



3 - Résumé non technique

Val d'Arquet Est



Informations générales

Maîtrise d'ouvrage (et partenaires)	
	<p>3F Normanvie</p> <ul style="list-style-type: none"> ✉ 189 rue de la Briqueterie, 76200 SAINT AUBIN SUR SCIE 👤 Michel SAYASITHSENA
Groupement d'études	
	<p>INGETEC</p> <ul style="list-style-type: none"> ✉ 135 allée Paul Langevin, 76230 BOIS GUILLAUME 👤 Mathieu DECAIGNY 👤 Amélie DOSSIER
Partenaires	
	
Caractéristiques du projet	
Intitulé	Projet d'aménagement sur le site du Val d'Arquet Est
Ville	Dieppe
Département	Seine-Maritime (76)

Préambule explicatif

Conformément à l'article R*122-5 du Code de l'environnement, ce dossier (qui est extrait de l'étude d'impact afin de faciliter sa manipulation) constitue le résumé non technique de l'étude d'impact de l'opération d'aménagement Val d'Arquet Est qui est portée par 3F Normandie au stade du permis d'aménager.

L'objectif du résumé non technique est de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude d'impact en offrant une synthèse non technique de chacun des chapitres qu'elle contient.

Aussi, pour plus de clarté, le sommaire retenu dans le résumé non technique renvoi aux 5 premiers chapitres correspondants de l'étude d'impact.

A titre d'information, on peut préciser que l'étude d'impact de l'opération d'aménagement est constituée de 3 Tomes :

- Tome 1 – Etude d'impact
- Tome 2 – Annexes
- Tome 3 – Résumé non technique

Table des matières

Préambule explicatif	3	3.9. La gestion des déchets.....	14
1. Une introduction pour prendre rapidement connaissance du projet et du contexte général	5	3.10. La gestion de l'eau	14
2. Des éléments de présentation synthétiques pour comprendre les intentions de ce projet	6	3.10.1. L'exploitation de la ressource en eau potable.....	14
2.1. Quelles sont les composantes de ce projet d'aménagement ?.....	6	3.10.2. Le traitement des eaux usées	14
2.2. Quelle est la genèse du projet ?	6	3.11. Les nuisances locales et les enjeux sanitaires	14
2.3. Quelles sont aujourd'hui les intentions d'aménagement retenues pour le projet Val d'Arquet Est ?	7	3.11.1. Les enjeux sanitaires liés à la qualité de l'air.....	14
2.4. Quel sera le phasage général de mise en œuvre du projet ?.....	9	3.11.2. Les enjeux sanitaires liés à la qualité des sols	14
2.5. Quels seront les résidus et autres émissions générés par le projet ?	9	3.11.4. Les risques pyrotechniques.....	15
2.5.1. Les émissions/résidus générés par le chantier durant toute la phase travaux.....	9	3.11.5. Les risques associés aux sites industriels et au transport de matières dangereuses.....	15
2.5.2. Les émissions/résidus générés par le quartier une fois le projet finalisé.....	9	3.11.6. Les enjeux sanitaires liés aux nuisances sonores	15
3. L'état initial de l'environnement au droit du projet.....	10	3.12. Pour conclure, quels sont les enjeux environnementaux forts du projet et comment seraient-ils amenés à évoluer sans réalisation du projet ?	16
3.1. Quelles sont les limites du secteur étudié ?	10	4. Les raisons pour lesquelles le projet a été retenu.....	17
3.2. Le climat.....	10	4.1. Les projets étudiés.....	17
3.3. Le compartiment terrestre	10	4.1.1. La ZAC Eurochannel II	17
3.3.1. Le relief et la topographie	10	4.1.2. La ZAC Eurochannel III	17
3.3.2. Le sol et le sous-sol.....	10	4.1.3. Le projet de mise à 2x2 voies de la RD925	17
3.4. Le compartiment aquatique.....	10	4.1.4. Le projet de l'EPR 2 de Penly.....	17
3.4.1. Les eaux souterraines.....	10	4.2. Comment peut-on justifier le projet retenu au regard des enjeux environnementaux actuels ?.....	18
3.4.2. Les eaux superficielles.....	10	4.2.1. Motivations au regard des enjeux aquatiques	18
3.4.3. Les risques naturels liés aux milieux aquatiques	10	4.2.2. Enjeux écologiques	18
3.5. Les milieux environnants.....	11	4.2.3. Enjeux de mobilités.....	18
3.5.1. L'occupation des sols et le foncier.....	11	4.2.4. Enjeux sanitaires.....	18
3.5.2. Les milieux naturels, les habitats et la biodiversité locale	11	4.2.5. Enjeux patrimoniaux.....	18
3.5.3. Les continuités écologiques.....	11	5. Les incidences prévisibles du projet d'aménagement sur l'environnement et les mesures mises en œuvre pour les éviter et les réduire au maximum	19
3.5.4. Le tissu urbain	11	5.1. Quelles sont les incidences prises en compte et de quelles mesures parle-t-on ?.....	19
3.5.5. Le paysage	11	5.2. Quels sont les effets du projet et les mesures retenues pour chacune des thématiques environnementales ?	20
3.5.6. Le patrimoine et le cadre de vie local.....	11	5.3. Et quelles sont les incidences cumulées du projet avec les autres projets à proximité ?.....	25
3.6. Le tissu social et économique.....	13	5.3.1. Quels sont les autres projets qui doivent être pris en compte dans l'étude d'impact ?.....	25
3.6.1. La population et l'habitat	13	5.3.2. Les incidences cumulées avec ces projets.....	25
3.6.2. L'emploi et les activités	13	Table des figures.....	26
3.7. Les infrastructures de transport et les modes de déplacements.....	13	Table des tableaux.....	26
3.7.1. Les déplacements urbains	13		
3.7.2. Les infrastructures viaires et les trafics routiers	13		
3.7.3. La desserte par les transports collectifs.....	13		
3.7.4. La desserte par les modes de transports actifs.....	13		
3.8. Les réseaux.....	14		

1. Une introduction pour prendre rapidement connaissance du projet et du contexte général

Le présent document constitue le résumé non technique de l'étude d'impact de l'opération d'aménagement du secteur Val d'Arquet Est à Dieppe. Cette opération fait l'objet d'un permis d'aménager au titre du code de l'Urbanisme.

Le bailleur social 3F Normandie assure la mise en œuvre du projet.

Le projet est apparu dans les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Dieppe en 2014 au travers de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) n°5 « Le secteur Val d'Arquet » avec pour ambition la poursuite de l'urbanisation après la création de l'écoquartier du Val d'Arquet Ouest.

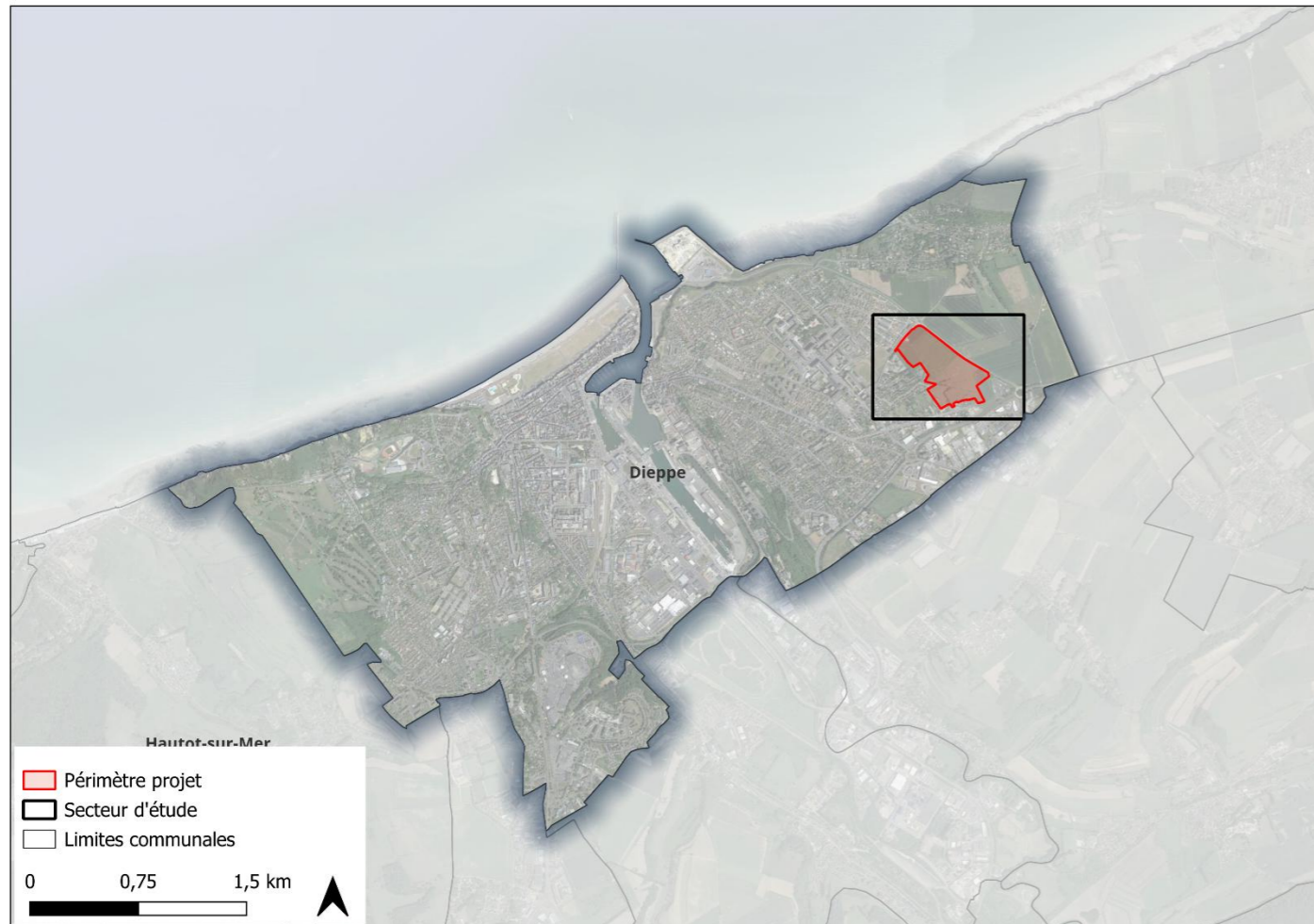
Le but recherché par ce projet est de développer sur les terrains propriété de 3F Normandie, une offre de logements répondant au besoin du marché et notamment aux employés du chantier de l'EPR2 à Penly.

Figure 1 : Porteurs du projet



189 rue de la Briqueterie
76200 SAINT AUBIN SUR SCIE

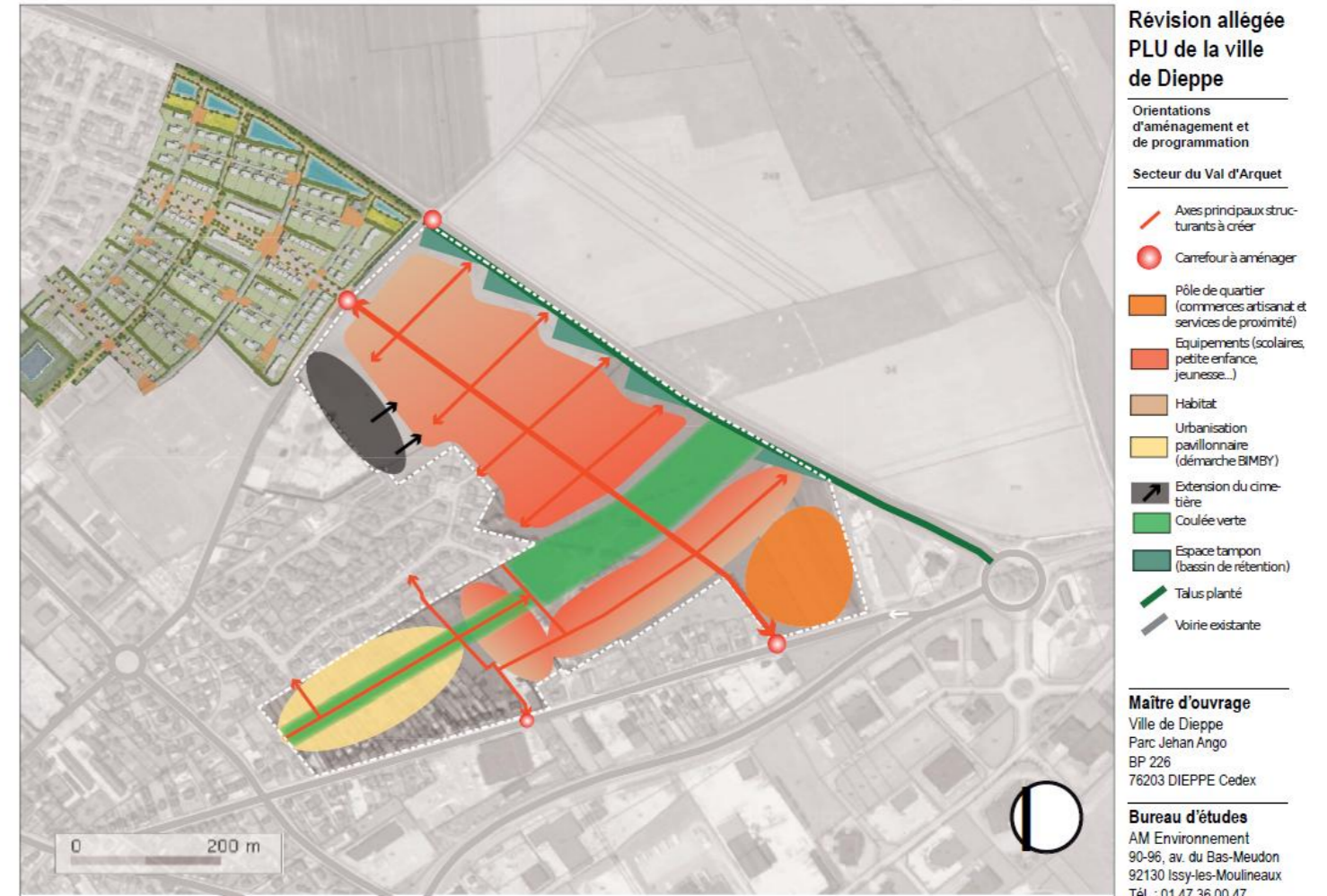
Figure 2 : Localisation du projet



Périmètre projet
 Secteur d'étude
 Limites communales

0 0,75 1,5 km

Figure 3 : OAP concernant le secteur d'étude (PLU de Dieppe)



2. Des éléments de présentation synthétiques pour comprendre les intentions de ce projet

2.1. Quelles sont les composantes de ce projet d'aménagement ?

Le projet d'aménagement Val d'Arquet Est se situe au Sud Est de la commune de Dieppe dans le département de Seine Maritime (76). Il se situe à proximité du Val d'Arquet Ouest, entre la rue des Martyrs de la Résistance, la rocade des Graves de la Mer et l'Avenue de la Libération

La localisation du projet est rappelée sur le schéma ci-dessous.

