d'axe qui supporte une importante évolution des charges de trafic (entre **60 et 70% d'évolution**).

A noter :

La génération de trafic aux heures de pointe a été réalisé uniquement pour la phase 1. D'une part, les valeurs sont plus élevées et d'autre part, compte tenu des faibles différences entre phase 1, phase 2 et les scénarios alternatifs, les conclusions auraient été similaires.





Charges de trafic à l'heure de pointe du soir

Charges de trafic projetées sur la base des comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

Les charges de trafic projetées aux heures de pointe du matin et du soir sont une déclinaison de la génération de trafic journalière réalisée ci-avant dans le document.

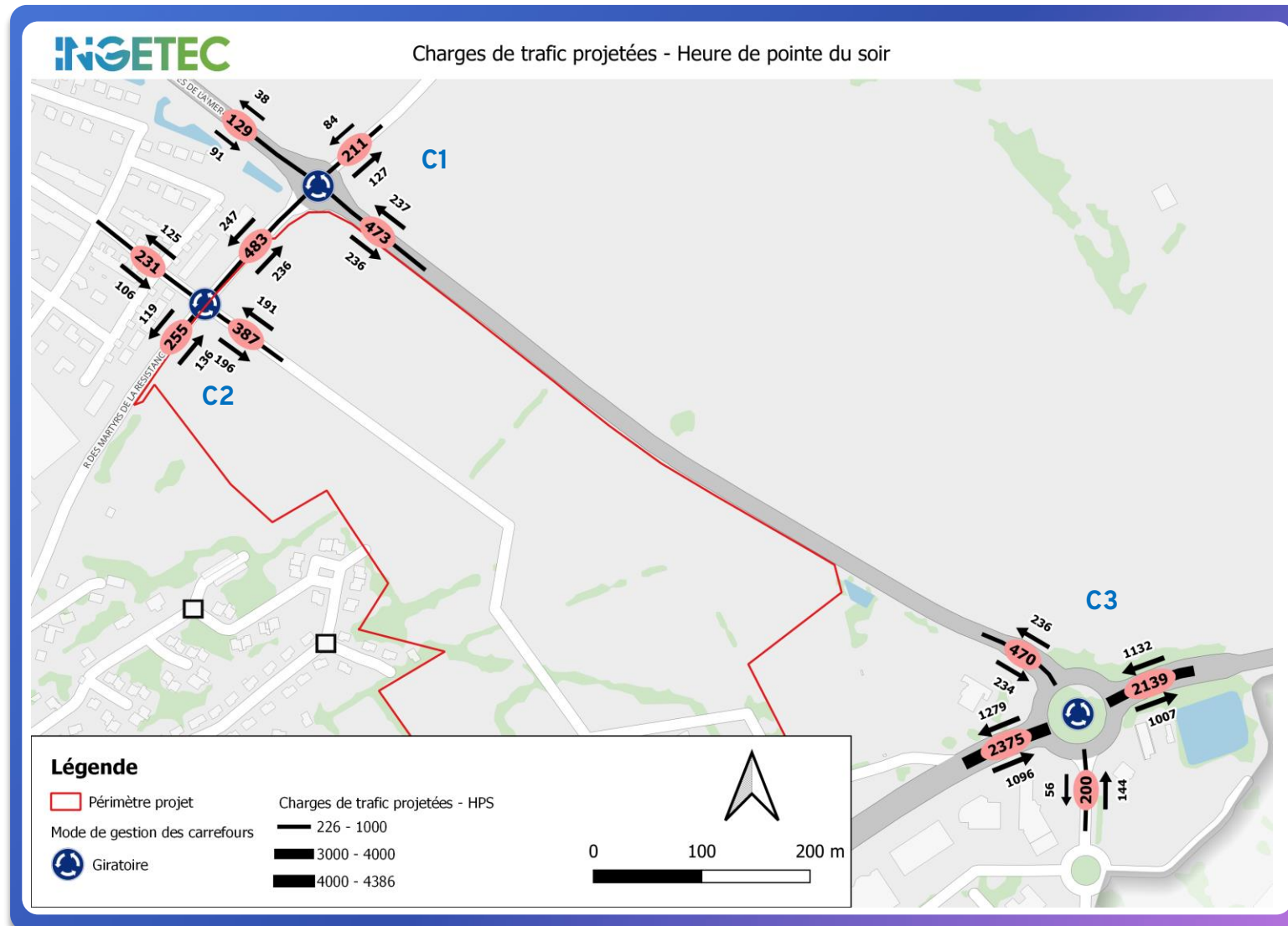
Les évolutions constatées entre la situation actuelle et la situation projetée sont les mêmes pour les hyperpointes caractéristiques du matin et du soir que pour la journée complète.

