

Analyse des charges de trafic cumulées issues des projets ZAC Val d'Arquet Est (*INGETEC*) et Eurochannel III

**Elaboration du dossier d'évaluation
environnementale**

Diagnostic Mobilité
Phase complémentaire : Analyse cumulative



1.

Implantation des projets

2.

Rappel des résultats des deux études

3.

Synthèse des résultats et objectifs de l'étude

4.

Charges de trafic cumulées

5.

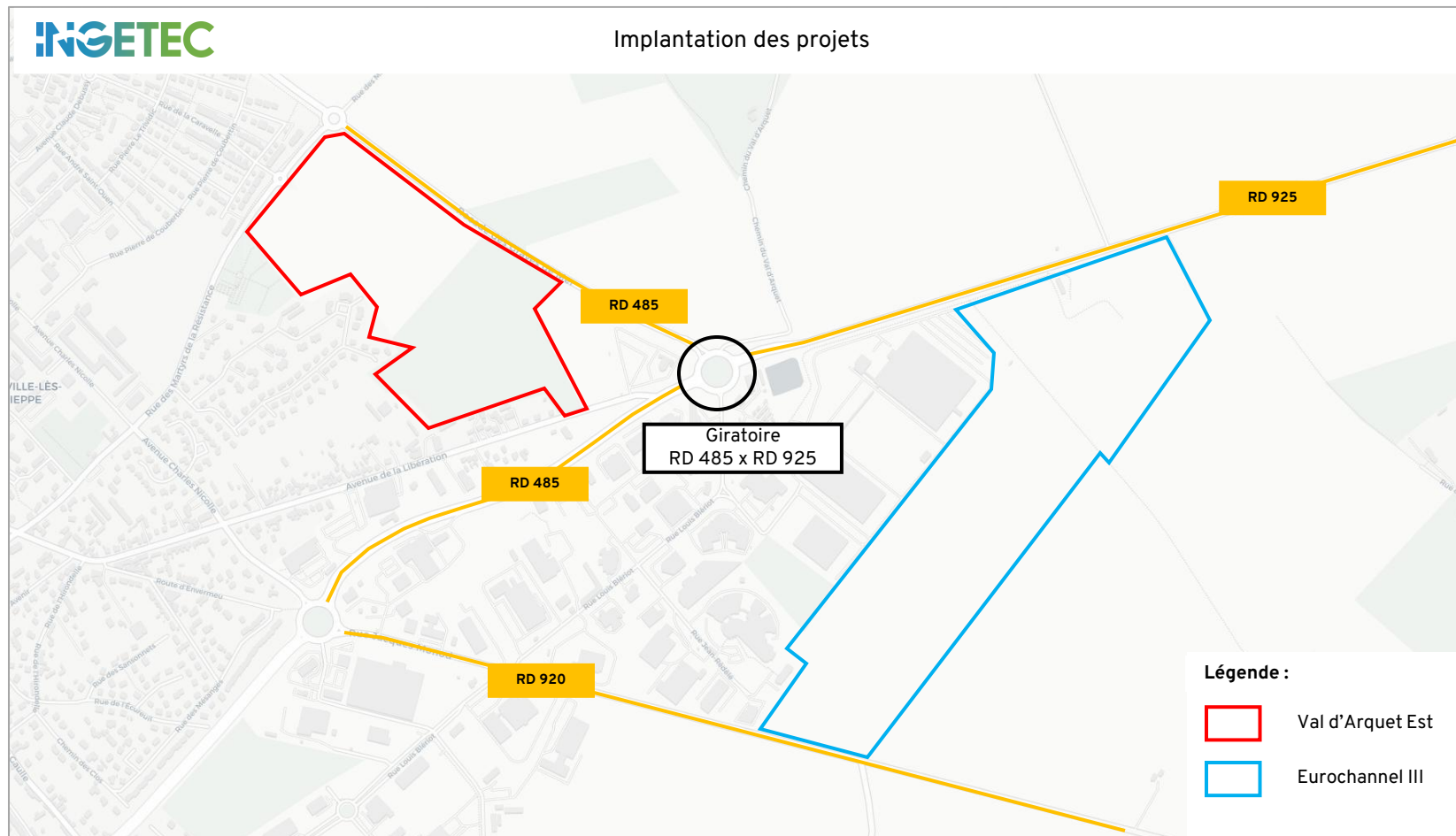
Effets cumulés - Réserves de capacité

6.

Recommandations

7.

Conclusion



Compte tenu de l'implantation des deux projets, on constate que leurs voies de desserte se rejoignent en de nombreux points. Dans ce contexte, il est pertinent d'analyser les impacts cumulés de ces deux projets, notamment au niveau du **giratoire entre les routes départementales 485 et 925 et les RD 485 et 920**, qui constitue un point névralgique pour leur interaction.

Enjeux : étudier l'impact cumulé des projets Val d'Arquet Est et Eurochannel III et notamment l'impact sur les carrefours giratoires entre les RD 485 et 925 et les RD 485 et 920.