Figure 4 : Localisation du secteur d'étude sur la base d'une photo aérienne et du plan cadastral



2.2. Quelle est la genèse du projet ?

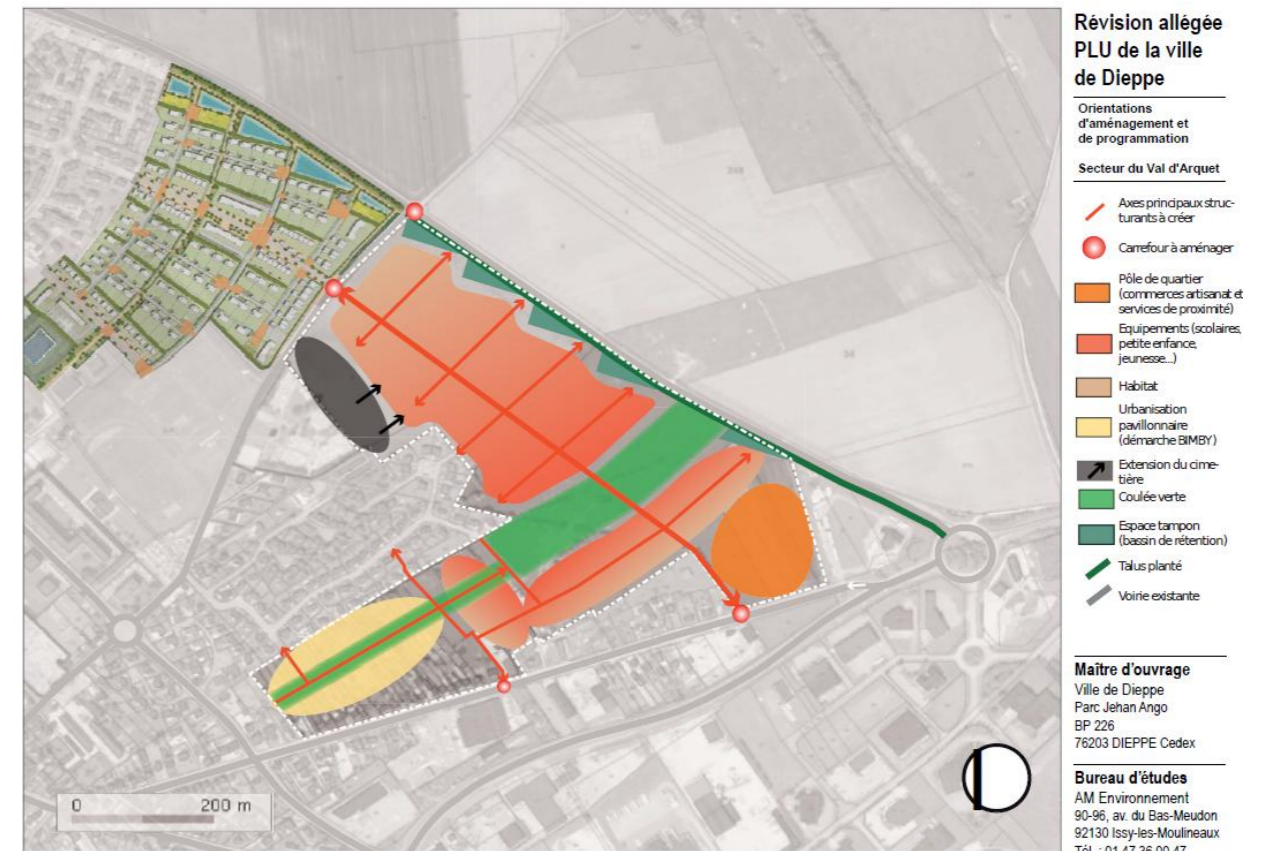
Le site du Val d'Arquet Est constitue les dernières parcelles agricoles ouvertes à l'urbanisation sur la commune de Dieppe. Depuis plusieurs années le projet Val d'Arquet Est, est inscrit aux documents d'urbanisme de la ville dans la continuité du quartier de logement réalisé sur le Val d'Arquet Ouest.

Le projet est depuis 2014 intégré au PLU de Dieppe dans une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) (n°5). Le schéma d'intention intégré à l'OAP, détaille les principes d'aménagement souhaités sur le périmètre :

- La création d'axes principaux et des carrefours à aménager ;
- La création de coulées vertes et d'un espace tampon entre le site et la RD485 avec un talus planté ;
- L'aménagement d'un pôle de quartier caractérisé par une mixité urbaine ;
- La création de différentes typologies d'habitat ;
- L'extension du cimetière.

Les premières esquisses de projet ont été lancées par 3F Normandie en 2020 (maitrise d'œuvre : EN-ACT). Des études plus abouties ont été menées en 2023 (maitrise d'œuvre : Atelier Lignes, Cocottes urbaines, Albedo, Ecotone), puis reprises en 2024/2025 (maitrise d'œuvre : TER, UFV, INGETEC, Blue arc), pour déposer le permis d'aménager lié à l'opération.

Figure 5 : OAP concernant le secteur d'étude (PLU de Dieppe)



2.3. Quelles sont aujourd'hui les intentions d'aménagement retenues pour le projet Val d'Arquet Est ?

Programmation des lots

Le projet du Val d'Arquet Est prévoit le développement de 7 macrolots dédiés au logement donc certains, temporaires seront dédiés aux ouvriers du chantier de l'EPR 2, puis transformés dans une seconde phase en logements familiaux.

Les logements seront répartis dans les macrolots avec différentes typologies :

- Des logements collectifs ;
- Des logements individuels et individuels superposés ;
- Des lots à bâtir.

Au total, le projet prévoit le développement de 815 logements en phase 1 et 589 logements à terme. (Ce nombre de logements est susceptible d'évoluer à la marge selon les projets des futurs aménageurs des lots privés). A ce stade, le projet prévoit la création de près de 71% de logements sociaux collectifs ou individuels (PLUS, PLAI, PLS, LLS).

Formes urbaines

Le projet prévoit la création de 7 Macrolots organisés en hameaux autonomes, combinant logements collectifs en R+3 du côté des axes principaux et des formes d'habitats individuels plus bas (R+1/R+2) en cœur de quartier pour faire couture avec l'environnement proche.

Trame paysagère

La trame paysagère du projet s'organise autour de trois figures complémentaires : le parc des Lisières, la petite et la grande coulée verte qui forment une grande respiration verte au cœur du quartier. Pensée comme un système continu, cette trame valorise le patrimoine historique (notamment les blockhaus), tout en intégrant des usages variés : cheminements doux, aires de jeux, jardins partagés et espaces de détente. Le parc des Lisières agit comme un écran végétal protecteur contre les nuisances de la route départementale, avec un travail topographique intégrant merlon acoustique et gestion des eaux pluviales. Les coulées vertes, quant à elles, mêlent prairies ouvertes, microtopographie, haies bocagères et mise en scène du paysage, en structurant des parcours sensibles où nature, patrimoine et usages se rencontrent.

Les infrastructures viaires et l'organisation des mobilités douces

Le quartier Val d'Arquet Est sera structuré autour d'une voie principale prolongeant la rue de la Caravelle, reliant la rue des Martyrs de la Résistance à l'avenue de la Libération. Chaque Macrolot sera desservi par une boucle résidentielle à sens unique. Le quartier offrira plusieurs accès piétons et cyclables depuis le lotissement des Aigrettes, sera desservi par une ligne de bus, et connecté aux quartiers voisins par une traversée en mode doux du parc des Lisières.

Pour limiter l'imperméabilisation et libérer les cœurs d'îlots, le stationnement des logements collectifs se fera principalement en RDC/semi enterrés. Les maisons et logements intermédiaires disposeront de places à la parcelle (garage, carport ou poches dédiées). Des aires provisoires et des places visiteurs compléteront le dispositif, réparties en surface sur les macrolots et le long des voies.

Raccordement aux réseaux divers

Le projet prévoit la mise en place de différents réseaux pour assurer les besoins en infrastructures essentielles. Pour l'assainissement des eaux usées, un réseau principalement gravitaire sera installé sous les nouvelles chaussées pour faciliter l'entretien. Chaque parcelle sera dotée d'un branchement pour se raccorder au réseau d'assainissement. Concernant l'eau potable et la défense incendie, un réseau d'adduction sera déployé, dimensionné pour garantir un débit suffisant. Des poteaux incendie seront également installés à proximité des logements. Le quartier pourra être potentiellement alimenté en chaleur par un raccordement à la chaufferie située à proximité dans l'attente de l'extension du réseau existant.

Un réseau électrique basse tension ainsi qu'un réseau de télécommunication seront également mis en place, avec des branchements individuels pour chaque îlot. Enfin, un réseau d'éclairage public sera déployé, alimenté par une armoire d'éclairage intégrée au projet.

Approvisionnement énergétique & Développement des énergies renouvelables

Conformément à l'article L.300-1 du Code de l'urbanisme, une étude de faisabilité énergétique a été réalisée, estimant une consommation annuelle de 3,2 GWhEP pour la chaleur et 0,8 GWhEP pour l'électricité. La stratégie énergétique proposée dans l'étude est une solution hybride qui consisterait dans un premier temps soit à la mise en œuvre d'un réseau de chaleur interne au quartier alimenté par une chaufferie biomasse soit au raccordement auprès de la chaufferie Quenouille située à proximité. Une fois le projet d'extension du réseau de chaleur existant aboutie accompagné d'une amélioration de son mix énergétique, le quartier pourrait être raccordé au RCU de l'agglomération. Cette approche permettrait au quartier de bénéficier dès le départ d'une source d'approvisionnement propre tout en préparant le terrain à l'extension du futur réseau et en participant à l'amélioration de son mix énergétique. Comme évoqué au préalable, le projet envisage à ce stade la solution d'un raccordement à la chaufferie située à proximité du site. Ce raccordement devra être étudiée de manière plus précise dans la poursuite des études.

Gestion des eaux pluviales

Le projet intègre une stratégie globale pour la gestion des eaux pluviales conformément aux règles d'assainissement en vigueur, visant à prévenir les problèmes d'inondation et favorisant l'infiltration des eaux de pluies.

Pour assurer l'infiltration des eaux à la parcelle et réduire les ruissellements, le projet prévoit la répartition de surfaces perméables et semi perméables sur l'ensemble du projet. Des fosses d'arbres, des noues et d'autres espaces verts sont aménagés le long des voies publiques pour collecter directement les eaux de pluie ruisselant sur les surfaces imperméables. Des ouvrages d'infiltrations enterrés viennent compléter le dispositif. Pour des occurrences de pluies plus importantes (100ans), les eaux de pluies seront gérées par infiltration/régulation dans des jardins de pluies qui seront réalisés au droit des coulées vertes.

Dès que possible les eaux pluviales seront gérées à la parcelle. Pour certains lots, malgré la mise en place de dispositifs réduisant les ruissellement (toitures végétalisées notamment), les eaux de pluie seront renvoyées vers les jardins de pluies sur le domaine public et dimensionnés en conséquence.

Ces ouvrages de gestion des eaux pluviales seront dimensionnés pour faire face à des événements pluvieux de différentes intensités, allant des pluies courantes aux pluies centennales.

Figure 6 : Hypothèses d'implantation des bâtiments



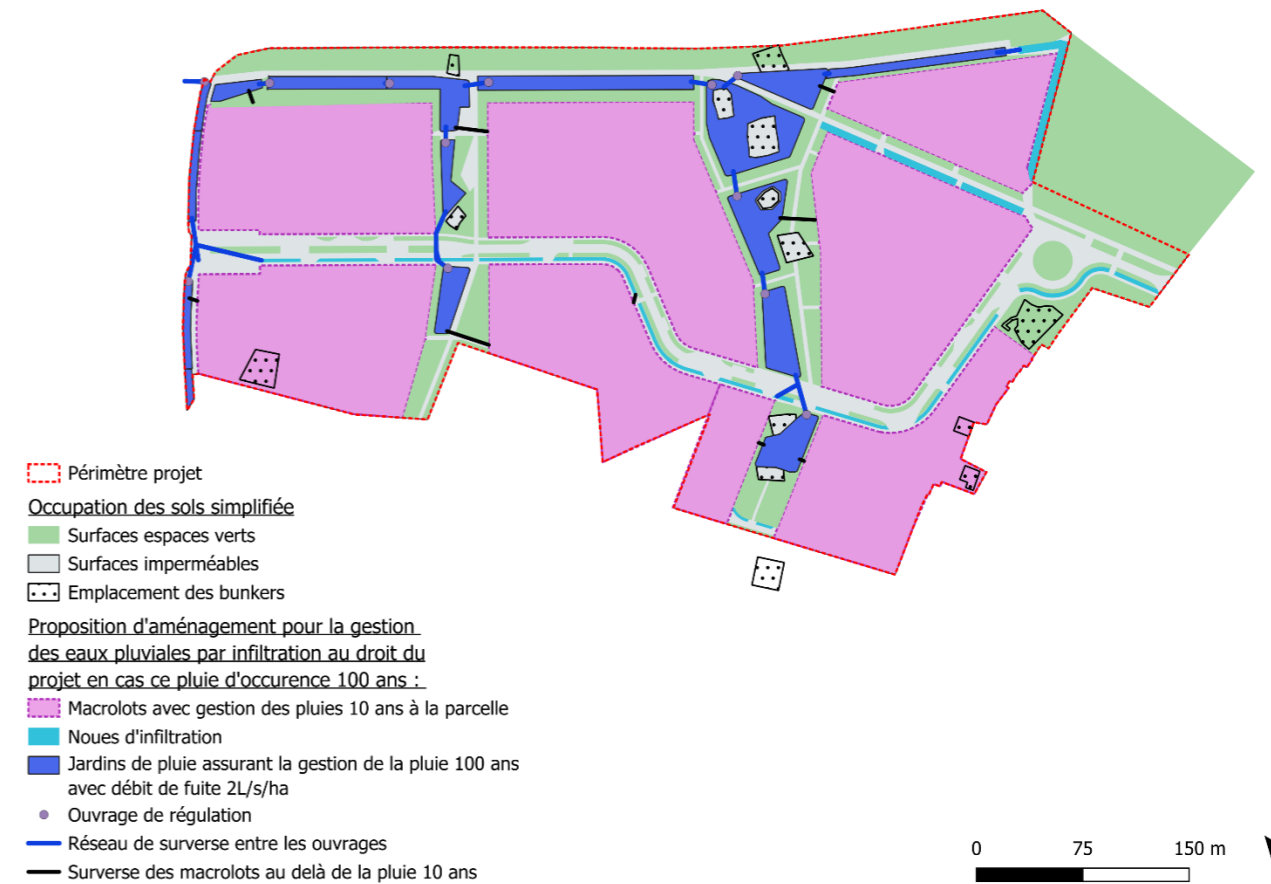
Figure 7 : Les grands ensembles de la trame paysagère