Elles s'échelonnent de **18 à 106%**. L'évolution la plus notable se fait sur la **rue des Martyrs de la Résistance** entre les deux giratoires. Cette portion permet en effet de lier la porte 1 de la ZAC aux routes départementales 485 et 925.

Le constat sur l'augmentation des volumes de trafic sur la **RD 485** est similaire entre les deux heures de pointe considérées.

A noter :

La génération de trafic aux heures de pointe a été réalisé uniquement pour la phase 1. D'une part, les valeurs sont plus élevées et d'autre part, compte tenu des faibles différences entre phase 1, phase 2 et les scénarios alternatifs, les conclusions auraient été similaires.





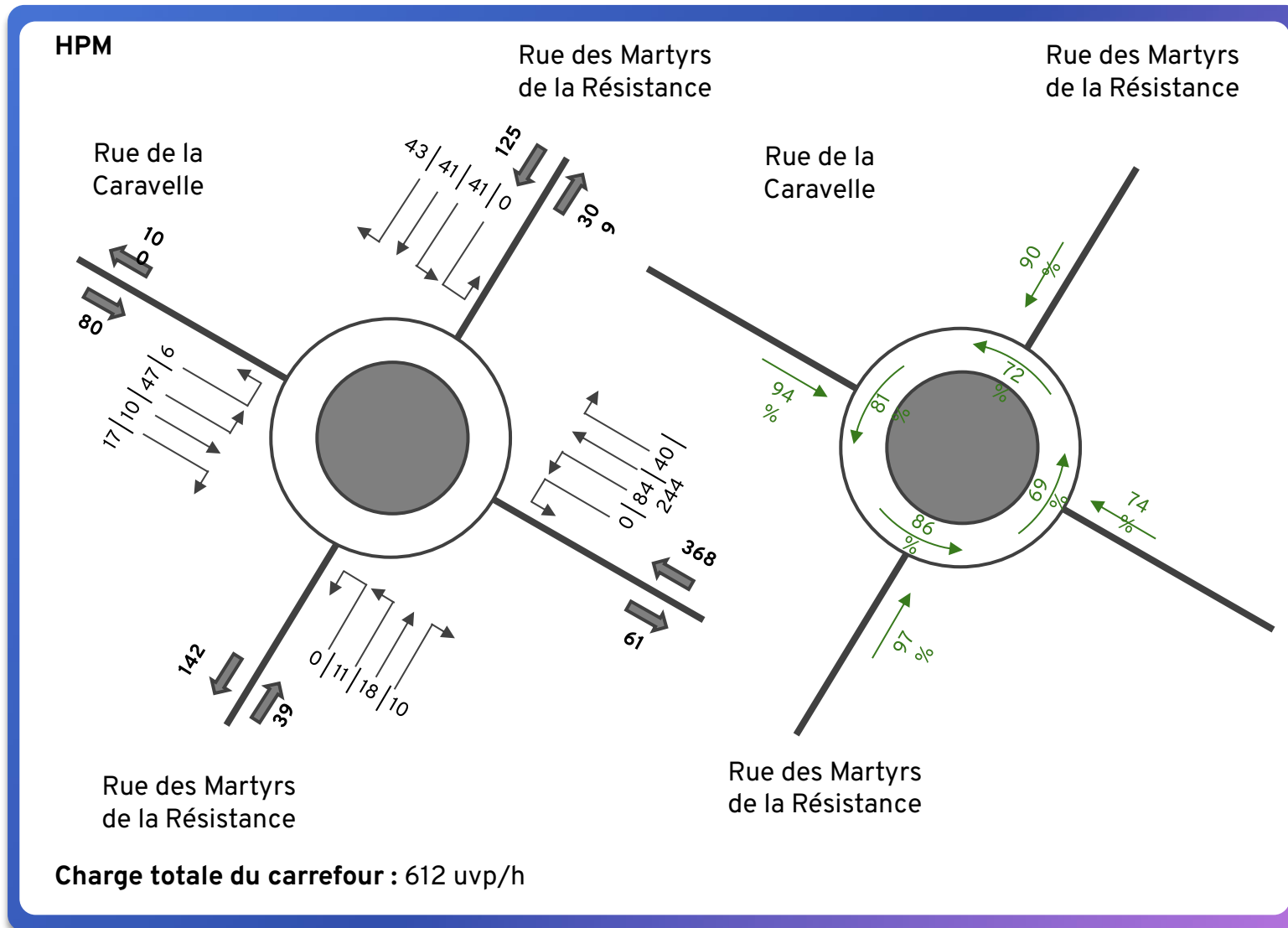
Carrefour n°2 : Rue des Martyrs de la résistance x Rue de la Caravelle