2. Rappel des résultats des deux études



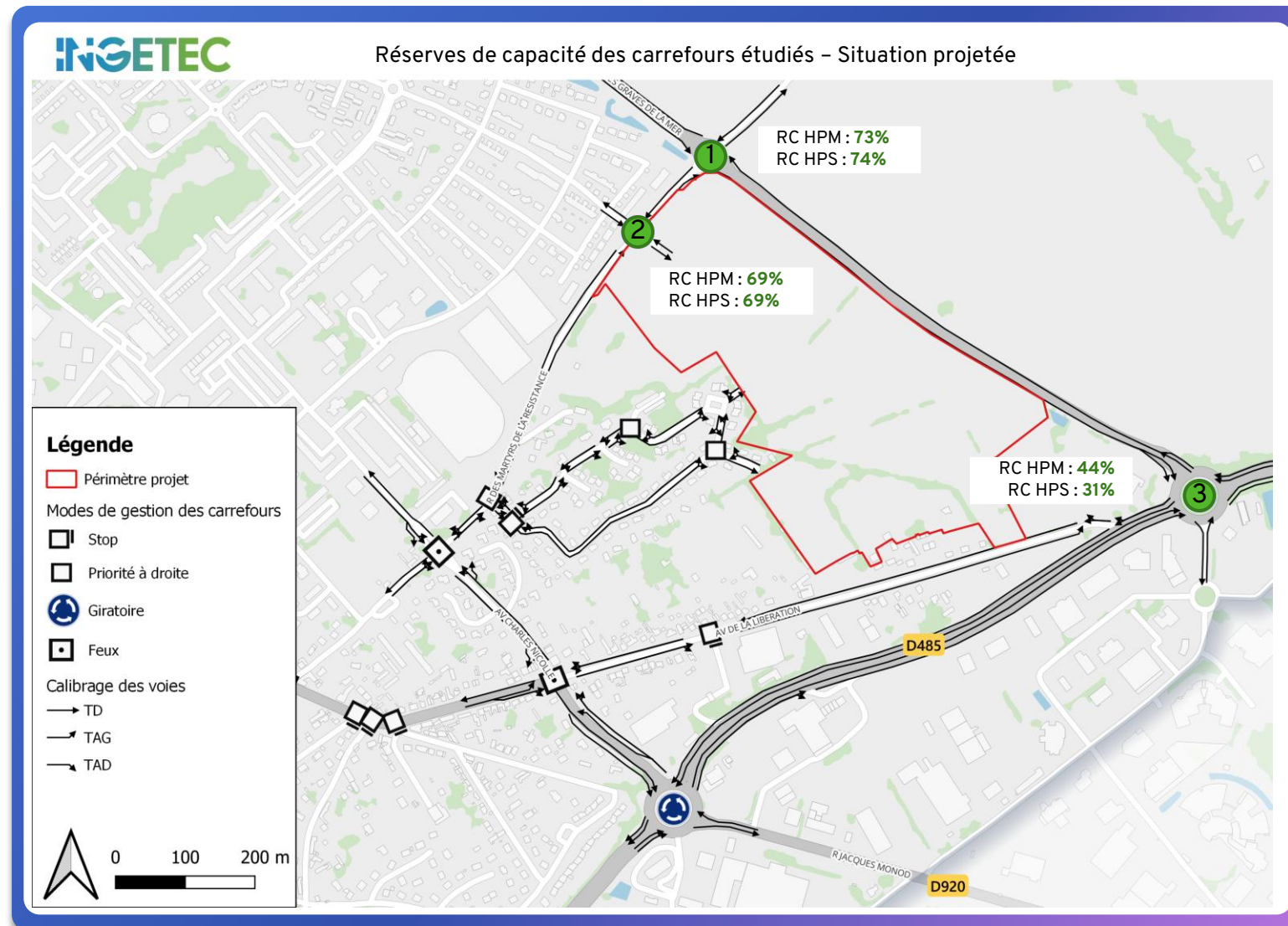
Étude n°1 : Val d'Arquet Est – INGETEC

L'étude de trafic réalisée dans le cadre du projet **Val d'Arquet Est** met en évidence une augmentation sensible des flux aux heures de pointe du matin et du soir. Cette évolution est **particulièrement marquée en phase 1**, du fait de la **présence temporaire de la résidence mobilité**, puis se stabilise à des niveaux plus modérés une fois le quartier aménagé à terme.

Néanmoins, l'analyse détaillée du réseau et des principaux carrefours montre que, malgré ces hausses de circulation, les **infrastructures routières disposent de réserves de capacité suffisantes**. Les conditions d'écoulement demeurent donc globalement fluides, et **les charges de trafic projetées restent acceptables** au regard des capacités du réseau viaire structurant.

Enjeux : étudier l'impact cumulé des projets Val d'Arquet Est et Eurochannel III et notamment l'impact sur les carrefours giratoires entre les RD 485 et 925 et les RD 485 et 920.

→ **NB** : À noter que le scénario étudié correspond au cas le plus dimensionnant, à savoir la phase 1, sans prendre en compte les scénarios alternatifs liés à la mise en place de navettes.