Figure 8 : La grande coulée verte



Figure 9 : Principes d'assainissement pluvial retenus pour le projet d'aménagement Val d'Arquet Est



2.4. Quel sera le phasage général de mise en œuvre du projet ?

Il est prévu la réalisation du projet en plusieurs phases de travaux :

- Dans un **premier temps**, le quartier accueillera 360 studios de la Résidence Mobilité, ainsi que 450 logements familiaux .
- La Résidence Mobilité sera transformée dans un **deuxième temps** en 134 logements familiaux à l'horizon 2038, date à laquelle est fixée la fin des travaux de l'EPR de Penly. Le quartier accueillera à terme environ 589 logements composés d'immeubles collectifs, d'habitats intermédiaires et individuels dont 71% de logements sociaux.

2.5. Quels seront les résidus et autres émissions générés par le projet ?

2.5.1. Les émissions/résidus générés par le chantier durant toute la phase travaux

Flux de véhicules générés par le chantier

Les différentes phases successives de chantier qui se dérouleront au fur et à mesure de la mise en œuvre du présent projet, généreront un trafic supplémentaire lié aux mouvements des matériaux, des engins de travaux et du personnel. Ce trafic lié au chantier restera néanmoins relativement négligeable comparativement aux flux de circulation actuels sur les axes routiers qui desservent le site.

Pollutions émises par le chantier

Les travaux liés à la mise en œuvre du projet nécessitent la réalisation d'un chantier et l'utilisation d'engins qui peuvent générer des polluants dans l'air. Cette pollution de l'air par les engins de chantier est dans l'ensemble difficilement quantifiable, mais reste néanmoins présente.

Evacuation des terres polluées

Compte tenu de l'absence d'impact significatif sur le milieu sol mis en avant par les investigations, la phase chantier ne devrait pas générer d'important flux de terres polluées en dehors de la zone aménagée.

2.5.2. Les émissions/résidus générés par le quartier une fois le projet finalisé

Il convient de rappeler qu'à ce stade, les hypothèses initiales prises en compte sont les suivantes :

- Le projet a vocation d'accueillir de manière temporaire les ouvriers qui travailleront sur le projet EPR2 à Penly (On appellera cette phase, la phase 1). Des logements spécifiques aux ouvriers seront prévus dans la Résidence Mobilités qui seront transformés en logements sociaux à terme. Ainsi 815 logements seront réalisés pendant cette première phase. En considérant la programmation projetée, cette phase devrait générer environ 1500 habitants supplémentaires par rapport à la situation actuelle.

- Une fois le projet EPR 2 finalisé, et la transformation de la résidence Mobilités, 589 logements seront effectifs sur le site et de manière pérenne (Cette phase sera appelée, la phase 2). En considérant cette évolution et la programmation projetée, à terme, le site devrait accueillir 1400 habitants en comparaison à la situation actuelle et donc environ 100 personnes de moins vis-à-vis de la situation temporaire.

Flux de véhicules générés par la population du quartier

A terme, le trafic généré sur la voie de circulation principale du quartier est estimé à environ 1 000 – 1 300 véhicules/jour.

Emissions atmosphériques générées par la population du quartier

Une fois aménagé, les principales émissions atmosphériques générées en surplus de la situation actuelle correspondent aux pollutions associées au trafic automobile.

A ce propos, il est utile de rappeler qu'une baisse globale des émissions est quoi qu'il en soit à prévoir à l'horizon 2032, même si le projet venait à ne pas se réaliser, d'une part en raison de la mise en circulation de véhicules moins polluants dans les années à venir et d'autre part, en raison d'une évolution dans les comportements en termes de déplacements plus favorables aux modes actifs (vélos) et aux transports en commun.

Cependant, si on compare le scénario futur « sans projet » à celui « avec mise en œuvre du projet », la variation notable du trafic routier estimée, entraîne globalement une hausse des émissions d'oxydes d'Azotes (NOx) (polluant traceur des polluants à effets sanitaires) de l'ordre de 20,1% et de 18,6% pour le Dioxyde de carbone (CO2) (principal traceur des Gaz à effet de serre).

Consommations d'eau et rejets d'eaux usées générés par la population du quartier

Sachant que le projet sera à l'origine d'une augmentation de la population de l'ordre de 1 400/1 500 habitants, le surplus de consommation d'eau potable engendré serait de l'ordre de 83 000 m³/an. Concernant les eaux usées, le projet viendra augmenter les rejets de 1400/1500 Equivalents Habitants.

Déchets générés par la population du quartier

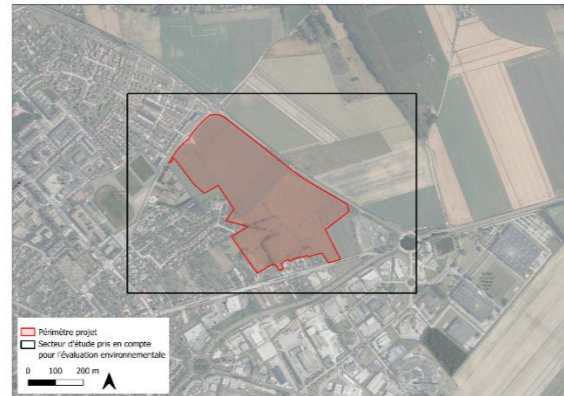
Considérant les ratios de 2021 sur l'agglomération de Dieppe, la création du quartier sera potentiellement à l'origine d'une augmentation de population de l'ordre de 1 500 usagers, le surplus de déchets engendré serait alors de l'ordre de 809 000 kg/an.

3. L'état initial de l'environnement au droit du projet

3.1. Quelles sont les limites du secteur étudié ?

Le périmètre étudié dans l'étude d'impact porte essentiellement sur le périmètre du projet. Toutefois, pour tenir compte également des enjeux à proximité immédiate, le secteur d'étude qui a été retenu est représenté sous la forme d'un carré élargi. Pour l'analyse de certaines thématiques environnementales, l'échelle a même été élargie davantage pour s'adapter au niveau de traitement attendu.

Figure 10 : Contour du périmètre de projet du Val d'Arquet Est



3.2. Le climat

Le secteur d'étude, soumis à un climat océanique tempéré, connaît des températures douces (moyenne annuelle de 11,3 °C) et une pluviométrie bien répartie autour de 800 mm/an. Les vents dominants viennent du sud/sud-ouest, avec des épisodes violents en hiver. Selon les projections climatiques (PCAET et DRIAS), la région connaîtra un réchauffement de +0,9 à +3,3 °C d'ici 2100, une hausse des vagues de chaleur, une baisse des précipitations estivales et une augmentation des sécheresses, bien que la zone soit globalement moins exposée que d'autres territoires.

3.3. Le compartiment terrestre

3.3.1. Le relief et la topographie

Selon le RDE Alti de l'IGN, le secteur d'étude se situe à une altitude comprise entre 68 et 80 m NGF. La pente est globalement continue depuis l'avenue de la libération (point haut) vers la rue des Martyrs de la Résistance (point bas). Le secteur d'étude est marqué par une pente moyenne de l'ordre de 2% dirigée vers le Nord-Ouest.

3.3.2. Le sol et le sous-sol

Le site du projet est situé sur le plateau du Petit Caux. Les études lithologiques et géotechniques montrent une stratigraphie classique : remblais ou terre végétale en surface, puis limons et argiles. Des tests de perméabilité révèlent une faible capacité d'infiltration des sols, mais des solutions de gestion des eaux pluviales par infiltration restent envisageables. Des tests complémentaires sont prévus après les remblaiements liés aux fouilles archéologiques à venir.

En matière de risques naturels, la zone est peu exposée : la sismicité est très faible, le risque de retrait-gonflement des argiles est limité, et quelques cavités souterraines d'origine militaire ont été identifiées, nécessitant des investigations spécifiques (traitées ailleurs dans le dossier).

Enfin, selon une étude agricole de 2023, les sols du site présentent un excellent potentiel agronomique.

3.4. Le compartiment aquatique

3.4.1. Les eaux souterraines

Le site du projet repose sur plusieurs formations aquifères, la principale ressource est la nappe de la craie, située à environ 50 m de profondeur, qui alimente le secteur en eau potable. Elle présente un écoulement général vers la côte et se connecte localement à la nappe des alluvions en fond de vallée.

Selon les évaluations de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie dans le cadre du SDAGE (2019-2022), la nappe de la craie au droit du projet est en bon état quantitatif et chimique. Elle fait partie de la masse d'eau FRHG204, sans paramètre déclassant identifié.

Le site ne comprend aucune installation de captage en eau souterraine, et les ouvrages les plus proches se trouvent à plus de 3 km, hors de tout périmètre de protection. L'usage antérieur du terrain était agricole, sans impact connu sur les nappes.

Le risque de pollution des eaux souterraines par le projet est jugé limité au vu du contexte local, mais l'attention à cet enjeu devra être maintenue tout au long du développement du projet.

3.4.2. Les eaux superficielles

Le fonctionnement hydraulique du secteur est principalement déterminé par sa topographie : les eaux s'écoulent du point haut situé au sud (Avenue de la Libération) vers le nord (rue des Martyrs de la Résistance). La pente naturelle favorise un écoulement continu des eaux de surface, avec peu d'impact de l'occupation actuelle des sols. Les sols, peu perméables, permettent néanmoins une certaine infiltration avant que les eaux ne rejoignent des noues situées en contrebas.

Les eaux pluviales du site s'écoulent vers la Manche, via le bassin versant local. La masse d'eau côtière concernée est celle du Pays de Caux Nord (FRHC18), répertoriée dans le SDAGE Seine-Normandie. Cette masse d'eau est directement en lien avec l'exutoire final des eaux du site.

En 2022, cette masse d'eau présentait un bon état écologique, physico-chimique et biologique, et un état hydromorphologique jugé très bon. Toutefois, son état chimique global est dégradé en raison de la présence de PCB ubiquistes, bien que son état chimique « sans ubiquistes » reste bon.

3.4.3. Les risques naturels liés aux milieux aquatiques

Le secteur d'étude ne présente pas de risque particulier lié aux milieux aquatiques que ce soit du point de vue du risque remontée de nappe, débordement de cours d'eau, de submersion marine ou de l'aléa ruissèlement.

3.5. Les milieux environnants

3.5.1. L'occupation des sols et le foncier

Le secteur d'étude est actuellement constitué d'anciennes parcelles agricoles. Du point de vue du foncier, le secteur d'étude est actuellement composé de plusieurs parcelles étendues appartenant à 3F Normandie et à la ville.

3.5.2. Les milieux naturels, les habitats et la biodiversité locale

Le secteur étudié ne présente pas de zonage réglementaire en lien direct avec la protection du patrimoine naturel, mais se situe à proximité de plusieurs espaces protégés, comme la ZSC du Littoral Cauchois et des ZNIEFF. Aucun site Natura 2000 ne traverse directement la zone, mais plusieurs ZNIEFF de type I et II sont recensées à moins d'un kilomètre.

L'analyse écologique menée en 2023-2024 sur le site a porté sur plusieurs groupes d'espèces, selon une méthodologie rigoureuse et adaptée à chaque taxon. Les milieux du site sont globalement peu diversifiés, dominés par des cultures, friches et pâtures, avec une richesse floristique modeste. Quelques habitats, comme les haies ou les prairies mésophiles, présentent une sensibilité écologique moyenne. En revanche, les blockhaus, zones bâties ou cultures intensives montrent un intérêt écologique faible. La destruction de haies et de nids d'hirondelles pendant la phase d'étude constitue une altération directe de l'habitat.

Concernant la faune, les inventaires ont révélé une avifaune assez diversifiée (39 espèces), dont certaines protégées, mais majoritairement communes. L'enjeu est jugé moyen pour les oiseaux protégés, notamment dans les haies et prairies au sud du site. En revanche, les autres groupes comme les chiroptères, odonates, orthoptères, amphibiens ou reptiles n'ont montré que peu ou pas de présence notable, traduisant un enjeu écologique faible. Globalement, le site présente une sensibilité localisée, sans espèce rare ou menacée à forte valeur patrimoniale.

3.5.3. Les continuités écologiques

Le projet se situe en dehors de tout réservoir de biodiversité et à distance de potentiels corridors écologiques.

3.5.4. Le tissu urbain

Le secteur étudié, aujourd'hui situé à Dieppe, appartenait autrefois à la commune de Neuville-lès-Dieppe. Historiquement agricole, il a aussi été un site stratégique pendant la Seconde Guerre mondiale, abritant une importante batterie allemande, fortement endommagée par les bombardements alliés. Depuis la guerre, le site a conservé une vocation agricole, tandis que les abords se sont peu à peu urbanisés au gré des besoins fonciers et immobiliers.