Trafic projeté sur la base des comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

La charge totale supporté par le carrefour est de **612 uvp/h** soit une augmentation de **234%**. Une telle augmentation est constatée sur ce giratoire car il accueille une des entrées principales de la ZAC Val d'Arquet Est.

L'ensemble des entrées ainsi que des portions d'anneaux ont des **réserves de capacité (> 70%)** nettement au-dessus du seuil de tolérance fixé à 20% de réserve de capacité.

L'écoulement des volumes de trafic sur ce giratoire resterait théoriquement fluide malgré l'implantation de la ZAC.





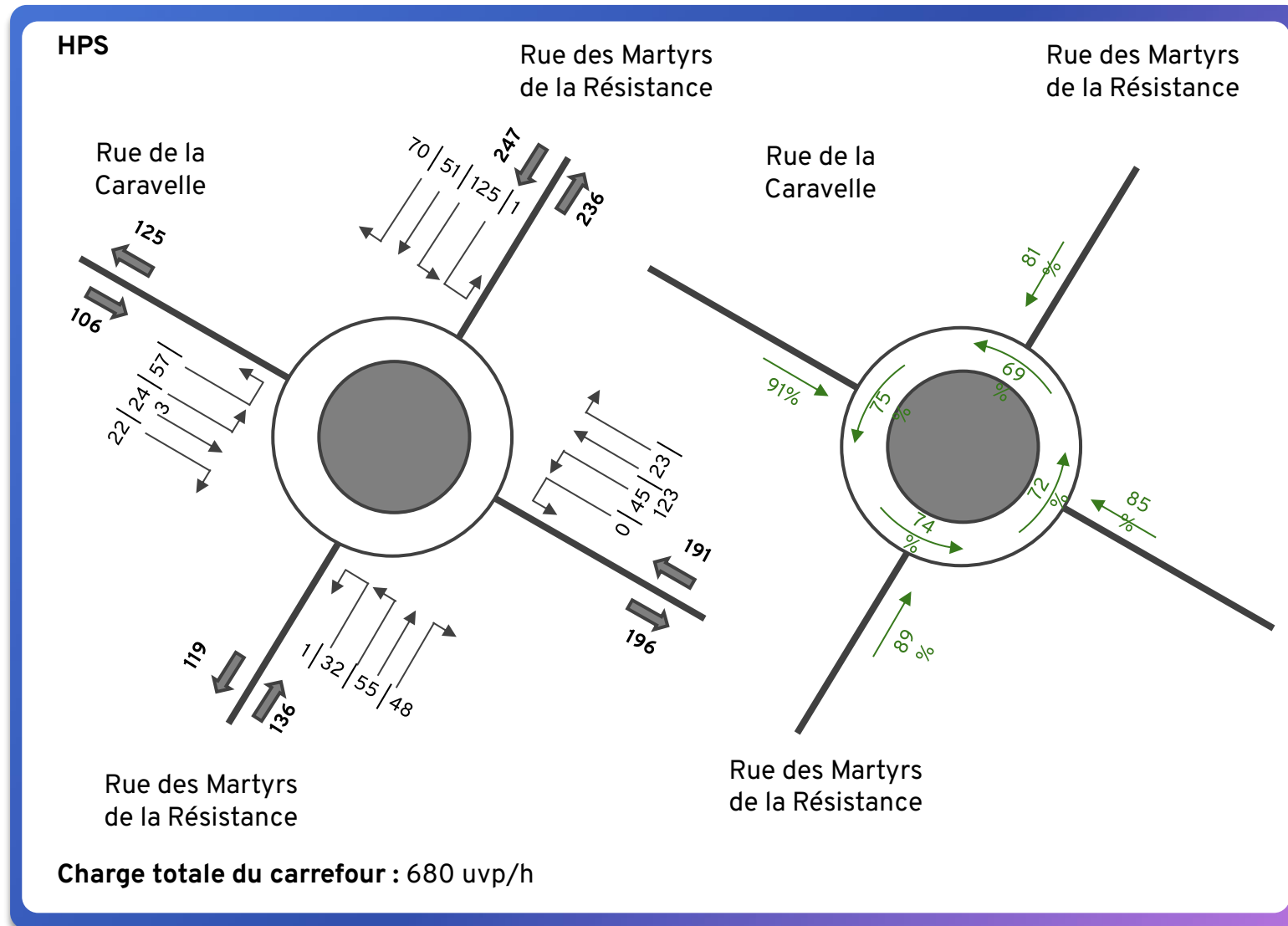
Carrefour n°2 : Rue des Martyrs de la résistance x Rue de la Caravelle