2. Rappel des résultats des deux études



Étude n°2 : EUROCHANNEL III

L'étude de trafic pour le projet Eurochannel III conclut que le réseau routier, notamment les axes RD925 et RD920, **peut absorber les quelque 400 véhicules supplémentaires générés aux heures de pointe.**

L'analyse a comparé deux options d'accès sur la RD925 :

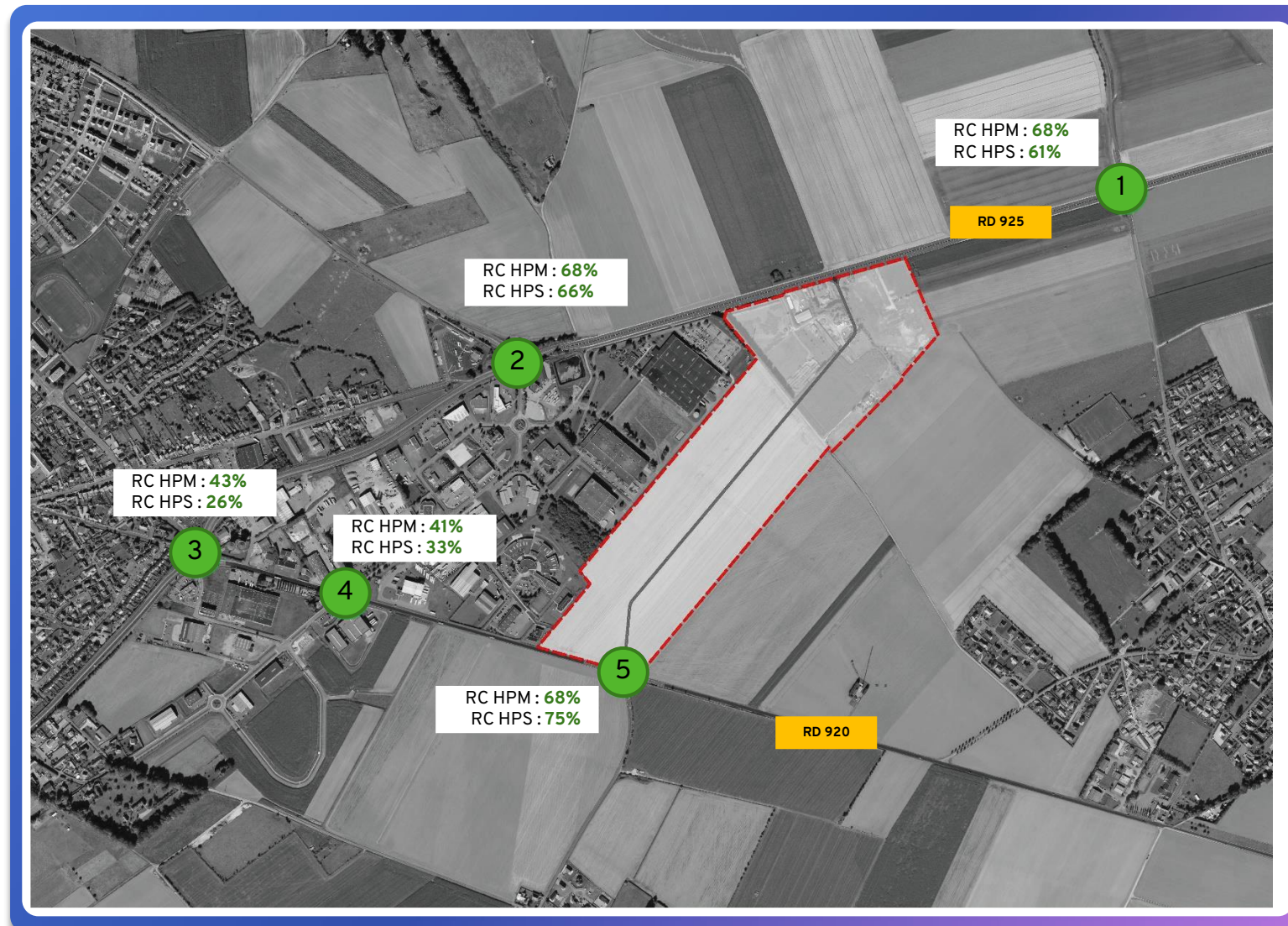
La **première**, un simple "tourne-à-droite", s'avère peu fonctionnelle car elle imposerait des détours de 1,5 km via des demi-tours aux giratoires voisins.

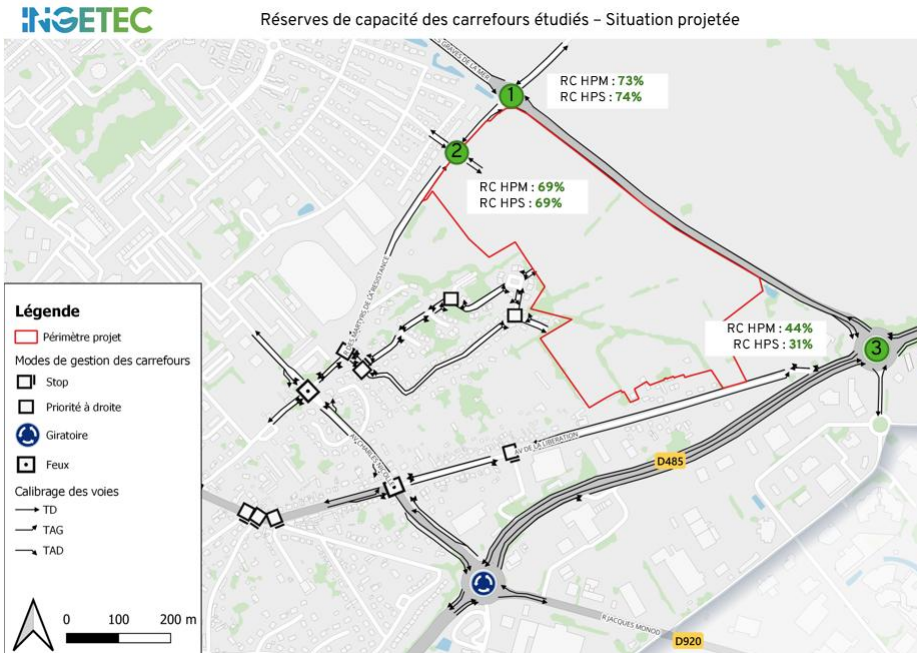
La **seconde option**, la création d'un nouveau giratoire, offre un accès direct et logique, supprimant ces manœuvres.