L'analyse cartographique montre une évolution progressive de l'occupation des sols : des terres agricoles sur les cartes anciennes jusqu'à l'apparition de routes, d'habitations, et d'équipements comme le cimetière ou le site Transdev à partir des années 1960. Val d'Arquet Ouest s'est développé à partir de 2014.

Actuellement, le site se trouve à l'Est d'un quartier pavillonnaire des années 1950, bordé par des zones résidentielles tel que Val d'Arquet Ouest et quelques infrastructures. Selon le PLU, il est classé en zone à urbaniser (AU) et fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).

3.5.5. Le paysage

À l'échelle régionale, l'analyse paysagère situe Dieppe à l'interface de trois unités paysagères :

- Le Pays de Caux : vaste plateau vallonné bordé par la Manche et la Seine, caractérisé par les clos-masures et une organisation différenciée selon la proximité du littoral.
- Le Petit-Caux : prolongement du plateau cauchois, marqué par de larges vallées et un recul des clos-masures.
- Le Pays de Bray : territoire hétérogène de collines et de bocage, se distinguant des plateaux voisins.

Localement, le secteur d'étude se situe sur les hautes falaises du Pays de Caux, surplombant Dieppe. Initialement concentrée dans la vallée, la ville s'est étendue sur le plateau avec de nouveaux lotissements et zones d'activités.

Le site offre de larges vues sur la mer et les terres, rythmées par des éléments verticaux (boisements, bâtiments) et organisées le long d'axes de circulation. Anciennes terres agricoles aujourd'hui en friche, ces espaces sont vulnérables face à l'urbanisation, selon le SCOT du Pays Dieppois Terroir de Caux.

3.5.6. Le patrimoine et le cadre de vie local

Le secteur d'étude ne se situe à proximité d'un monument historique, le plus proche étant situé à plus de 1,8km. Il n'est donc pas concerné par les périmètres de protection de 500 mètres imposés par la législation en vigueur pour les monuments inscrits ou classés.

En matière de patrimoine naturel et paysager, le secteur n'est concerné par aucun site classé ou inscrit au titre de la loi de 1930.

Sur le plan archéologique, le secteur d'étude est situé en zone de présomption archéologique. À ce titre, une demande anticipée de prescription d'archéologie préventive a été déposée en août 2023, suivie d'un arrêté préfectoral ordonnant un diagnostic, réalisé par l'INRAP entre mars et mai 2024. Ce diagnostic a permis la mise au jour de 558 structures archéologiques, révélant une occupation dense du site depuis la Préhistoire jusqu'à l'époque contemporaine, avec une forte prédominance de vestiges gallo-romains et liés à la Seconde Guerre mondiale. Compte tenu de l'importance des découvertes, un nouvel arrêté a été pris en janvier 2025, modifié en septembre 2025, pour prescrire des fouilles archéologiques préventives complémentaires, qui seront menées entre 2025 et 2026 sur une emprise plus restreinte, ciblée en fonction des résultats précédents.

Du point de vue des équipements, plusieurs équipements, principalement sportifs (stades, piscines, gymnases, ...) sont situés en dehors du secteur d'étude au nord-ouest.

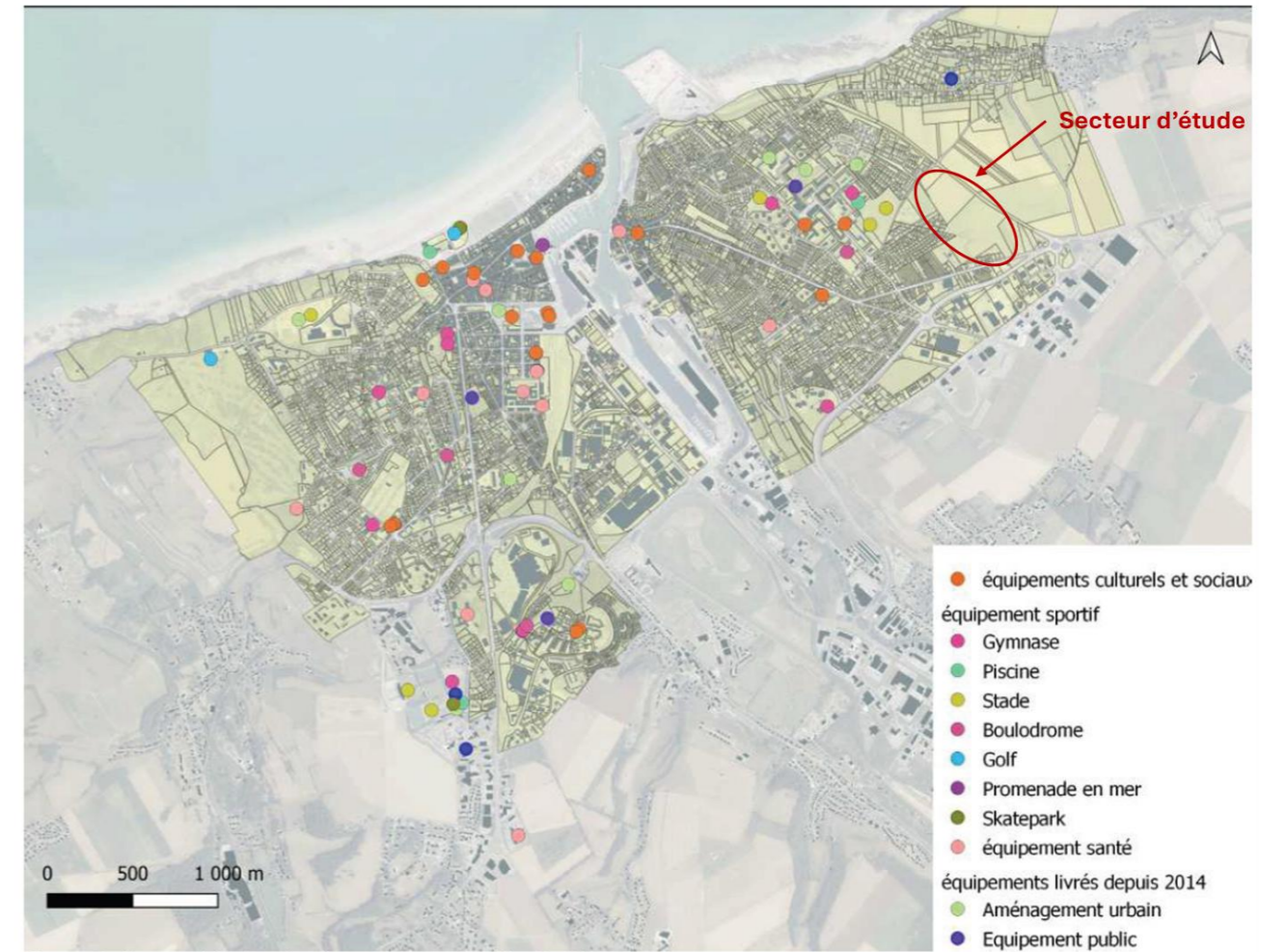
Figure 11 : Composition actuelle du site



Figure 12 : Perspectives sur le paysage du secteur d'étude (INGETEC, 2024)



Figure 13 : Equipements sur la commune de Dieppe (PLU de Dieppe)



Carte de l'ensemble des équipements sur la ville de Dieppe
Sources : QGIS, exploitations Atelier Lignes.

3.6. Le tissu social et économique

3.6.1. La population et l'habitat

En 2021, Dieppe comptait 28 358 habitants, soit 61 % de la population de l'agglomération, avec une tendance à la baisse démographique depuis 1968. La population y est vieillissante, composée majoritairement de femmes et de retraités, tandis que les ménages d'une personne sont les plus nombreux (51,4 %), avec une taille moyenne de 1,82 personne.

Le revenu médian y est inférieur à celui de l'agglomération et le taux de pauvreté atteint 26 %.

Le parc de logements dieppois, peu renouvelé, présente une part significative de logements vacants (12,6 %), essentiellement construits entre 1946 et 1990. L'offre en logements, qu'il s'agisse de vente, de location ou de construction neuve, reste limitée : peu de projets immobiliers en accession, un marché de la revente dominé par les maisons, un locatif privé concentré à 80 % sur Dieppe, et une tension particulière sur les petites typologies (T1 et T2). Le logement social est développé (31 % du parc), mais les demandes restent fortes avec une faible vacance, surtout pour les petits logements.

Enfin, le Programme Local de l'Habitat (PLH) vise à construire 180 logements par an, dont 55 % à Dieppe, avec un effort particulier sur le logement social et l'accession sociale à la propriété.

3.6.2. L'emploi et les activités

Sur la commune de Dieppe, la population active est en légère baisse, marquée par un taux de chômage plus élevé (15 % en 2021), et dominée par les catégories socioprofessionnelles des employés, ouvriers et professions intermédiaires. L'activité économique locale repose essentiellement sur les services, le commerce et l'administration publique (47 % des emplois salariés à Dieppe), avec une part marginale de l'agriculture et de la construction.

Le tissu économique est structuré autour de zones d'activités majeures, dont le parc Eurochannel à proximité du secteur d'étude, qui regroupe 80 entreprises et 1 300 emplois. À l'échelle intercommunale, sept zones d'activités regroupent environ 5 000 emplois.

Une dynamique de croissance économique est attendue, notamment grâce au chantier EDF de l'EPR2 (13 000 emplois temporaires) et aux effets induits sur le tissu local, pouvant générer environ 3 300 emplois supplémentaires d'ici 2030. Cette perspective s'accompagne d'un besoin accru en logements, à la fois temporaires et durables.

Enfin, le secteur d'étude était jusqu'en 2023 occupé par des activités agricoles.

3.7. Les infrastructures de transport et les modes de déplacements

3.7.1. Les déplacements urbains

La majorité des déplacements domicile-travail à Dieppe s'effectue en voiture (65,3 %). La commune bénéficie d'une bonne desserte en train depuis Rouen, d'une liaison maritime avec le Royaume-Uni. Les modes motorisés dominant donc les pratiques de mobilité.

3.7.2. Les infrastructures viaires et les trafics routiers

Le secteur d'étude, dispose d'une bonne desserte par les axes structurants (RD485 et RD925), présente un réseau routier fluide avec des carrefours giratoires efficaces, un trafic journalier important (notamment 15 000 véhicules/jour sur les RD) dont 4,2 % de poids lourds, et une capacité résiduelle suffisante pour absorber une hausse du trafic, malgré des pics de circulation plus marqués en soirée. Le stationnement reste autonome et hors du site.

3.7.3. La desserte par les transports collectifs

Le secteur d'étude dispose d'un réseau de transports en commun à proximité : Il se situe à environ 10 minutes en voiture de la gare de Dieppe, accessible également par la ligne 1 de bus (Deepmob), qui relie directement le centre-ville et la gare. Le prolongement de cette ligne au secteur d'étude est aujourd'hui envisagée. La gare, desservie par les TER Normandie, propose des liaisons régulières vers Rouen (1 train/heure, trajet d'1h).

Le réseau régional NOMAD dessert aussi la zone via les lignes de bus 517 et 519, facilitant les déplacements interurbains, notamment vers la centrale de Penly.

3.7.4. La desserte par les modes de transports actifs

Le secteur d'étude bénéficie d'un bon potentiel pour les mobilités actives : il se situe à 15 minutes à vélo du centre-ville et de la gare, à proximité de la Vélomaritime, et à 15 minutes à pied de plusieurs commerces, écoles et lignes de bus. Toutefois, les aménagements cyclables et piétons restent limités autour du site, notamment sur les axes principaux.

Figure 14 : Voies et carrefours de desserte à proximité du site (INGETEC)



3.8. Les réseaux

Le secteur d'étude est desservi par les réseaux d'assainissement séparatifs, le réseau d'eau potable, le réseau électrique (moyenne et basse tension), réseau de gaz et télécom.

Une étude de faisabilité sur les énergies renouvelables a identifié plusieurs opportunités : raccordement au réseau de chaleur dans le cadre d'une éventuelle extension du réseau (meilleure option), développement d'un réseau de chaleur interne avec chaudière biomasse ou raccordement à la chaufferie située à proximité (dans l'attente de l'extension du RCU – deuxième solution retenue dans la cadre du projet), solaire thermique, aérothermie et panneaux photovoltaïques.

3.9. La gestion des déchets

Le secteur d'étude se situe dans un des secteurs de ramassage de la Communauté d'agglomération de Dieppe Maritime. La collecte s'organise en fonction de la catégorie de déchets (ordures ménagères, emballages recyclables, déchets verts, encombrants, verre). La déchetterie la plus proche est située à Rouxmesnil-Bouteilles.

3.10. La gestion de l'eau

3.10.1. L'exploitation de la ressource en eau potable

La Communauté d'Agglomération de Dieppe dispose de 7 ressources d'eau potable, complétées par 4 forages extérieurs, pour une capacité de 38 000 m³/jour et un réseau de 556 km alimentant 24 362 abonnés. En 2023, la consommation moyenne a atteint 9 250 m³/jour, en légère hausse depuis 2020 (+4 %/an), tandis que la production a diminué. Le rendement du réseau s'est nettement amélioré.

3.10.2. Le traitement des eaux usées

L'assainissement est séparatif sur le secteur d'étude, avec un acheminement vers la station d'épuration de Dieppe (61 700 EH), qui fonctionne à 44 % de sa capacité, avec une hausse des charges hydrauliques et polluantes en 2023.

3.11. Les nuisances locales et les enjeux sanitaires

3.11.1. Les enjeux sanitaires liés à la qualité de l'air

Les données sur la qualité de l'air proviennent des données générales disponibles auprès d'ATMO Normandie, et des campagnes de mesures réalisées par la société AIREA.

Le secteur étudié se situe dans l'agglomération de Dieppe Maritime, où les principales sources de pollution atmosphérique sont d'origine anthropique : industrie, transport, résidentiel, etc.

Deux stations ATMO Normandie situées à proximité (Dieppe Golf et Dieppe Prox-Auto) fournissent des données de référence. Entre 2020 et 2024, les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂), particules PM10 et PM2,5 ont régulièrement diminuées, respectant les seuils réglementaires français. Aucun dépassement n'est constaté.