Trafic projeté sur la base des comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

La charge totale supporté par le carrefour est de **680 uvp/h** soit une augmentation de **133%**. Comme en heure de pointe du matin, cette augmentation est du à la création d'une nouvelle voie sur le giratoire correspondant à une des entrées principales de la ZAC.

L'ensemble des entrées ainsi que des portions d'anneaux ont des **réserves de capacité (> 70%)** nettement au-dessus du seuil de tolérance fixé à 20% de réserve de capacité.

L'écoulement des volumes de trafic resterait donc théoriquement fluide malgré l'implantation de la ZAC Val d'Arquet Est.





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

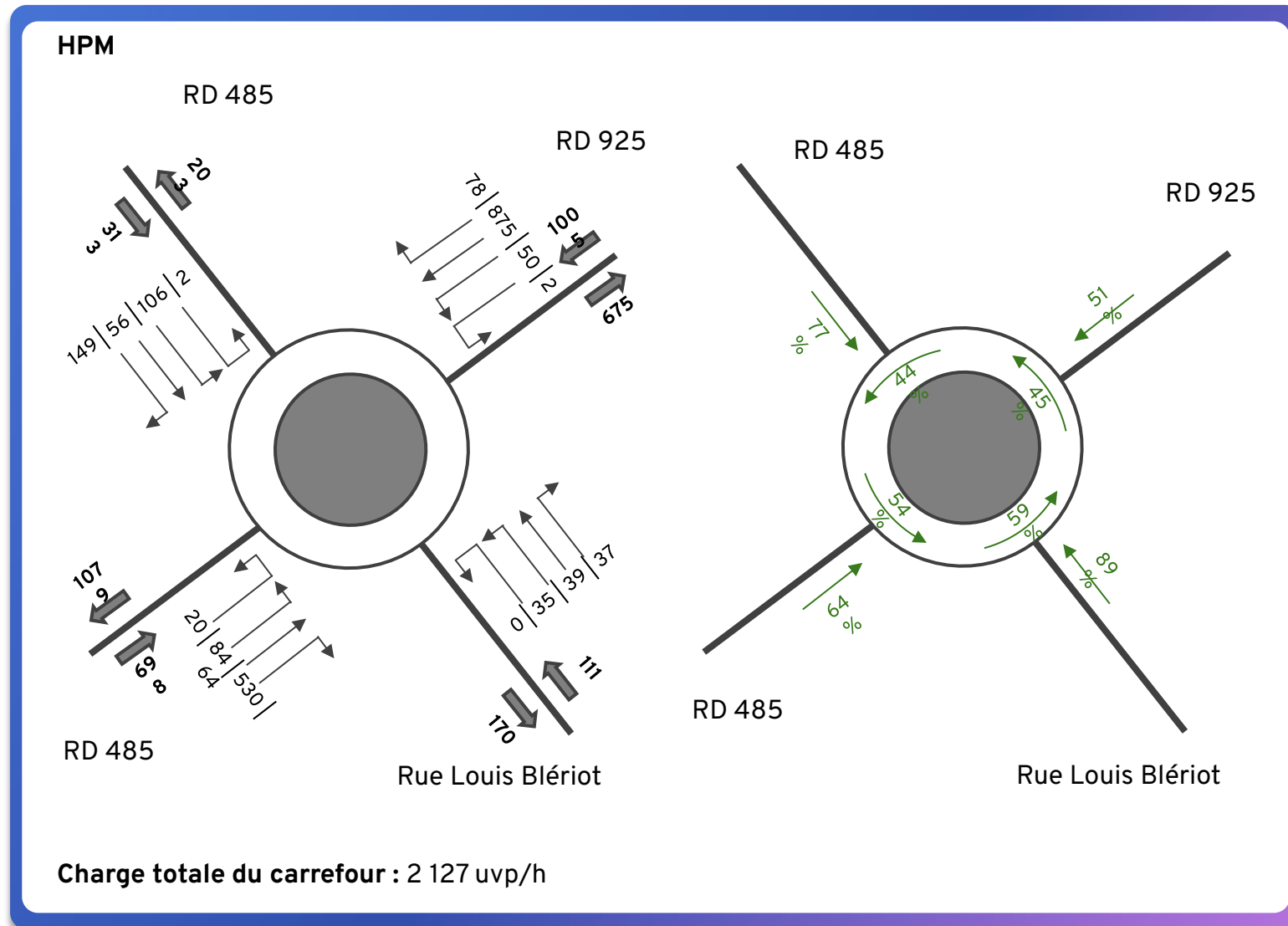
Trafic projeté sur la base des comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

La charge totale supporté par le carrefour est de **2 127 uvp/h** soit une augmentation de **25%**. L'évolution pour ce carrefour est nettement plus faible que les autres. En effet sachant qu'il est situé sur l'axe principal de contournement de la ville de Dieppe, son trafic est déjà fortement élevé.

Malgré des charges de trafic nettement plus importantes que pour les deux carrefours précédents, **les réserves de capacité de ce giratoire (> 40%) 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 resterait théoriquement fluide malgré la mise en place de la ZAC.