Bien que les deux scénarios maintiennent des réserves de capacité confortables sur le réseau, l'étude **préconise sans équivoque la création du giratoire**. Cette solution est jugée plus performante, plus lisible et évite une circulation superflue, ce qui en fait le meilleur choix pour le développement du site.

Enjeux : étudier l'impact cumulé des projets Val d'Arquet Est et Eurochannel III et notamment l'impact sur les carrefours giratoires entre les RD 485 et 925 et les RD 485 et 920.

→ **NB** : À noter que le scénario étudié correspond au cas le plus dimensionnant, à savoir l'option n°1 de tourne-à-droite, sans prendre en compte la possibilité de créer un giratoire.





Seuils d'acceptabilité des réserves de capacité

$R > 25\%$: Bon fonctionnement du carrefour

$5\% < R < 25\%$: Files d'attente assez longues à prévoir aux hyperpointes

$0\% < R < 5\%$: Limite de saturation, fortes perturbations à prévoir

$R < 0\%$: Saturation, accumulation de trafic

Pris individuellement, le réseau viaire à proximité des deux projets d'aménagement est capable d'absorber l'ensemble des déplacements induits par ces nouveaux aménagements, sans risque de congestion particulier. Cependant, comme il sera analysé dans la suite de cette étude, il convient d'examiner les impacts cumulés de ces deux projets afin de voir si ils sont compatibles entre eux et avec le réseau viaire existant

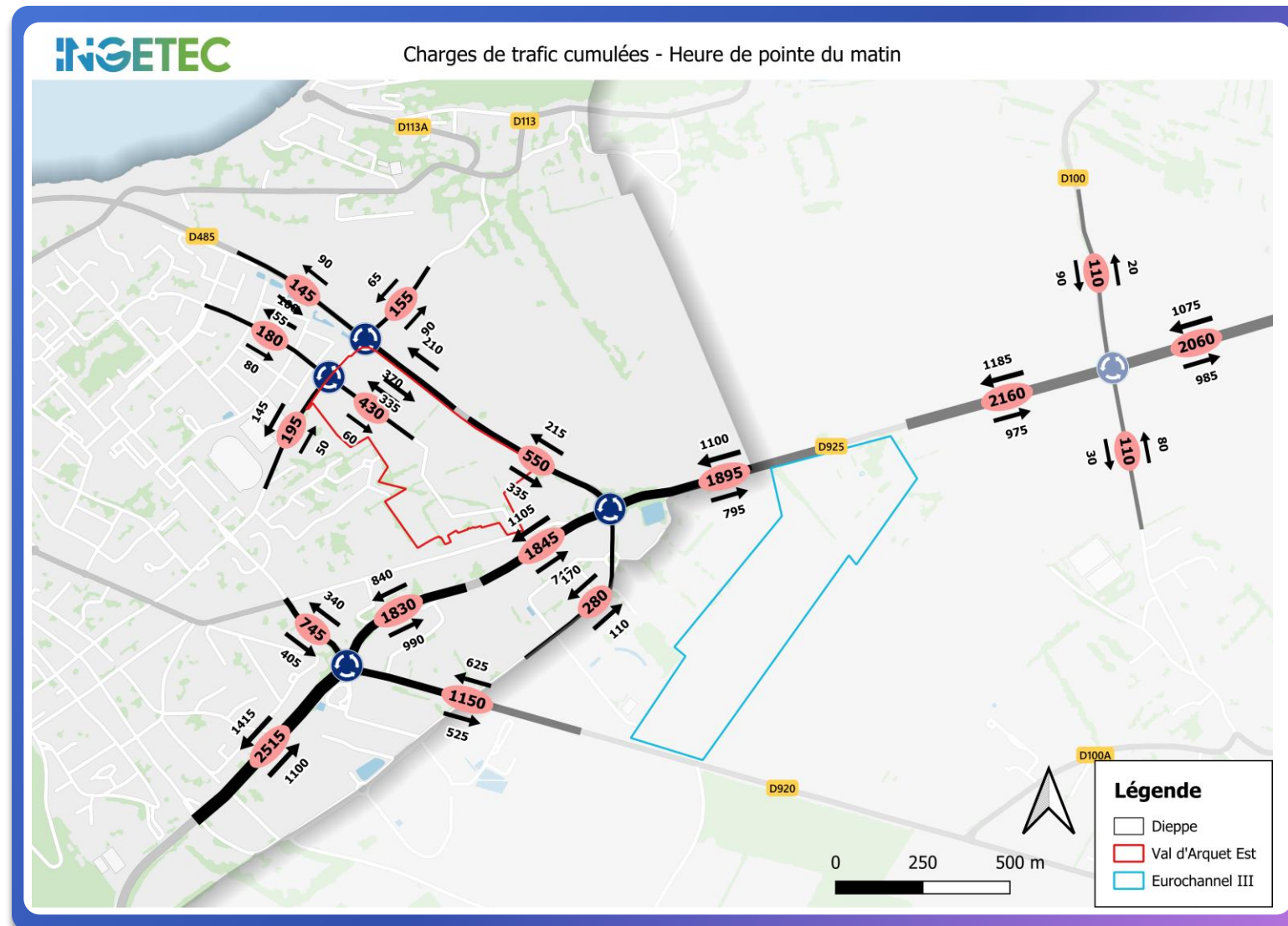
4. Charges de trafic cumulées - Heure de pointe du matin