Une campagne spécifique a été menée au droit du secteur d'étude par AIREA du 16 au 30 janvier 2025. Elle visait à caractériser les concentrations locales de NO₂ et PM10 via des capteurs passifs et collecteurs de particules, installés sur six points (trafic et fond).

Les concentrations mesurées en NO₂ (10,5 à 14,2 µg/m³) et PM10 sont faibles et restent largement inférieures aux valeurs limites réglementaires françaises (NO₂ : 40 µg/m³, PM10 : 40 µg/m³).

En comparaison avec les recommandations de l'OMS, les niveaux de NO₂ sont encore au-dessus du seuil cible (10 µg/m³), mais déjà conformes à la future réglementation prévue pour 2030. En revanche, les niveaux de PM10 sont en deçà des recommandations OMS et de la réglementation à venir.

La qualité de l'air sur le secteur d'étude ne présente donc pas de sensibilité particulière. Les concentrations observées sont faibles, conformes à la réglementation actuelle, et cohérentes avec les valeurs mesurées par les stations de référence. L'état initial de la qualité de l'air ne présente donc pas de risque de dépassement réglementaire dans le cadre du projet d'aménagement.

3.11.2. Les enjeux sanitaires liés à la qualité des sols

La qualité des sols sur le secteur d'étude a été évaluée à partir des bases de données nationales (BASIAS, BASOL, SIS) et d'une étude de terrain menée par Envisol en 2024.

La consultation des bases BASIAS, BASOL et SIS confirme l'absence de sites recensés comme pollués ou potentiellement pollués à proximité immédiate du projet.

L'étude complémentaire d'Envisol a identifiée quatre zones à risque potentiel de pollution (ZR1 à ZR4), liées à d'anciennes activités pouvant être polluantes. Huit sondages ont été réalisés sur site jusqu'à 2 mètres de profondeur, suivis d'analyses en laboratoire.

Les résultats montrent l'absence d'impact significatif sur les sols, à l'exception d'une faible concentration ponctuelle en HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) détectée en surface dans la zone ZR3. Cette concentration reste toutefois compatible avec un usage futur résidentiel, considéré comme sensible.

En conclusion, aucune pollution notable n'a été mise en évidence, et les milieux sont jugés compatibles avec l'aménagement prévu.

3.11.4. Les risques pyrotechniques

Deux études menées en 2023 par CESP et Envisol ont mis en évidence un risque pyrotechnique significatif sur le site, lié à la présence d'anciens bunkers, tranchées et aux intenses bombardements de la Seconde Guerre mondiale. Le diagnostic pyrotechnique d'Envisol, appuyé par des mesures magnétométriques, a permis d'identifier 6 901 cibles métalliques potentiellement liées à des munitions, réparties sur l'ensemble du site.

Les résultats mettent en avant plusieurs zones à forte densité d'objets ferreux, suggérant la présence de bombes d'aviation ou de munitions. Une dépollution pyrotechnique est donc recommandée avant toute opération de terrassement.

3.11.5. Les risques associés aux sites industriels et au transport de matières dangereuses

La commune de Dieppe, située à moins de 10 km de la centrale nucléaire de Penly, est intégrée au Plan Particulier d'Intervention (PPI) qui prévoit des mesures de protection en cas d'incident nucléaire. Aucun site du secteur n'est soumis à la réglementation SEVESO, bien que trois installations classées (ICPE) soient recensées à proximité. Enfin, le transport de matières dangereuses concerne principalement les axes routiers (RD925 et D485), sans installations spécifiques à haut risque dans le secteur d'étude.

3.11.6. Les enjeux sanitaires liés aux nuisances sonores

Le diagnostic acoustique du site, basé sur les données du PLU de Dieppe et les études d'Acoustibel (2023) et d'Impédance (2024), révèle une ambiance sonore globalement modérée, avec des niveaux diurnes inférieurs à 65 dB(A) et nocturnes inférieurs à 60 dB(A). La zone du projet présente des conditions encore plus favorables, avec des niveaux sonores souvent inférieurs aux recommandations de l'OMS, notamment la nuit. La proximité de la RD485 influence légèrement les niveaux, mais la moitié du site respecte les seuils journaliers recommandés.

3.12. Pour conclure, quels sont les enjeux environnementaux forts du projet et comment seraient-ils amenés à évoluer sans réalisation du projet ?

Les enjeux forts faisant ressortir les principaux facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet sont liés :

- A la transformation du tissu existant (occupation des sols, paysage, patrimoine, activité agricole) ;
- Au climat, notamment à travers les émissions de gaz à effet de serre. Le projet lui-même pourra être exposé aux évolutions climatiques à venir, telles que l'augmentation des températures, ou la recrudescence d'événements météorologiques extrêmes ;
- A l'augmentation des flux de déplacements en lien avec les activités humaines (trafic automobile, desserte par les modes actifs) ;
- A l'exposition de la population (existante et future) à des nuisances sanitaires dans un secteur sensible (nuisances sonores liées au trafic automobile, risques pyrotechniques).

L'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, est quoi qu'il en soit très subjective puisqu'elle repose sur des hypothèses prévisionnelles évaluées sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles à l'heure actuelle.

Tableau 1 : Aperçu probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet

Compartiment climatique		Les projections en termes de changement climatique sont très incertaines en ce qui concerne l'évolution de la récurrence et de l'intensité des tempêtes. Les aléas climatiques liés à l'évolution de la pluviométrie et des températures sont néanmoins les plus susceptibles d'évoluer avec le réchauffement climatique à long terme. En l'absence de projet, le contexte bioclimatique local évoluera de manière peu significative comparativement à l'existant. Il serait même susceptible d'être aggravé avec l'implantation de nouveaux programmes immobiliers au droit de la friche actuelle favorisant le développement d'îlots de chaleurs.
Compartiment terrestre	Relief et topographie	Le relief n'est pas susceptible d'évoluer en l'absence de mise en œuvre du projet.
	Sol et sous sol	Le contexte géologique n'est pas susceptible d'évoluer en l'absence de mise en œuvre du projet.
Compartiment aquatique	Eaux souterraines	Le contexte hydrogéologique n'est pas susceptible d'évoluer en l'absence de mise en œuvre du projet.
	Eaux superficielles	En l'absence de mise en œuvre du projet, le fonctionnement hydraulique local évoluera de manière peu significative.
	Risques naturels	Les risques naturels liés aux inondations n'évolueront pas en l'absence de mise en œuvre du projet.
Milieu environnants	Occupation du sol - foncier	L'occupation des sols n'évoluera pas de manière substantielle en l'absence du projet.
	Milieux naturels, Habitats & Biodiversité locale	En l'absence de mise en œuvre du projet, la biodiversité locale, bien que peu présente actuellement, sera amenée à se développer de façon anarchique.
	Continuités écologiques	En l'absence de mise en œuvre du projet, les fonctionnalités écologiques des habitats en présence sont amenées à diminuer et réduire davantage le potentiel de développement de continuités écologiques.
	Tissu urbain	En l'absence de mise en œuvre du projet, le tissu urbain local est amené à rester dans sa configuration actuelle. Les projets prévus autour à moyen terme (extension du cimetière, Eurochannel III) n'apporteront pas d'évolution majeure.
	Paysage	En l'absence de mise en œuvre du projet, le paysage du quartier est amené à rester dans sa configuration actuelle.
Patrimoine et cadre de vie		En l'absence de mise en œuvre du projet, les éléments relatifs au patrimoine culturel local et cadre de vie sont amenés à ne pas évoluer.
Tissu social et économique		En ce qui concerne les logements, dans la mesure où le PLH de Dieppe fixe des objectifs de constructions de nouveaux logements à long terme et que le projet « Grand chantier EPR » nécessite de loger les salariés, il est à supposer que des sites autres que celui du Val d'Arquet Est, peu attractifs en l'absence de mise en œuvre du projet, seraient privilégiés pour ce type de constructions (pérenne et temporaires).
Infrastructures de transport et mobilités	Déplacements urbains	En l'absence de mise en œuvre du projet, les déplacements sont amenés à évoluer en lien avec les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme du PADD en faveur du développement des modes de déplacements plus durables pour favoriser l'intermodalité.
	Infrastructures viaires & trafic routier	Bien qu'il soit difficile à évaluer, le trafic automobile est néanmoins amené à augmenter sur les grands axes tel que la RD485 et la RD925 en lien notamment avec l'EPR 2. Sur les autres axes routiers du quartier, en l'absence de mise en œuvre du projet, le nombre de déplacements n'est pas amené à évoluer.
	Desserte par les transports collectifs	En l'absence de mise en œuvre du projet, la desserte par les transports collectifs au sein du quartier n'est pas amenée à évoluer.
	Desserte par les modes actifs	En l'absence de mise en œuvre du projet, les continuités piétonnes et cyclables au niveau du quartier ne seront pas développées, ne permettant pas une augmentation plus rapide de la part modale des vélos et piétons.
Réseaux divers		En l'absence de mise en œuvre du projet, les réseaux continueront de faire l'objet de travaux d'entretien et de remise en état au fil des années sans subir de modification majeure. Le réseau de chaleur urbain sera déployé à moyen/long terme sur le quartier. La Loi Energie-Climat rendant le classement des réseaux de chaleur obligatoire à compter du 1er janvier 2022, les nouvelles constructions seront dans l'obligation quoi qu'il en soit de s'y raccorder. En l'absence de mise en œuvre du projet, la rentabilité sera en revanche moindre puisque le nombre de nouvelles constructions sera beaucoup élevé.
Gestion des déchets		En l'absence de mise en œuvre du projet, les moyens développés par la collectivité pour la gestion des déchets et la gestion de l'eau sont quoi qu'il en soit, amenés à s'améliorer dans le respect des politiques nationales et locales.
Gestion de l'eau		
Nuisances locales et enjeux sanitaires	Qualité de l'air	En l'absence de mise en œuvre du projet, une baisse globale des émissions de polluants à effets sanitaire pourra être constaté en raison de l'évolution du parc routier et la mise en circulation de véhicules moins polluants projetée entre 2025 et 2032.
	Qualité des sols	La qualité des sols en place sur le secteur n'est pas amenée à évoluer en l'absence de mise en œuvre du projet.
	Risques pyrotechniques	Le risque pyrotechnique n'est pas amené à évoluer en l'absence de mise en œuvre du projet.
	Risques industriels	Le risque technologique n'est pas amené à évoluer en l'absence de mise en œuvre du projet.
	Nuisances sonores	En l'absence de mise en œuvre du projet, les niveaux sonores seront moins augmentés qu'en cas de mise en œuvre.

4. Les raisons pour lesquelles le projet a été retenu

4.1. Les projets étudiés

4.1.1. La ZAC Eurochannel II

Le projet ZAC Eurochannel II s'inscrit dans la continuité de l'aménagement de la zone d'activités Eurochannel I, à l'initiative de l'agglomération de Dieppe, sur les communes de Dieppe et Martin-Église. La SHEMA en est l'aménageur. Ce projet couvre une superficie totale de 22,6 hectares, divisée en deux tranches : une première de 14 hectares déjà aménagée, et une seconde d'environ 8 hectares nécessitant une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour acquisition foncière.

L'objectif principal de la ZAC Eurochannel II est de renforcer l'attractivité économique du territoire en augmentant notamment l'offre d'emplois. Le site comprend 23 lots, aujourd'hui majoritairement vendus ou réservés. En 2020, au moment de l'étude d'impact liée à la DUP, environ 60 % de la zone était déjà aménagée.

Le projet bénéficie d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau depuis 2011, permettant le respect des conditions environnementales initiales, sans modification majeure par la procédure de DUP. Parmi les mesures d'accompagnement environnementales, environ 2 hectares sont prévus pour la préservation des milieux naturels : une zone tampon au sud avec prairies, friches et une mare, ainsi qu'un secteur de 1,1 hectare à l'est dédié à la culture et au maraîchage.

L'Autorité environnementale (MRAe) a identifié plusieurs enjeux majeurs : la consommation d'espace, la biodiversité, la mobilité, la gestion de l'eau et les risques, ainsi que l'adaptation au changement climatique. Enfin, il est précisé que le calendrier du projet Eurochannel II ne devrait pas interférer avec celui d'Eurochannel III, limitant ainsi les effets cumulés des futurs travaux.

4.1.2. La ZAC Eurochannel III

Le projet ZAC Eurochannel III, vise à aménager une nouvelle zone d'activités économiques sur la commune de Martin-Église, sur une superficie de 32 hectares actuellement occupés par des terres agricoles.

Situé entre les routes départementales RD 920 (au sud) et RD 925 (au nord), et à proximité immédiate de la ZAC Eurochannel II, le site accueillera des entreprises industrielles, principalement dans les secteurs de la mécanique, de l'énergie et de la logistique, ainsi que des activités tertiaires et artisanales. Le projet prévoit également des services aux entreprises (restaurant, crèche, conciergerie, covoiturage).

L'aménagement comprendra une voie principale nord-sud, connectée par un giratoire sur la RD 920 et une voie d'insertion sur la RD 925. Des mobilités douces (pistes cyclables, cheminements piétons) et des espaces de stationnement pour visiteurs sont aussi prévus.

Les principaux enjeux environnementaux soulevés par la MRAe concernent :

la consommation d'espace et l'artificialisation des sols, l'insertion paysagère du projet, les risques d'inondation par ruissellement, et l'adaptation au changement climatique.

4.1.3. Le projet de mise à 2x2 voies de la RD925

Le Département de la Seine-Maritime, avec le soutien de la Région Normandie, porte un projet d'élargissement de la RD 925 entre Dieppe et Petit-Caux, dans le cadre de la sécurisation des itinéraires stratégiques du territoire. Ce projet vise à améliorer la sécurité routière, la qualité de vie des riverains, et à renforcer la desserte locale, en cohérence avec le SRADDET régional.

La nouvelle infrastructure comprendra 2 voies dans chaque sens, séparées par un terre-plein central, avec des accotements revêtus. Une contre-allée de 7 mètres (dont 5 m revêtus) sera aménagée hors déviation du bourg, permettant la circulation des engins agricoles, deux-roues, piétons et voiturettes, exclus de la voie principale. Les accès directs aux parcelles agricoles seront supprimés au profit de cette contre-allée assurant la continuité des circulations agricoles.

