

FEI - Sedelka

Projet de logements sur le site de la Prairie à Octeville-sur-Mer

Étude de trafic et de circulation

Introduction	3	II - Situation projetée.....	21
I - Situation initiale	5	II.1 - Projet du site de la Prairie.....	21
I.1 - Enquête de circulation	5	II.1.1 - Programme.....	21
I.2 - Réseau de voirie, trafic et conditions de circulation.....	9	II.1.2 - Mesures du projet en faveur des mobilités douces.....	21
I.2.1 - RD940	9	II.2 - Trafic engendré par le projet	23
I.2.2 - RD31	10	Nombre d'emplois par ménage	23
I.2.3 - Route de Montivilliers	11	Répartition modale des trajets domicile-travail.....	23
I.2.4 - Rue du Croquet - Rue de Verdun	11	Volume de trafic motorisé engendré	24
I.2.5 - Rue Auguste Comte - Rue Félix Faure	12	II.3 - Affectation du trafic engendré	24
I.2.6 - Chemin de Saint-Supplix.....	12	II.4 - Volume de trafic en situation projetée.....	28
I.2.7 - C1 - RD940 x Rue du Croquet x Route de la Plage	13	II.5 - Fonctionnement des carrefours et des accès	31
I.2.8 - C2 - Rue Félix Faure x Rue de Verdun	14	II.5.1 - C1 - RD940 x Rue du Croquet x Route de la Plage	31
I.2.9 - C3 - Route de Montivilliers x Rue Auguste Huart.....	15	II.5.2 - C2 - Rue Félix Faure x Rue de Verdun	32
I.2.10 - C4 - Route de Montivilliers x Chemin de Saint-Supplix	16	II.5.3 - C3 - Route de Montivilliers x Rue Auguste Huart.....	32
I.2.11 - C5 - RD31 x Route de Montivilliers.....	17	II.5.4 - C4 - Route de Montivilliers x Chemin de Saint-Supplix.....	33
I.3 - Desserte par les transports en commun.....	18	II.5.5 - C5 - RD31 x Route de Montivilliers.....	33
I.4 - Réseau cyclable	20	II.5.6 - Accès du projet.....	34
		III - Effets cumulés	35
		III.1 - Autres opérations	35
		III.1.1 - Site de l'Estran.....	35
		III.1.2 - Site de la Ferme de la Rue Renée Raas,	35
		III.1.3 - Site de la Route de Montivilliers	35
		III.2 - Conditions de circulation	35
		Conclusion	37