La carte présentée ci-contre regroupe l'ensemble des données issues des études n°1 et n°2. Ces deux analyses se basent sur des comptages routiers effectués à des périodes différentes : INGETEC a réalisé ses mesures en 2024/2025, tandis que l'étude EUROCHANNEL III repose sur des données de 2020 avec une projection à l'horizon 2025/2026.

Les périodes de comptage ou de projection étant proches, **une comparaison est possible, même si certaines disparités peuvent apparaître entre les deux jeux de données.**

De manière analogue aux études mutuelles, on remarque une forte démarcation (hiérarchie) entre le **réseau structurant** (RD 485 Sud-Ouest, RD 925), le **réseau secondaire** (RD 485 Nord-Ouest, RD 920) et le **réseau de desserte locale** (rue des Martyrs de la Résistance, rue de la Caravelle). Une certaine **pendularité** des déplacements apparaît sur l'axe principale du réseau avec une prédominance des flux en direction de l'agglomération Dieppoise.

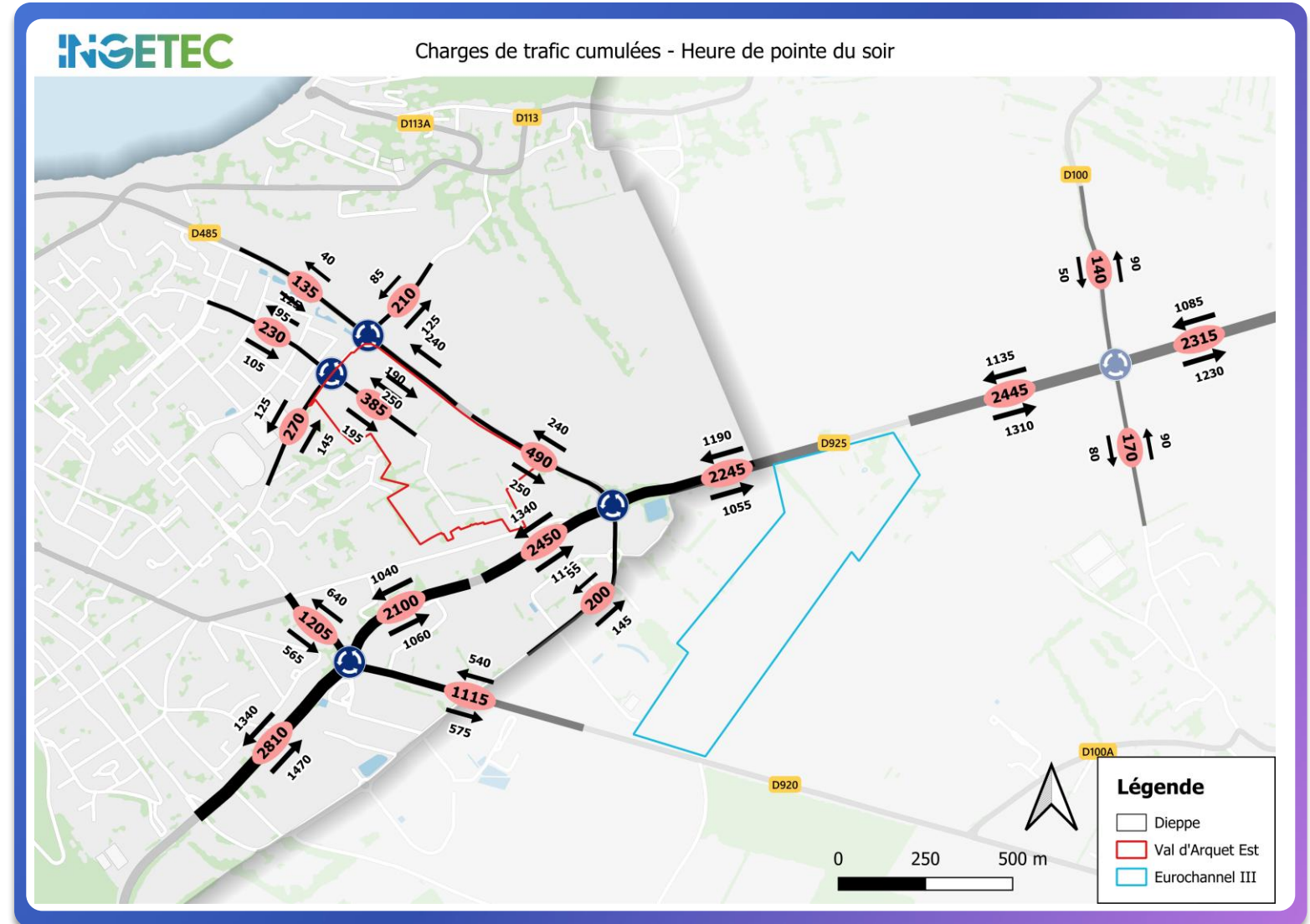


4. Charges de trafic cumulées - Heure de pointe du soir



Le **constat hiérarchique** reste similaire à celui observé lors de la pointe du matin, avec un réseau structurant fortement sollicité.