Par ailleurs, le projet prévoit des aménagements spécifiques à proximité de la future ZAC Eurochannel III, avec un principe de desserte limité au tourne-à-droite et des mouvements de demi-tour à prévoir sur les giratoires en entrée et sortie.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe concernent : la consommation d'espace, en particulier agricole, la biodiversité, la qualité des eaux souterraines, la protection du patrimoine archéologique, et le confort acoustique des habitants.

4.1.4. Le projet de l'EPR 2 de Penly

EDF prévoit la construction de deux réacteurs nucléaires de type EPR2 sur le site existant de Penly, situé sur la commune de Petit-Caux en Normandie. Le projet s'inscrit dans une logique de renforcement de la production nucléaire française et concerne une surface de 25 hectares supplémentaires, venant s'ajouter aux 15,5 ha déjà occupés. Il mobilisera temporairement 41 ha de terrains, en partie agricoles, dont 10,5 ha seront remis en culture après les travaux.

Le chantier, d'une envergure exceptionnelle, mobilisera jusqu'à 8 000 salariés au pic d'activité, et nécessitera environ 1 000 logements dans un rayon de 30 km, générant un impact important en termes de logement et de trafic pendulaire, notamment avec Dieppe.

Principaux enjeux environnementaux :

- Phase travaux : bruit, impacts sur la biodiversité et les milieux naturels.
- Phase exploitation : risques liés aux rejets radiologiques, thermiques et chimiques, gestion des déchets nucléaires et réduction des émissions de gaz à effet de serre.

4.2. Comment peut-on justifier le projet retenu au regard des enjeux environnementaux actuels ?

Les raisons qui justifient le projet d'aménagement retenu aujourd'hui au stade du permis d'aménager tiennent compte de multiples paramètres tels que les enjeux environnementaux, les enjeux urbains, les enjeux économiques ou encore le bilan économique de l'opération d'aménagement.

Dans le cas présent de l'étude d'impact, les enjeux environnementaux suivants ont conduit à choisir le projet retenu à ce jour comparativement aux autres solutions présentées dans les paragraphes précédents.

4.2.1. Motivations au regard des enjeux aquatiques

Le projet d'aménagement retenu au stade du permis d'aménager permet le développement de surfaces végétalisées favorables à une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert et par infiltration pour une occurrence de pluie centennale.

4.2.2. Enjeux écologiques

Le projet d'aménagement retenu au stade du permis d'aménager vise une dimension éco-paysagère et le respect du patrimoine végétal local (utilisation des espèces rustiques) là où les relevés faune flore ont mis en évidence une part très faible de biodiversité.

Sur le projet, les alliances floristiques sont pensées autour de la géologie existante et de ses écosystèmes projetés. La stratégie de plantations et le choix des milieux a été prévue dans une vision de mise en place d'écosystèmes fonctionnels à long terme.

4.2.3. Enjeux de mobilités

Le projet cherche avant tout à réduire l'impact de la voiture dans le confort quotidien de la vue de quartier et permet le prolongement de la ligne de bus 1. Le développement de voies vertes et de voies partagées permet d'assurer des liaisons modes doux dans et au-delà du quartier.

4.2.4. Enjeux sanitaires

Les enjeux sanitaires dans le cadre du présent projet concernent à la fois la qualité de l'air et les nuisances sonores en lien avec le trafic automobile. Ainsi, pour tenir compte de ces nuisances, le projet prévoit depuis les premières esquisses la mise en place d'un recul entre les bâtiments et la RD485. Cette zone tampon forme le parc des lisières avec la mise en place d'un merlon qui assure une protection acoustique et d'une végétalisation importante. Plusieurs hypothèses de hauteur de merlon ont été étudiés sur les gains acoustiques. Le projet a finalement tenu à maintenir le merlon le plus haut (3m) bien que le projet sans merlons permet de respecter les valeurs acoustiques réglementaires.

4.2.5. Enjeux patrimoniaux

Le projet d'aménagement retenu au stade du permis d'aménager permet d'assurer la préservation et la valorisation du patrimoine existant, notamment les bunkers de la Seconde Guerre Mondiale qui seront préservés dans les futurs coulées vertes.

5. Les incidences prévisibles du projet d'aménagement sur l'environnement et les mesures mises en œuvre pour les éviter et les réduire au maximum

5.1. Quelles sont les incidences prises en compte et de quelles mesures parle-t-on ?

Les incidences environnementales qui sont évaluées dans le cadre d'une étude d'impact sont :

- Les incidences liées à la phase de chantier (aménagements et constructions au droit des espaces publics et îlots privés du lotissement). Ces incidences qui sont la plupart du temps temporaires et sur le court terme sont associées aux travaux tels que :
 - La mise en place de matériels ;
 - La réalisation de terrassement (déblaiement/remblaiement) ;
 - La mise en place de fondations ;
 - La réalisation de travaux de gros œuvre et de second œuvre (implantation de nouveaux bâtiments, de parkings souterrains, de nouveaux espaces publics ...) ;
 - La réalisation d'espaces verts.

Cette phase travaux, bien que « temporaire », s'étalera néanmoins sur une période d'environ 5ans (2027-2032).

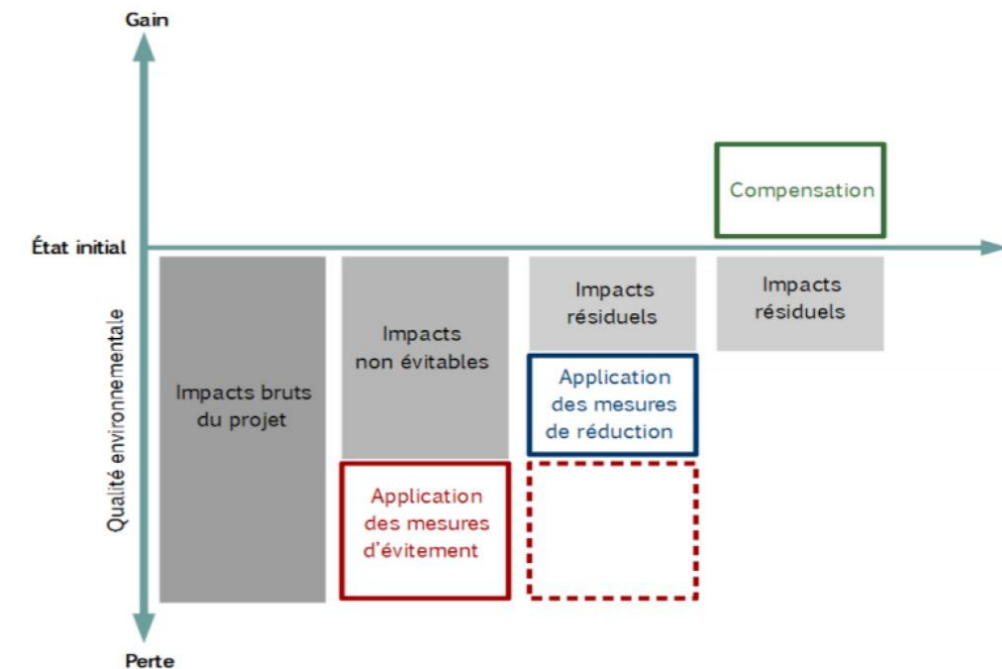
- Les incidences en situation aménagée une fois que le quartier sera mis en service dans sa globalité. Les effets du projets générés par la construction des différents équipements seront estimés sur la période qui suivra 2032 en tenant compte des :
 - 455 logements déjà réalisés en situation temporaire.
 - 135 logements sociaux créés en lieu et place des logements ouvriers.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale d'un projet d'aménagement tel que le présent projet, les mesures environnementales qui doivent être employées par le maître d'ouvrage, doivent respecter le triptyque « Eviter, Réduire, Compenser » qui s'applique de manière proportionnée à l'ensemble des thématiques de l'environnement et des milieux :

- Les mesures d'évitement des impacts : ces mesures qui visent à éviter les incidences négatives du projet, représentent l'ensemble des choix fondamentaux qui a été établi par le maitre d'ouvrage dans le but de concevoir un projet de moindre impact.
- Les mesures de réduction des impacts : dès lors que les impacts d'un projet n'ont pas pu être évités à l'étape de sa conception pour un coût raisonnable, il convient de réduire la dégradation restante par des solutions techniques de minimisation.

Les mesures de compensation : en dernier recours, il s'agit d'apporter une contrepartie positive au projet si les impacts résiduels négatifs qui n'ont pas pu être évités ou suffisamment réduits, persistent. Dans le cas présent, aucune mesure de compensation n'est prévue à ce stade compte tenu des faibles impacts résiduels après la mise en place des mesures de réduction.

Figure 15 : Représentation des mesures ERC (Ministère de la transition écologique et solidaire)



En parallèle, on distingue les mesures d'accompagnement qui sont généralement destinées à optimiser les effets positifs et à maîtriser les effets induits, ainsi que les mesures de suivi qui visent à suivre l'efficacité à moyen et long terme des mesures ERC établies.

5.2. Quels sont les effets du projet et les mesures retenues pour chacune des thématiques environnementales ?

Ce tableau vise à synthétiser les données détaillées dans l'étude d'impact (TOME 1) en caractérisant les effets du projet sur l'environnement et la santé et en listant les mesures retenues par 3F Normandie en vue d'éviter et/ou de réduire les incidences négatives associées à la réalisation des travaux d'aménagement ou au Val d'Arquet Est en situation aménagée.

Le code couleur utilisé pour les symboles est le suivant :

Pour les incidences **avant mesures** : 😊 positives 🟡 nulles 😞 négatives faibles 😟 négatives modérées 😡 négatives fortes

Pour les impacts résiduels **après mesures** : 👍 positifs 👎 faibles voire négligeables 🟡 négatifs

SITUATION	EFFETS DU PROJET	INCIDENCES	MESURES D'EVITEMENT ET/OU DE REDUCTION	IMPACTS RESIDUELS
CLIMAT ET VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE				
Phase chantier	Libération de carbone lié aux terrassements et à l'artificialisation des sols Rejets atmosphériques liés aux engins, flux, matériaux	😞	Il est prévu de réemployer des terres sur site. Il est prévu sur les chantiers des alternatives aux moteurs thermiques classiques (biocarburant/électricité) sur le site notamment.	👎
Situation aménagée	Densification du bâti participant à la création d'Ilots de Chaleur Urbain (ICU).	😞	Le projet prévoit la création d'espaces végétalisés, d'espaces d'infiltration sur le projet pour limiter ces effets. Choix d'aménagements (matériaux biosourcés, RCU, ...) permettant de réduire l'empreinte carbone du projet.	
RELIEF ET TOPOGRAPHIE LOCALE				
Phase chantier	Mouvements de terres associées aux terrassements, pour la réalisation du merlon et la création d'un niveau de parking semi enterrés. Stockage des matériaux nécessaires à la construction des futurs bâtis, des futures voiries ainsi que pour la création d'ouvrage de collecte et de gestion des eaux pluviales.	😞	Les ouvrages nécessitant des terrassements importants seront réalisés à l'avancement du chantier pour limiter les volumes importants de déblais/remblais à stocker et impactant la topographie du site.	👍
Situation aménagée	Modification du relief perceptible à l'échelle locale.	😞		
SOL ET SOUS-SOL				
Phase chantier	Terrassement superficiel pour l'aménagement des espaces extérieurs et affouillements plus profonds nécessaires à la création de parkings semi enterrés. Tassements des sols	😞	Il est prévu la réalisation d'une étude géotechnique pour mettre en évidence les dispositions constructives à respecter par rapport à la nature des sols. Les talus seront réalisés avec une pente faible pour garantir le maintien des sols. Les travaux de terrassements seront réalisés en période climatique favorable avec arrêt de chantier en cas d'intempérie.	👎
Situation aménagée	Perte du potentiel agronomique du sol	😡	Le projet prévoit la valorisation systématique de la terre végétale pour constituer les espaces verts. Le projet sera réalisé le plus possible au niveau du terrain naturel actuel pour limiter les impacts sur les sols et les sous-sols.	
VULNERABILITE AUX RISQUES NATURELS LIES AU CONTEXTE GEOLOGIQUE				
Phase chantier	Aucun effet.	🟡	-	👍
Situation aménagée	Aucun effet.	🟡	Il est prévu la réalisation d'une étude géotechnique pour mettre en évidence les dispositions constructives à respecter par rapport à la nature des sols.	
EAUX SOUTERRAINES				
Phase chantier	Risques de pollution chronique et/ou accidentelle des milieux (sols, eaux souterraines et superficielles) engendrés par les engins et/ou les procédés.	😞	Durant la phase chantier, il sera attendu de la part des entreprises de travaux de respecter les mesures suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - L'interdiction des rejets directs dans les eaux souterraines ; - La mise en place d'une plateforme pour le stationnement, la circulation et l'entretien des engins de chantier. Les eaux de lavages seront décantées et déshuilées avant d'être rejetées. - La mise en place de systèmes de rétention au niveau des zones de stockage des produits et matériaux potentiellement dangereux pour l'environnement. - La mise en place de dispositifs adaptés pour la collecte et le traitement des eaux usées et des eaux pluviales. - La collecte, l'évacuation et le traitement des déchets de chantiers seront assurés par des prestataires spécialisés. Des dispositifs sélectifs de collecte des déchets seront mis en place ainsi que leur évacuation par une filière adaptée et l'interdiction d'élimination des déchets par le feu ou l'enfouissement. - Un protocole de gestion des pollutions accidentelles sera établi et du matériel d'intervention rapide sera mis à disposition. - La durée de mise à nue des terrains sera limitée au maximum pour réduire les risques de transfert de pollution depuis les sols vers la nappe. 	👍