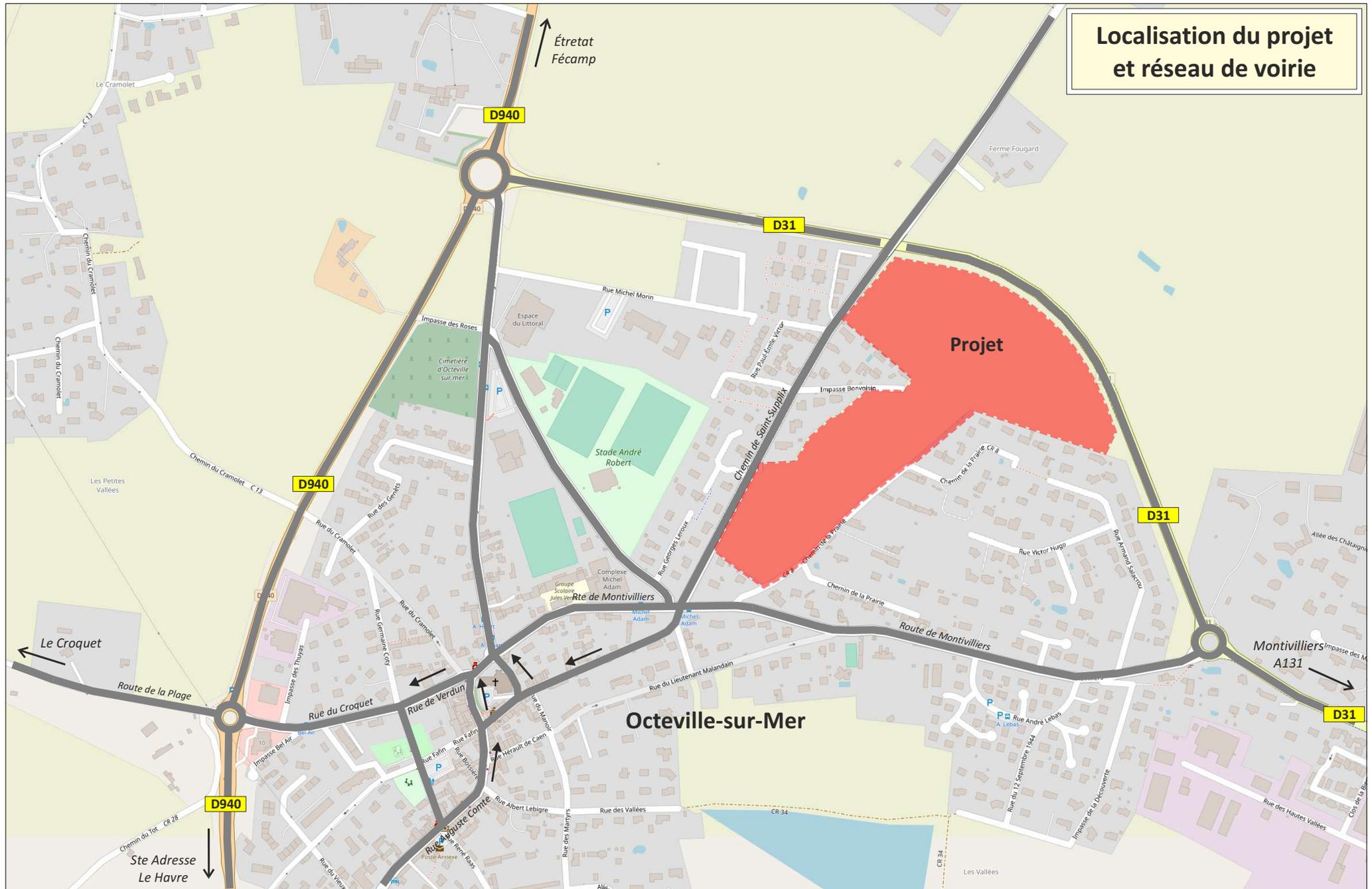
Introduction

Les pages suivantes présentent une étude de trafic et de circulation réalisée dans le cadre d'un projet de logements sur le site de la Prairie à Octeville-sur-Mer, pour le compte de FEI et Sedelka.

Le projet prévoit la réalisation d'environ 315 logements.

L'étude comprend :

- une analyse de la situation actuelle, fondée sur des observations sur le terrain et sur une enquête de circulation,
- une estimation du volume de trafic qui sera engendré par le projet, et de sa répartition sur le réseau de voirie,
- une analyse des conditions de fonctionnement prévisibles en situation projetée,
- la prise en compte des effets cumulés avec les autres opérations connues.