Toutefois, la **répartition des flux diffère** en soirée : certains axes voient progressivement s'inverser la pendularité, tandis que d'autres connaissent un équilibre, conséquence de la **diversité des flux et des motifs de déplacement** en soirée.



5. Effets cumulés - Réserves de capacité - Heure de pointe du matin



Les charges de trafic connaissent une augmentation due à la mutualisation des impacts, mais sans atteindre des niveaux susceptibles de générer des phénomènes de congestion. **Les réserves de capacité demeurent supérieures à 25 %**, seuil généralement retenu comme critique avant l'apparition des premières difficultés de circulation. Ainsi, **les projets apparaissent compatibles** avec les flux induits par les deux opérations présentées précédemment.

Dans le détail, les réserves de capacité, initialement comprises entre **43 % et 73 %**, se situent désormais entre **33 % et 71 %**. Cette évolution témoigne d'une hausse mesurée des charges de trafic, sans impact significatif sur le fonctionnement global du réseau. Il n'apparaît donc **pas nécessaire** de prévoir d'aménagements complémentaires sur le réseau viaire, ni d'engager une évolution notable des parts modales de déplacement, même si une telle orientation contribuerait à améliorer encore la fluidité du trafic.

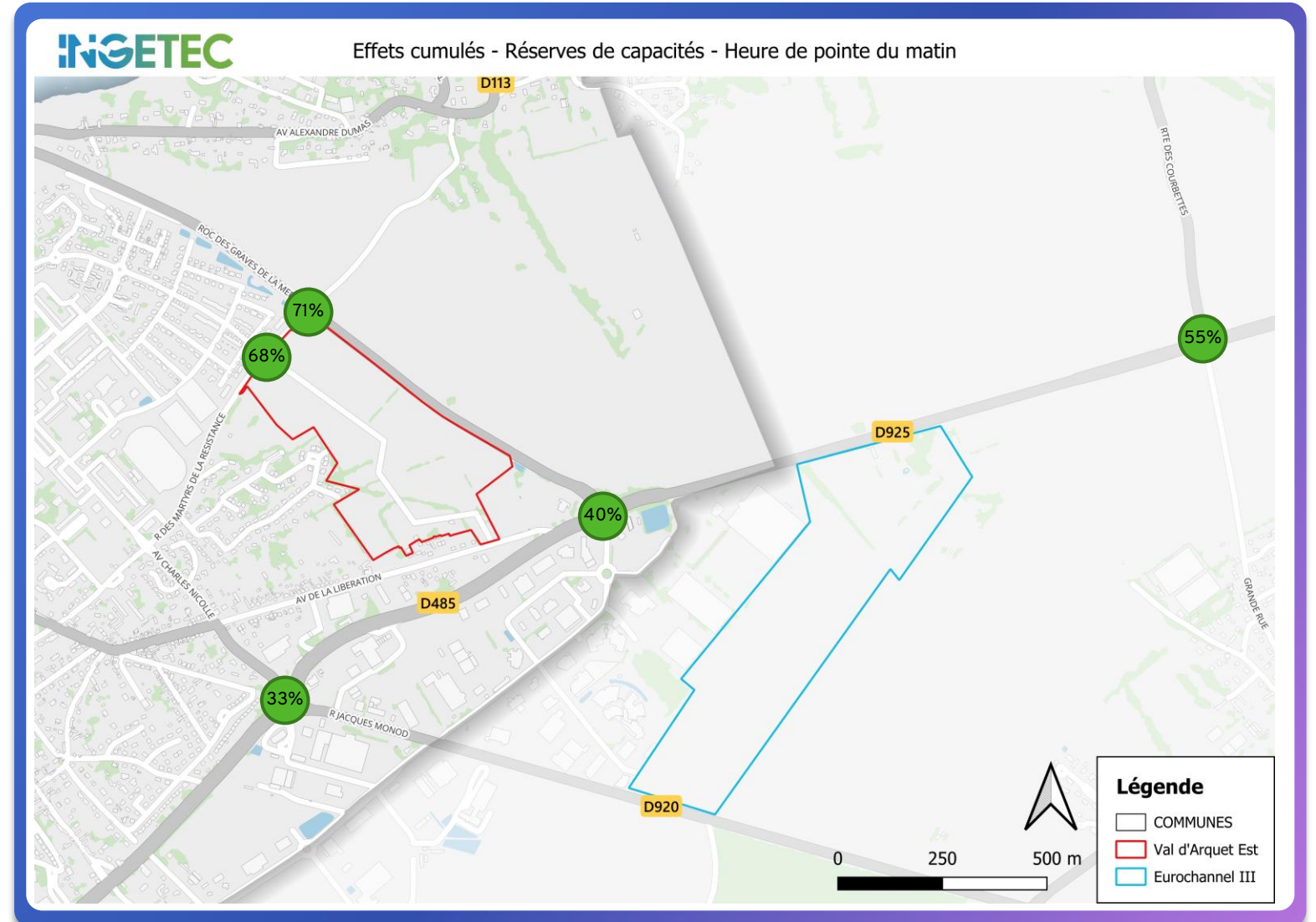
Seuils d'acceptabilité des réserves de capacité

R > 25% : Bon fonctionnement du carrefour

5% < R < 25% : Files d'attente assez longues à prévoir aux hyperpointes

0% < R < 5% : Limite de saturation, fortes perturbations à prévoir

R < 0% : Saturation, accumulation de trafic



5. Effets cumulés - Réserves de capacité - Heure de pointe du soir



Pour la période de pointe du soir, le constat demeure globalement similaire, bien que l'écoulement des flux sur l'un des carrefours apparaisse plus préoccupant. En effet, le carrefour situé à l'intersection de la RD 485 et de la RD 920 verra sa réserve de capacité chuter sous le seuil de tolérance de 25 %, pour atteindre 16 %.