SITUATION	EFFETS DU PROJET	INCIDENCES	MESURES D'EVITEMENT ET/OU DE REDUCTION	IMPACTS RESIDUELS
Situation aménagée	Risque de pollution chronique et/ou accidentelle des milieux (sols, eaux souterraines et superficielles) engendrés par les eaux ruisselant sur les chaussées (lessivage de la pollution déposée par les véhicules) ou s'infiltrant au travers des ouvrages de gestion des eaux pluviales. Réduction de la part de surfaces perméables favorables au rechargement de la nappe	☹️	Les principes d'assainissement pluvial et de gestion des terrains pollués seront réalisés conformément aux règles de l'art.	
EAUX SUPERFICIELLES				
Phase chantier	Terrassement pouvant modifier les conditions d'écoulement superficiels des eaux pluviales. Risque de pollution chronique et/ou accidentelle des milieux (sols, eaux souterraines et superficielles) engendrés par les engins et/ou les procédés.	☹️	Durant la phase chantier, il sera attendu de la part des entreprises de travaux de respecter les mesures suivantes : - Les modalités de circulation des engins de chantier seront étudiées et les emprises de passage des véhicules seront limitées afin de prévenir et de réduire les phénomènes de ruissellement et de stagnation des eaux au niveau des points bas. - Les dispositifs de gestion des eaux pluviales qui seront réalisés seront mis en place dès les premières phases de chantier. Ces ouvrages pourront se traduire, selon la nature des terrains en place, sous le format de noues et/ou bassins de tamponnement. - Une attention particulière sera portée au respect des modes opératoires qui seront établis dans la suite de la conception du projet et qui intègrent notamment un phasage des travaux de terrassement. - L'arrêt du chantier sera préconisé en cas de fortes intempéries et tout particulièrement pour les terrassements.	👍
Situation aménagée	Transformation de l'occupation des sols modifiant les conditions d'écoulements des eaux de ruissellement. Risque de pollution chronique et/ou accidentelle des milieux (sols, eaux souterraines et superficielles) engendrés par les eaux ruisselant sur les chaussées (lessivage de la pollution déposée par les véhicules).	☹️	Le projet a tenu à préserver une part importante d'espaces perméables. Les principes de gestion des eaux pluviales appliqués au projet respecteront la réglementation en vigueur et visent la gestion par infiltration de la pluie 35mm en 2H. La gestion des eaux pluviales sera réalisée à la parcelle. La surverse au-delà de cette occurrence et jusqu'à l'occurrence centennale sera gérée dans les jardins de pluies développés sur les espaces publics. Ces ouvrages permettront de gérer les pluies d'occurrence centennale avec un rejet à débit limité de 2L/s/ha. Le prétraitement des eaux de voirie sera directement assuré par le biais du système retenu pour leur collecte.	
OCCUPATION DES SOLS				
Phase chantier	Les travaux de déblaiement/remblaiement et de terrassements vont modifier secteur par secteur, les usages et l'occupation du sol actuelle.	☹️	-	
Situation aménagée	Diminution de la surface d'espaces perméables	☹️	-	👎
FONCIER				
Phase chantier	Aucun effet.	☹️	-	
Situation aménagée	Hausse du nombre de propriétaires foncier.	😊	-	👍
MILIEUX NATURELS, HABITATS ET BIODIVERSITE LOCALE				
Phase chantier	Aucune incidence prévisible sur la préservation des zonages réglementaires ou inventoriés.	☹️	-	👍
	Destruction ou dégradation physique des habitats naturels ou habitats d'espèces.	☹️	La période de travaux sera adaptée afin qu'ils soient réalisés en dehors des périodes de sensibilité et de vulnérabilité de la faune. Des procédures seront mises en œuvre pour éviter le dérangement des espèces ou pour limiter la propagation des espèces exotiques envahissantes. Une réflexion sur l'éclairage nocturne sera mise en œuvre pour limiter les nuisances lumineuses.	
	Destruction des individus liés à la flore à la suite du défrichage et des terrassements prévus dans l'emprise du projet ou encore le piétinement.	☹️		
	Altération biochimique des milieux (pollutions accidentelles par polluants chimiques).	☹️		
	Propagation d'espèces invasives (mise à nu de surfaces de sol, transport de fragments de plantes par les engins de chantier, import et export de terres).	☹️		
Situation aménagée	Amélioration de la connectivité entre les secteurs boisés et naturels, création de corridors écologiques et favoriser la biodiversité.	😊	Le projet prévoit la réalisation d'aménagements pour maintenir les continuités écologiques sur le site, adaptés selon la faune cible	
	Perturbation et/ou dérèglement des espèces en lien avec une hausse de la fréquentation des milieux (création d'espaces publics, mise en place de nouvelles voies de circulations, nuisances sonores) Destruction et/ou dégradation des individus et des habitats durant les opérations d'entretien des espaces verts.	☹️	Le projet prévoit l'installation de clôture pour délimiter les îlots afin de permettre de passage de la petite faune. Il est par ailleurs prévu la mise en place d'une gestion différenciée des espaces paysagers nouvellement créées.	👍

SITUATION	EFFETS DU PROJET	INCIDENCES	MESURES D'EVITEMENT ET/OU DE REDUCTION	IMPACTS RESIDUELS
CONTINUITES ECOLOGIQUES				
Phase chantier	Aucun effet.	☹️	-	👍
Situation aménagée	Mise en place d'alignement d'arbres et de noues paysagères permettant d'améliorer la dynamique écologique du site.	😊	-	
TISSU URBAIN				
Phase chantier	Modification progressive de l'organisation du quartier.	😊	-	👍
Situation aménagée	Structure urbaine du quartier complètement repensée (entrée de ville ; mise en dynamique)	😊	-	
PAYSAGE ET CADRE DE VIE				
Phase chantier	Dégradation des éléments paysagers et de la perception du site dans son environnement en lien avec l'organisation et la propreté du chantier.	☹️	Durant la phase chantier, il sera attendu de la part des entreprises de travaux de respecter les mesures suivantes : - Interdiction de tout brûlage de matériaux sur le site. - Mettre en place et maintenir une organisation ordonnée de la plateforme chantier et en assurer l'entretien. - Maintenir les clôtures périphériques dans un bon état visuel.	👍
Situation aménagée	Insertion du projet dans le paysage de proximité	😊	Principes de conception imposés aux constructeurs.	
PATRIMOINE				
Phase chantier	Découverte possible de vestiges archéologiques	☹️	Les fouilles préventives seront réalisées préalablement à l'engagement des travaux d'aménagement du projet afin d'éviter toute dégradation des vestiges archéologiques présents dans les sols. Hors zone de fouilles, les travaux pourront débuter plus tôt.	👍
Situation aménagée		☹️	En cas de découverte archéologique sur le site, la déclaration des vestiges sera effectuée aux services de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Normandie. A la lecture de ce signalement, la décision d'engager des fouilles archéologiques pourra être prise par le Conservateur Régional de l'Archéologie de la DRAC. La mise en sécurité du site sera effectuée et l'intégralité des dispositifs de protection du vestige seront mis en place.	
TISSU SOCIAL				
Phase chantier	Sécurité de la population par la modification substantielle de la morphologie du quartier et de la sécurité physique des résidents (présence d'engins de chantier, franchissement des piétons sur une partie du chantier, ...).	☹️	Afin de limiter le risque d'accident de chantier vis-à-vis de la population riveraine, il est prévu une structuration du chantier par le maître d'ouvrage (délimitation des emprises travaux, chargement/déchargement des camions sur des espaces réservés, signalisation temporaire du chantier et mesures classiques de protection de chantier). De plus, 3F Normandie exigera la mise en place de règles de bonne conduite par les entreprises de travaux (interdire le passage des résidents au sein des emprises de travaux et de chantier, établissement de règles et plannings d'intervention pour permettre l'information du public, remise en état de l'intégralité des emprises de chantier à la fin des travaux, agent d'astreinte responsable de la sécurité en dehors des horaires d'ouverture du chantier).	👍
Situation aménagée	Augmentation démographique par la création de près de 600 logements. Diversification des habitats et favorisation de la mixité des résidents.	😊		
EMPLOI				
Phase chantier	Création d'emplois pour la réalisation des travaux dans les secteurs du bâtiment et des travaux publics. Possible incidences indirectes pour les commerces et services immédiats au chantier.	😊		👍
Situation aménagée	Nouveaux emplois pour les emplois indirects associés (commerces de proximité, ...)	😊		
ACTIVITES AGRICOLES				
Phase chantier	Pression foncière, perte de foncier agricole, perte de bonne qualité agronomique.	☹️	Une étude de compensation agricole a été engagée par 3F Normandie. Les démarches seront poursuivies avec la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers pour mettre en place des mesures de compensation.	👍
Situation aménagée				
DEPLACEMENTS URBAINS				
Phase chantier	Aucune modification sur les comportements associés aux déplacements.	☹️		👍
Situation aménagée	Augmentation des flux de déplacements	☹️	Il est prévu le déploiement d'un réseau de voies destinées aux circulations actives (piétons et vélo) et l'amélioration de la desserte en transport en commun (prolongement de la ligne de bus existante, ...)	
INFRASTRUCTURES VIAIRES ET TRAFICS ROUTIERS				
Phase chantier	Détérioration des ouvrages VRD, notamment au niveau des infrastructures existantes	☹️	Durant la période de travaux, pour limiter la sollicitation des infrastructures existantes, 3F Normandie devra prévoir les éventuels renforcements du réseau au niveau des entrées charretières du site. Enfin, sur la base d'un constat contradictoire, 3F devra s'engager à la remise en état de toute dégradation engendrée en phase chantier.	👍
	Risques d'accidents matériels ou humains	☹️	Des règles de sécurité seront édictées pour éviter tout risque d'incident/accident (modalités de réalisation et de signalisation des accès chantier et normes de sécurité à respecter pour les travaux à proximité des infrastructures en circulation).	
	Perturbation ponctuelle des conditions de circulation locale	☹️	L'organisation du chantier visera à optimiser la localisation de la base vie et des principales zones de stockage de manière à limiter les incidences sur les conditions de circulations locales.	

SITUATION	EFFETS DU PROJET	INCIDENCES	MESURES D'EVITEMENT ET/OU DE REDUCTION	IMPACTS RESIDUELS
Situation aménagée	Modification de l'organisation des flux et incrémentation des flux générés par le projet sur le réseau viaire environnant.	☹️	Le projet intégrera le développement d'un réseau viaire hiérarchisé en fonction de leur typologie (flux en échange ou flux de desserte) et gestion des flux de circulation au niveau des carrefours pour tenir compte des flux entrants/sortants aux heures de pointe du matin et du soir.	👍
STATIONNEMENT				
Phase chantier	Aucun effet	☹️	Afin de limiter le risque de stationnement sauvage, les futurs acquéreurs seront invités au travers du Cahier de Prescriptions Architecturales, Urbaines, Paysagères et Environnementales (CPAUPE) à dimensionner le stationnement sur les parcelles privées en adéquation avec les besoins des futurs lots qui viendront s'y implanter.	👍
Situation aménagée	Risques vis-à-vis du stationnement sauvage	☹️		
RESEAUX DIVERS ET SERVITUDES				
Phase chantier	Possible dégradation physique des réseaux en place (travaux entraînant des vibrations dans les sols qui peuvent impacter les réseaux souterrains, travaux en hauteurs pouvant impacter les réseaux aériens, travaux au niveau des points de raccordement avec le réseau actuel)	☹️	En amont de la réalisation des travaux, l'aménageur lancera les études visant à identifier et caractériser précisément toutes les opérations qui peuvent occasionner un impact sur le fonctionnement du réseau existant. Les entreprises travaillant au droit du secteur devront adresser une DICT (Déclaration d'Intention et de Commencement de Travaux) à chaque gestionnaire identifié préalablement à la réalisation des travaux. Les préconisations inscrites à l'article L554-1 du Code de l'Environnement seront également respectées.	👍
Situation aménagée	Améliorations du maillage des réseaux, restructurations des réseaux vétustes, insertion des réseaux dans l'environnement grâce à l'effacement des réseaux aériens. Risque en cas de mauvais dimensionnement.	☹️	Le projet prévoit l'aménagement de l'ensemble des réseaux (eaux usées, eau potable, chaleur urbain, électricité, télécommunication) afin de desservir le site. Ces réseaux seront développés en conformité avec les règlements existants.	
GESTION DES DECHETS				
Phase chantier	Génération de déchets (terres, gravats, matériaux de déblais, plastiques, bois, ferrailles, déchets dangereux)	☹️	Pour la phase chantier, 3F Normanvie devra imposer les mesures suivantes : - Des systèmes de rétention seront placés au niveau des zones de stockage des produits et de matériaux potentiellement dangereux pour l'environnement. - La collecte, l'évacuation et le traitement des déchets de chantier seront réalisés dans les règles de l'art et seront assurés par des prestataires spécialisés. - Les entreprises en charge des travaux devront mettre en place et maintenir une organisation ordonnée de la plateforme de chantier et en assurer l'entretien ainsi que des espaces environnants.	👎
Situation aménagée	Augmentation de la production de déchets variés (ordures ménagères résiduelles, collecte sélective, verre, déchets verts)	☹️	Afin de réduire l'impact du projet sur la gestion des déchets en situation future, il est prévu : - La mise en place de colonnes de tri en apport volontaire et spécifiques pour le verre, les déchets recyclables et les ordures ménagères sera effectuée pour les espaces privés et publics. - Le dimensionnement des voiries et des accès sera adapté aux contraintes des circuits de ramassage	
GESTION DE L'EAU				
Phase chantier	Utilisation d'eau dans le cadre des modes opératoires associés aux travaux : béton, lavage des voiries, ... Alimentation de la base vie en eau potable pour répondre aux besoins sanitaires.	☹️	-	👍
	Dégradation du réseau d'assainissement en place et apparition de dysfonctionnement à l'amont, à l'aval ou au droit de la zone.	☹️	Le rejet des eaux usées dans le réseau d'assainissement est soumis à autorisation.	
Situation aménagée	Augmentation de la consommation en eau potable.	☹️	Les usagers seront responsabilisés dans leur consommation énergétique et d'eau potable par le biais de dispositifs d'informations et de sensibilisation. Les espaces verts publics seront aménagés à l'aide d'espèces adaptées au climat local et ne nécessitant pas d'arrosage si ce n'est l'année de leur plantation afin de favoriser leur reprise.	
	Augmentation des rejets d'eau usées dans le réseau d'assainissement.	☹️	-	
QUALITE DE L'AIR				
Phase chantier	Rejets atmosphériques engendrés par les engins	☹️	L'organisation du chantier visera à optimiser la localisation de la base vie et des principales zones de stockage. Enfin, il sera exigé auprès des entreprises de travaux d'utiliser des véhicules adaptés et de s'assurer de leur entretien. Afin de réduire les émissions de poussières au niveau des pistes de chantier, un arrosage des terrains par temps sec sera attendu.	👍
Situation aménagée	Rejets atmosphériques liés à la circulation automobile	☹️	Le projet prévoit l'éloignement des bâtiments vis-à-vis de la rocade des Graves de la Mer où le trafic est le plus important. Les constructions respecteront les normes applicables en matière de qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments	👍
VULNERABILITE A LA POLLUTION DES SOLS				
Phase chantier	Ouvriers pouvant être en contact direct avec les milieux dégradés et riverains susceptibles d'être exposés à des poussières.	☹️	En cas de découverte de pollution des sols pendant les travaux, 3F engagera un programme d'investigations complémentaires permettant de :	👍
Situation aménagée	Biens que les enjeux soient faibles, les usagers pourraient se retrouver en contact avec des terres dégradées et les riverains susceptibles d'être exposés à des poussières.	☹️	- Définir l'état des sols au droit des sources identifiées sur le périmètre opérationnel ; - Caractériser plus précisément l'adéquation des sols en place avec les usages projetés en priorité au droit des espaces publics - Définir les éventuelles modalités de gestion des matériaux excavés et les conditions d'aménagement du site.	