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

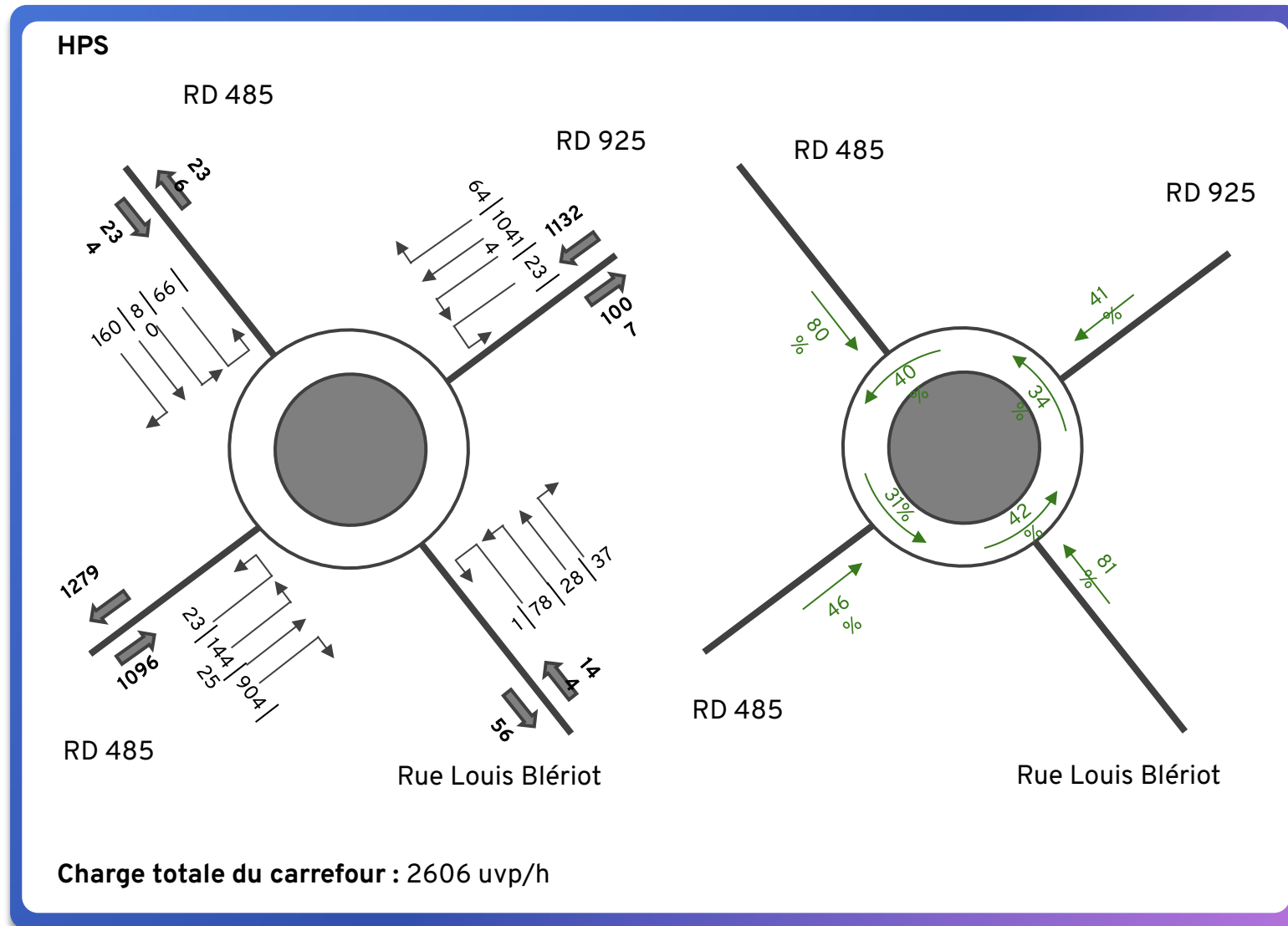
Trafic projeté sur la base des comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

La charge totale supporté par le carrefour est de **2 606 uvp/h** soit une augmentation de **23%**.

Malgré des charges de trafic nettement plus importantes que pour les deux carrefours précédents, **les réserves de capacité (> 30%) 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.



AGENCE NORMANDIE
135, Allée Paul Langevin
76230 BOIS GUILLAUME

paulinebaudet@ingetec.fr

leorayssac@ingetec.fr



Annexe - Calcul de capacité C1



Charges de trafic projetées, définies par INGETEC sur la base des 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	0	9	31	5					45	85	158
	2	6	0	244	59					309	125	78
	3	75	94	3	26					198	317	70
	4	4	22	39	0					65	90	178
	5									0	0	243
	6									0	0	243
	7									0	0	243
	8									0	0	243
		85	125	317	90	0	0	0	0			