Si ces résultats n'excluent pas la compatibilité des projets dans leur ensemble, ils impliquent néanmoins la mise en œuvre de solutions adaptées afin d'éviter une surcharge locale du réseau. Il conviendra, à ce titre, de suivre les recommandations formulées dans la présente étude ainsi que celles déjà établies dans le cadre du projet Val d'Arquet Est, qui visent à limiter l'apparition de congestions automobiles potentielles.

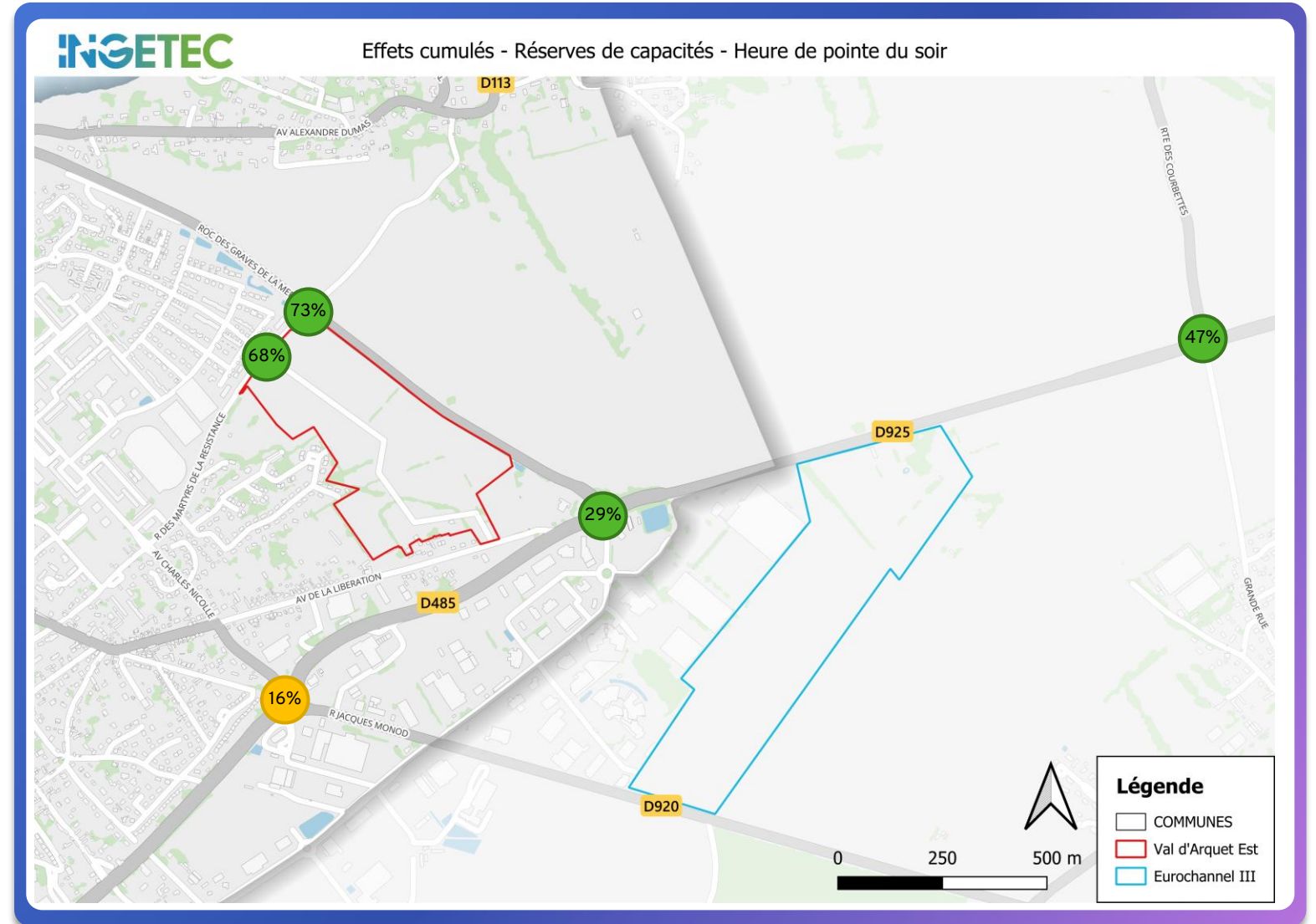
Seuils d'acceptabilité des réserves de capacité

$R > 25\%$: Bon fonctionnement du carrefour

$5\% < R < 25\%$: Files d'attente assez longues à prévoir aux hyperpointes

$0\% < R < 5\%$: Limite de saturation, fortes perturbations à prévoir

$R < 0\%$: Saturation, accumulation de trafic



Précédemment, il a été montré que les réserves de capacité restaient globalement acceptables, à l'exception du giratoire RD 920 / RD 485 en heure de pointe du soir. Bien que la valeur observée y soit **inférieure au seuil de 25 %, elle demeure au-delà de 10 %**, ce qui peut être considéré comme tolérable dans un contexte urbain tel que celui du secteur étudié. Des actions correctives peuvent donc être envisagées sans qu'il soit nécessaire de réaménager le réseau viaire.