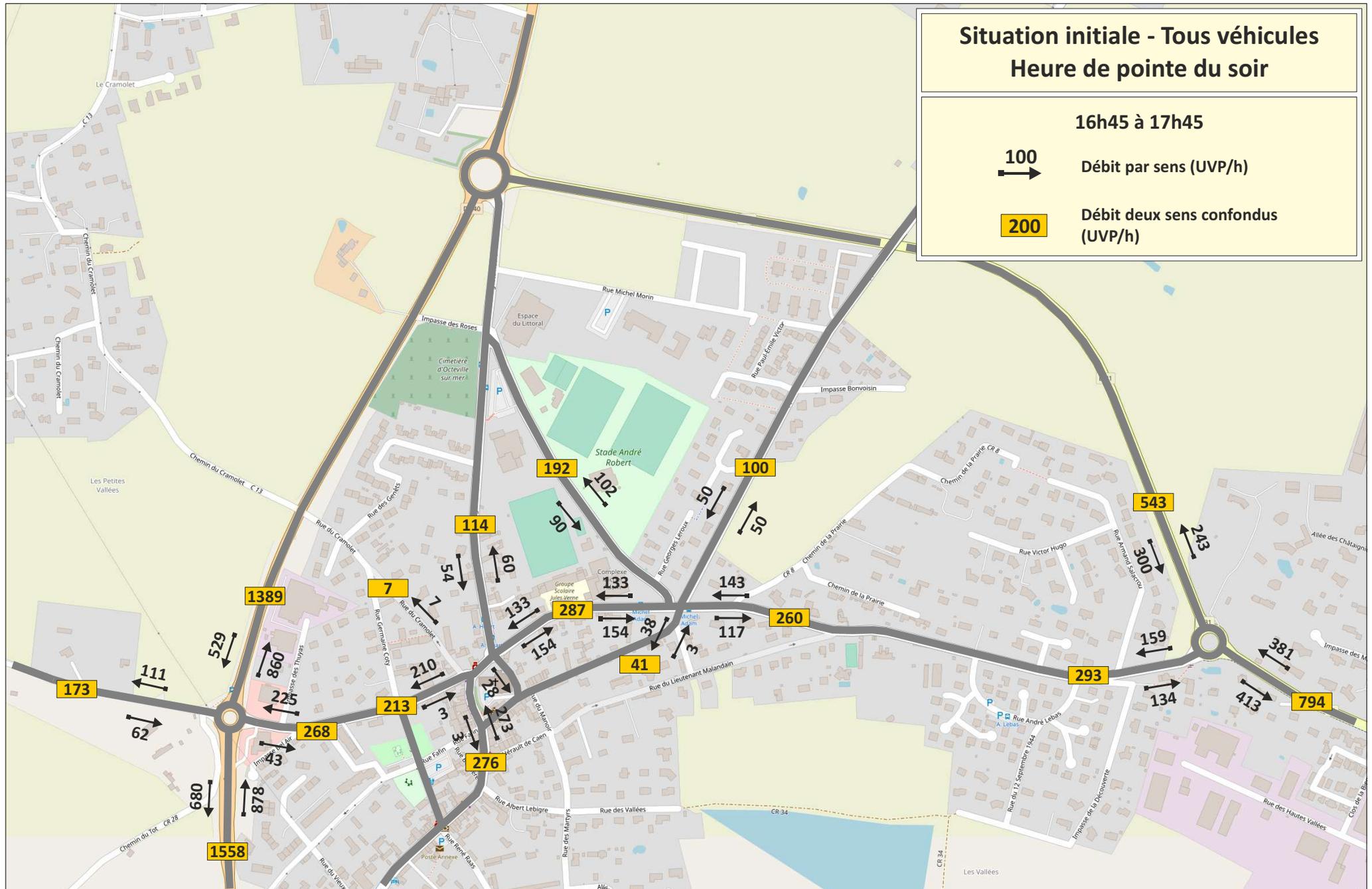
I - Situation initiale

I.1 - Enquête de circulation

Une enquête de circulation a été réalisée dans le secteur du projet en mai 2023, avec des comptages directionnels par catégorie de véhicules sur 5 carrefours aux heures de pointe du matin et du soir d'un jour ouvré (cf. plan).

Les cartes des pages suivantes présentent les volumes de trafic mesurés en section, exprimés en UVP¹.

¹ Unité-Véhicule-Particulier - 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP



I.2 - Réseau de voirie, trafic et conditions de circulation

I.2.1 - RD940

La RD940 longe le littoral, elle relie Le Havre et Sainte-Adresse au sud à Fécamp et Étretat au nord.

À la hauteur d'Octeville-sur-Mer, elle comporte une file de circulation par sens, et la vitesse est limitée à 70 km/h.

La RD940 supporte un volume de trafic de l'ordre de 1 200 à 1 600 UVP/h aux heures de pointe.

Le trafic est plus important en direction du Havre le matin, et dans l'autre sens le soir.

La circulation est fluide aux heures de pointe sur la RD940.



RD940 - En direction du Havre



RD940 - En direction de Fécamp

I.2.2 - RD31

La RD31 relie la RD940 et Octeville-sur-Mer à Montivilliers, permettant de rejoindre plus à l'est l'A131.

À la hauteur d'Octeville-sur-Mer, elle comporte une file de circulation par sens.

La vitesse est limitée à 80 km/h dans le contournement d'Octeville-sur-Mer, et à 70 km/h à l'est d'Octeville-sur-Mer.

La RD31 supporte un volume de trafic aux heures de pointe de l'ordre de 500 UVP/h dans le contournement d'Octeville-sur-Mer, et de 600 à 800 UVP/h entre Octeville-sur-Mer et Montivilliers.