SITUATION	EFFETS DU PROJET	INCIDENCES	MESURES D'EVITEMENT ET/OU DE REDUCTION	IMPACTS RESIDUELS
VULNERABILITE AUX RISQUES PYROTECHNIQUES				
Phase chantier	Engins de guerre potentiellement enfouis au droit du site leur découverte est à l'origine d'un risque allant de la blessure bénigne à la mort.	☹️	Afin de se soustraire au risque pyrotechnique du site, une dépollution pyrotechnique va être engagée sur l'ensemble du site. Conformément à la réglementation en vigueur, si des engins de guerre étaient découverts pendant le chantier, la zone de découverte sera sécurisée et les services de déminage seront immédiatement contactés pour intervenir. Le chantier sera alors placé en sécurité le temps que les éléments présentant le risque soient éliminés.	👍
Situation aménagée	Aucun effet.	☹️	-	
VULNERABILITE AUX RISQUES TECHNOLOGIQUES				
Phase chantier	Risque lié à la proximité de la centrale nucléaire de Penly et aux axes routiers concernés par le transport de matières dangereuses	☹️	La nouvelle signalisation qui sera mise en place en phase chantier et en définitif à proximité des routes départementales, permettra de prévenir tout risque de collision avec les véhicules transportant des matières dangereuses. Cependant, en cas d'accident, le choix des mesures d'urgence découlera de l'analyse de l'environnement de l'accident afin d'apporter le plus rapidement possible une réponse adaptée à chaque situation. Des règles de sécurité spécifiques en concertation avec les entreprises et le coordinateur SPS, qui sera désigné pour suivre les travaux, seront émises afin d'assurer la mise en sécurité du chantier et des ouvriers dans le cas où un accident surviendrait. La plaquette des « Bons réflexes en cas d'accident à la centrale nucléaire de Penly » réalisé par EDF sera jointe au cahier des charges de cession des terrains afin de sensibiliser les usagers/ouvriers aux gestes à adopter en cas d'accident.	👍
Situation aménagée				
NUISANCES SONORES				
Phase chantier	Ouvriers soumis aux nuisances acoustiques liées à la circulation routière et aux techniques de construction	☹️	Durant les travaux, il sera imposé le port de protection individuelles et sensibilisation vis-à-vis des troubles engendrés par ce type de nuisance.	👍
	Riverains soumis aux nuisances acoustiques liées à la circulation routière et aux techniques de construction	☹️	Afin de protéger la population environnante des nuisances sonores liés aux travaux, les mesures de réduction suivante seront employées : <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de prescriptions sur les plages horaires durant lesquelles les activités bruyantes devront être exercées. - Sensibilisation des entreprises et des ouvriers en charge de la réalisation des travaux sur les conséquences liées aux troubles du voisinage vis-à-vis du bon déroulement du chantier. - Utilisation d'outils et d'engins conformes à la réglementation en matière d'émissions sonores. 	
Situation aménagée	Usagers du quartier et à proximité soumis aux nuisances acoustiques liées à la circulation routière.	☹️	Afin de limiter les nuisances acoustiques pour les usagers à terme, un merlon continu d'une hauteur de 3m et végétalisé sera mis en œuvre le long de la RD. Les gains acoustiques de ce merlon ont été évalués. Ce merlon aura une très grande efficacité au niveau du sol et aux étages inférieurs des bâtiments, à savoir aux rez-de-chaussée (RdC) et aux premiers étages (R+1) principalement.	

5.3. Et quelles sont les incidences cumulées du projet avec les autres projets à proximité ?

5.3.1. Quels sont les autres projets qui doivent être pris en compte dans l'étude d'impact ?

Les autres projets qui réglementairement parlant doivent être pris en considération dans l'analyse des effets cumulés sont :

- Les projets qui ont fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale ;
- Les projets qui ont fait l'objet d'une étude d'impact.

Les projets en cours de réalisation doivent également être pris en compte. En revanche, il convient d'exclure de cette analyse les projets pour lesquels l'autorisation environnementale n'est plus valable.

Les projets suivants situés à proximité peuvent être considérés dans l'analyse des effets cumulés avec le présent projet :

- Le projet de **ZAC Eurochannel II tranche 2** ;
- Le projet de **ZAC Eurochannel III** ;
- Le projet de **mise à 2x2 voies de la RD 945** ;
- Le projet de **l'EPR2 de Penly**.

5.3.2. Les incidences cumulées avec ces projets

Les projets Eurochannel II et III, la mise à 2x2 voies de la RD925 et Val d'Arquet Est engendrent une consommation significative de terres agricoles et une artificialisation des sols, compensée par des mesures d'indemnisation et d'accompagnement des exploitants.

Sur la biodiversité, chaque projet prévoit des actions de gestion des espèces invasives, de création et préservation d'habitats naturels (haies, talus, mares) et d'aménagements favorisant les corridors écologiques.

Concernant la mobilité, les projets Eurochannel II, Eurochannel III et la mise à 2x2 voies de la RD925 entraînent une augmentation du trafic routier. Le projet de la RD925 vise à améliorer les conditions de circulation et la sécurité en séparant les flux (notamment via une contre-allée pour les engins agricoles, piétons et cycles). Les études de circulation montrent que les carrefours concernés disposeront de capacités suffisantes, avec des réserves de capacité confortables aux heures de pointe. Le projet Eurochannel III prend en compte cette augmentation du trafic, intégrant les flux d'Eurochannel II et les modifications liées à la RD925.

Une étude des effets cumulés du projet Val d'Arquet (sans EPR2) montre quelques tensions ponctuelles, notamment au giratoire RD 920 / RD 485 le soir, mais le réseau reste globalement capable d'absorber les flux des projets.

En matière de gestion de l'eau, bien que chaque projet soit sur un bassin versant distinct, des dispositifs adaptés assurent la collecte et le tamponnement des eaux pluviales, limitant ainsi l'impact hydraulique cumulé.

Sur le changement climatique, tous les projets contribuent à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, difficilement quantifiable globalement, tandis que l'impact acoustique reste négligeable.

Enfin, la qualité de l'air se dégrade légèrement, avec une hausse des émissions polluantes et de GES, principalement due à l'augmentation du trafic induit par les projets.

Figure 16 : Projets cumulés avec Val d'Arquet Est

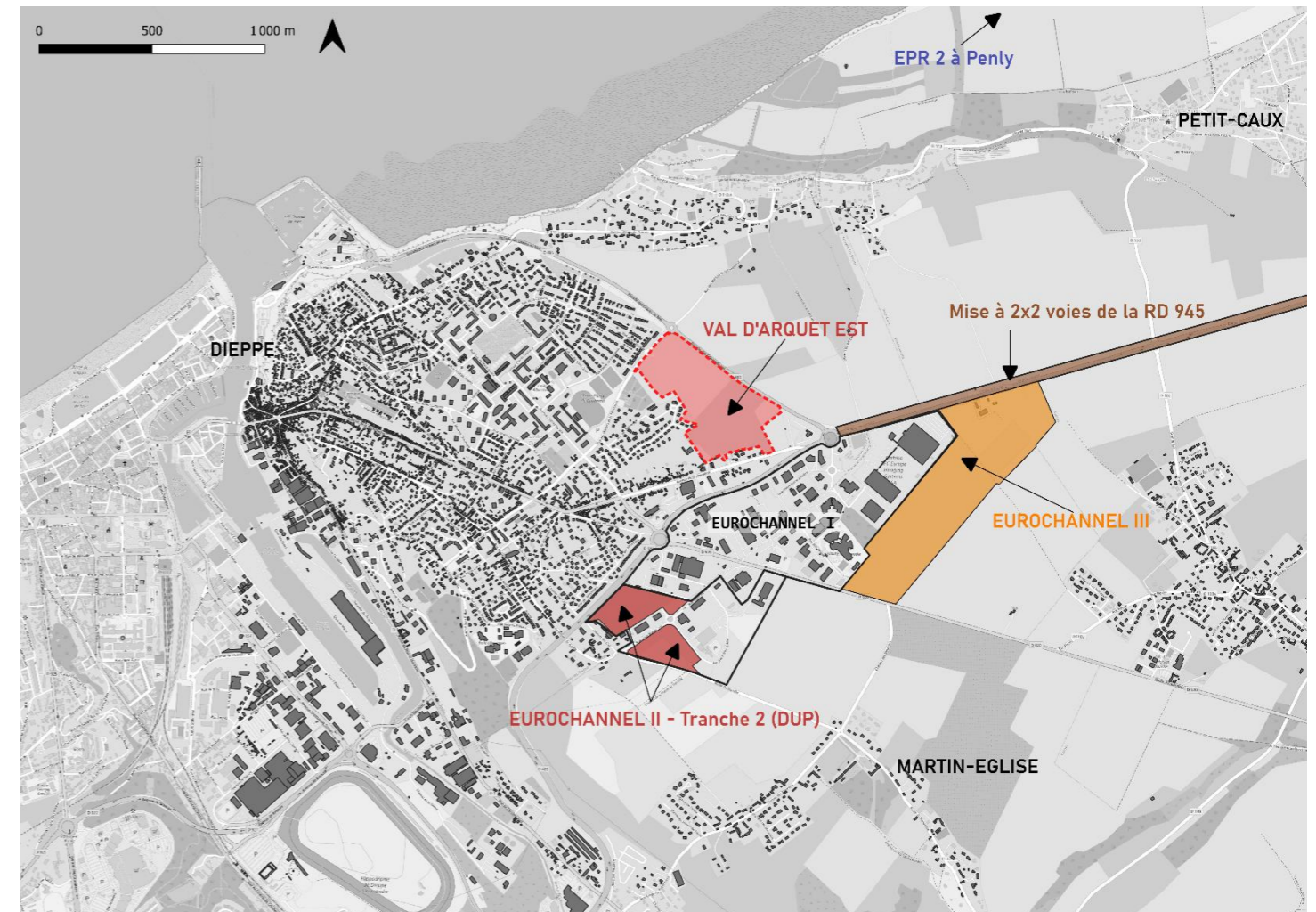


Table des figures

Figure 1 :	Porteurs du projet	5
Figure 2 :	Localisation du projet	5
Figure 3 :	OAP concernant le secteur d'étude (PLU de Dieppe).....	5
Figure 4 :	Localisation du secteur d'étude sur la base d'une photo aérienne et du plan cadastral.....	6
Figure 5 :	OAP concernant le secteur d'étude (PLU de Dieppe).....	6
Figure 6 :	Hypothèses d'implantation des bâtiments	8
Figure 7 :	Les grands ensembles de la trame paysagère.....	8
Figure 8 :	La grande coulée verte	8
Figure 9 :	Principes d'assainissement pluvial retenus pour le projet d'aménagement Val d'Arquet Est.....	8
Figure 10 :	Contour du périmètre de projet du Val d'Arquet Est	10
Figure 11 :	Composition actuelle du site	12
Figure 12 :	Perspectives sur le paysage du secteur d'étude (INGETEC, 2024).....	12
Figure 13 :	Equipements sur la commune de Dieppe (PLU de Dieppe)	12
Figure 14 :	Voies et carrefours de desserte à proximité du site (INGETEC).....	13
Figure 15 :	Représentation des mesures ERC (Ministère de la transition écologique et solidaire)	19
Figure 16 :	Projets cumulés avec Val d'Arquet Est	25

Table des tableaux

Tableau 1 :	Aperçu probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet	16
-------------	--	----



Références du dossier

N° Dossier INGETEC	13777
Maître d'ouvrage	3F Normandie
Intitulé du projet	Projet d'aménagement sur le site du Val d'Arquet Est
Nature du dossier	Val d'Arquet Est
Références du dossier	VAL D'ARQUET EST - TOME 3 - RESUME NON TECHNIQUE Version du 09/01/2026 27 pages
Auteur	Amélie DOSSIER, Mathieu DECAIGNY
Responsable	Benoit MIREY

Contactez INGETEC

	Amélie DOSSIER, Mathieu DECAIGNY
	amelie.dossier@ingetec.fr
	02.35.07.94.20

INGETEC - SIÈGE SOCIAL 67 RUE DAMESME 75013 PARIS	AGENCE NORMANDIE 135 ALLÉE PAUL LANGEVIN - BP66 76233 BOIS-GUILLAUME CEDEX	AGENCE NOUVELLE AQUITAINE GALERIE COMMERCIALE - LES GRANDS HOMMES 33001 BORDEAUX	AGENCE AUVERGNE RHÔNE-ALPES 3 RUE DE GENÈVE 69006 LYON	AGENCE DE LA RÉUNION 62 BOULEVARD DU CHAUDRON 97490 SAINT-DENIS	AGENCE DE MAYOTTE 18 RUE MARINDRINI 97600 MAMOUDZOU
---	--	---	--	---	---