HPS 17h30 - 18h30

vers		1	2	3	4	5	6	7	8	Q _e	Q _s	Q _c
de	1	1	20	57	13					91	38	258
	2	10	1	148	77					236	247	102
	3	23	177	0	37					237	236	102
	4	4	49	31	0					84	127	212
	5									0	0	296
	6									0	0	296
	7									0	0	296
	8									0	0	296
		38	247	236	127	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	45	85	158	183	1 338	3%	14%	91	38	258	269	1 281	7%	22%
2	Rue des Martyrs Sud	16	1	0,29	1	309	125	78	114	1 398	22%	27%	236	247	102	174	1 348	18%	26%
3	RD 485 Est	17	1	0,26	1	198	317	70	152	1 385	15%	22%	237	236	102	163	1 355	17%	25%
4	Rue des Martyrs Nord	17	1	0,26	1	65	90	178	201	1 321	5%	16%	84	127	212	245	1 282	7%	20%
5	...	0	1	0	1														
6	...	0	1	0	1														
7	...	0	1	0	1														
8	...	0	1	0	1														

Annexe - Calcul de capacité C2



Charges de trafic projetées, définies par INGETEC sur la base des comptages directionnels réalisés par ALYCE le 18/10/2024.

HPM 8h00 - 9h00

		vers								Q _e	Q _s	Q _c
de		1	2	3	4	5	6	7	8			
1		6	17	10	47					80	100	166
2		11	0	10	18					39	142	104
3		40	84	0	244					368	61	82
4		43	41	41	0					125	309	141
5										0	0	266
6										0	0	266
7										0	0	266
8										0	0	266
		100	142	61	309	0	0	0	0			

HPS 17h30 - 18h30

		vers								Q _e	Q _s	Q _c
de		1	2	3	4	5	6	7	8			
1		3	22	24	57					106	128	223
2		32	1	48	55					136	119	210
3		23	45	0	123					191	197	149
4		70	51	125	1					247	236	104
5										0	0	351
6										0	0	351
7										0	0	351
8										0	0	351
		128	119	197	236	0	0	0	0			

	Branche	b [m]	Nbr voies d'entrée	Cl	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	80	100	166	226	1 299	6%	19%	106	128	223	300	1 234	9%	25%
2	Rue des Martyrs Sud	8	1	0,6	1	39	142	104	189	1 332	3%	14%	136	119	210	281	1 250	11%	26%
3	Entrée ZAC 1	9	1	0,56	1	368	61	82	116	1 397	26%	31%	191	197	149	259	1 269	15%	28%
4	Rue des Martyrs Nord	8	1	0,6	1	125	309	141	326	1 210	10%	28%	247	236	104	246	1 282	19%	31%
5	...	0	1	0	1														
6	...	0	1	0	1														
7	...	0	1	0	1														
8	...	0	1	0	1														

Annexe - Calcul de capacité C3



Charges de trafic projetées, définies par INGETEC sur la base des 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	20	64	530	84					698	1 079	216
	2	35	0	37	39					111	170	744
	3	875	50	2	78					1 005	675	180
	4	149	56	106	2					313	203	982
	5									0	0	1 295
	6									0	0	1 295
	7									0	0	1 295
	8									0	0	1 295
		1 079	170	675	203	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	25	904	144					1 096	1 302	102
	2	78	1	37	28					144	57	1 141
	3	1 041	23	4	64					1 132	1 011	274
	4	160	8	66	0					234	236	1 170
	5									0	0	1 404
	6									0	0	1 404
	7									0	0	1 404
	8									0	0	1 404
		1 302	57	1 011	236	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	698	1 079	216	259	1 270	36%	46%	1 096	1 302	102	202	1 321	54%	59%
2	Rue Louis Blériot	17	1	0,26	1	111	170	744	565	998	11%	41%	144	57	1 141	814	777	19%	58%
3	RD 925 Nord	23	2	0,1	0,65	1 005	675	180	194	1 328	49%	55%	1 132	1 011	274	293	1 240	59%	66%
4	RD 485 Ouest	22	2	0,1	0,65	313	203	982	708	871	23%	56%	234	236	1 170	843	751	20%	60%
5	...	0	1	0	1														
6	...	0	1	0	1														
7	...	0	1	0	1														
8	...	0	1	0	1														