Il convient par ailleurs de rappeler que l'analyse porte uniquement sur la **phase 1 du Val d'Arquet Est** et qu'à terme, la **suppression de la résidence mobilité** entraînera une baisse des charges de trafic. De plus, les recommandations ci-contre émises dans l'étude initiale du Val d'Arquet Est **prévoient déjà la mise en place de services alternatifs** visant à réduire la part modale de la voiture individuelle.

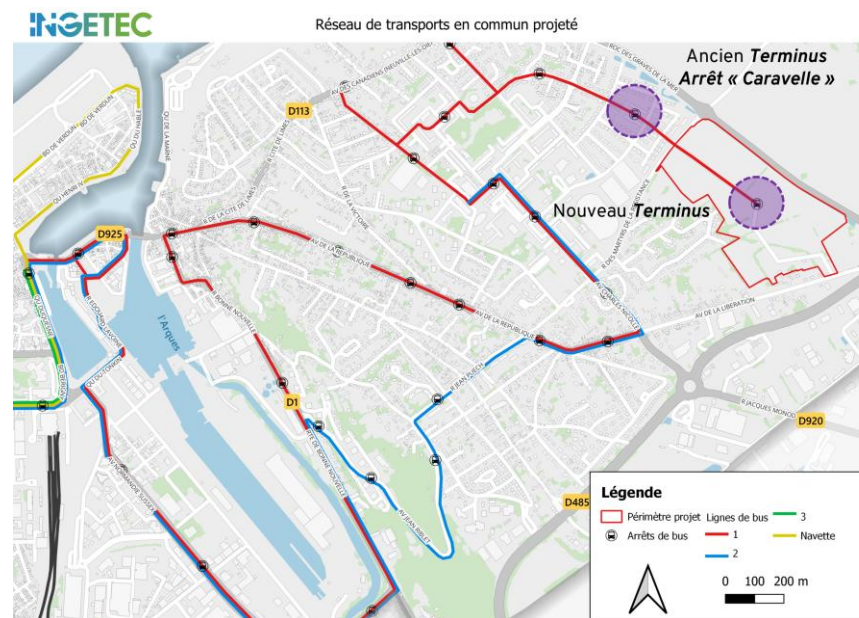
Ces mesures, si elles sont déployées, devrait **contribuer à améliorer la situation et à limiter les risques de congestion**.

Rappel des recommandations – Val d'Arquet Est

Deux scénarios alternatifs reposent sur la mise en place d'un système de navettes pour acheminer les ouvriers vers le chantier de l'EPR de Penly, afin de limiter les déplacements automobiles :

- **Scénario 1** : ramassage partiel (50 % navettes / 50 % VP), considéré comme l'hypothèse la plus réaliste et favorable,
- **Scénario 2** : ramassage total (100 % navettes).

Ces scénarios permettent d'évaluer les bénéfices potentiels d'un rabattement en transport collectif, tant en termes de réduction du trafic routier que d'impact environnemental. Ils concernent uniquement la phase 1, la phase 2 n'intégrant qu'un seul scénario.



En complément des scénarios alternatifs, la création de la ZAC Val d'Arquet Est s'accompagnera du **prolongement d'une ligne de bus existante**, permettant de desservir les principaux pôles générateurs de Dieppe en transport en commun et de **limiter ainsi le recours à la voiture individuelle**.

La mise en place de cette ligne contribuera ainsi à réduire le trafic généré par la ZAC Val d'Arquet Est et, par conséquent, à **désaturer certains axes du réseau viaire, améliorant ainsi leur fluidité**.



- Les **deux études initiales**, menées respectivement dans le cadre du projet **Val d'Arquet Est** et du projet **Eurochannel III**, ont montré que, pris isolément, chacun de ces aménagements génère une hausse de trafic aux heures de pointe, tout en **restant compatible avec la capacité du réseau viaire existant**. Dans le cas du Val d'Arquet Est, cette augmentation est particulièrement marquée en phase 1 en raison de la présence temporaire de la résidence mobilité, avant de **se stabiliser à terme avec la restructuration de la ZAC**.
- L'étude cumulative réalisée par la suite met en lumière les **impacts combinés des deux projets**. Si certaines situations de tension apparaissent, notamment au giratoire RD 920 / RD 485 en pointe du soir, elles **demeurent ponctuelles et tolérables** dans un contexte urbain. Globalement, le réseau **conserve des réserves de capacité suffisantes pour absorber les flux induits**.
- À terme, la suppression de la résidence mobilité et la mise en œuvre des mesures déjà recommandées dans le cadre du Val d'Arquet Est (prolongement de ligne de bus, développement de solutions alternatives à la voiture individuelle) contribueront à **limiter la pression sur le réseau et à prévenir l'apparition de congestions durables**.
- Ainsi, les deux projets apparaissent compatibles avec le fonctionnement global du réseau viaire, **sous réserve de l'application des recommandations formulées**.

AGENCE NORMANDIE
135, Allée Paul Langevin
76230 BOIS GUILLAUME

paulinebaudet@ingetec.fr

leorayssac@ingetec.fr