La circulation est fluide aux heures de pointe sur la RD31.



RD31 - Contournement d'Octeville-sur-Mer



RD31 - En direction de Montivilliers

I.2.3 - Route de Montivilliers

La Route de Montivilliers relie la RD31 au centre-ville d'Octeville-sur-Mer.

Elle comporte une file de circulation par sens.

La circulation des véhicules de plus de 3,5 t y est interdite.

La voie est en agglomération, la limitation de vitesse est de 50 ou 30 km/h suivant les sections.

Elle supporte un faible volume de trafic aux heures de pointe, de l'ordre de 200 à 300 UVP/h.

La circulation est fluide aux heures de pointe.

I.2.4 - Rue du Croquet - Rue de Verdun

L'axe Rue du Croquet - Rue de Verdun relie le centre-ville à la RD940, en sortie du centre-ville uniquement (la Rue de Verdun est en sens unique est-ouest).

Il comporte une file de circulation par sens sur la Rue du Croquet, et deux files de circulation sur la Rue de Verdun.

La circulation des véhicules de plus de 3,5 t y est interdite.

L'axe est en agglomération, la limitation de vitesse est de 50 ou 30 km/h suivant les sections.

Il supporte un faible volume de trafic aux heures de pointe, de l'ordre de 300 UVP/h.

La circulation est fluide aux heures de pointe.



Route de Montivilliers



Rue du Croquet

I.2.5 - Rue Auguste Comte - Rue Félix Faure

L'axe Rue Auguste Comte - Rue Félix Faure relie la RD940 au centre-ville, en entrée uniquement (une partie de la voie est en sens unique ouest-est).

La circulation des véhicules de plus de 3,5 t y est interdite.

L'axe est en agglomération, la limitation de vitesse est de 50 ou 30 km/h suivant les sections.

Il supporte un faible volume de trafic aux heures de pointe, de l'ordre de 200 à 300 UVP/h.

La circulation est fluide aux heures de pointe.

I.2.6 - Chemin de Saint-Supplix

Le Chemin de Saint-Supplix dessert le secteur du projet (La Prairie) depuis la Route de Montivilliers.

Vers le nord, il passe au-dessus de la RD31 (pas d'échange possible) et permet de rejoindre la RD940 en direction de Fécamp.

Il comporte une file de circulation par sens.

L'axe est en agglomération, la limitation de vitesse est de 50 km/h, avec quelques ralentisseurs (limitation ponctuelle à 30 km/h).

Il supporte un très faible volume de trafic aux heures de pointe, de l'ordre de 100 UVP/h.

La circulation est fluide aux heures de pointe.



Rue Félix Faure



Chemin de Saint-Supplix

I.2.7 - C1 - RD940 x Rue du Croquet x Route de la Plage

Ce carrefour à quatre branches fonctionne en giratoire.

Les entrées et les sorties se font sur une file chacune.

Le carrefour supporte un volume de trafic en situation initiale de l'ordre de 1 600 à 1 700 UVP/h aux heures de pointe.

Il fonctionne de façon fluide aux heures de pointe, et chaque entrée dispose d'une large réserve de capacité théorique (cf. test Girabase ci-dessous).

Situation initiale						
Heure de pointe du matin						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Rue du Croquet	927	80%	0 véh	2 véh	1 s	0,1 h
RD940 Nord	584	40%	1 véh	4 véh	2 s	0,5 h
Route de la Plage	545	82%	0 véh	2 véh	4 s	0,1 h
RD940 Sud	1 379	79%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
Heure de pointe du soir						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Rue du Croquet	498	69%	0 véh	3 véh	4 s	0,3 h
RD940 Nord	904	63%	0 véh	3 véh	1 s	0,2 h
Route de la Plage	917	94%	0 véh	2 véh	2 s	0,0 h
RD940 Sud	947	52%	0 véh	3 véh	1 s	0,2 h

Test Girabase - Fonctionnement théorique du carrefour



RD940 x Rue du Croquet x Route de la Plage



RD940 x Rue du Croquet x Route de la Plage

I.2.8 - C2 - Rue Félix Faure x Rue de Verdun

Ce carrefour à quatre branches fonctionne avec un régime de priorité à droite.

La Rue du Cramolet et la Rue de Verdun sont en sens unique sortant du carrefour.

La Rue Félix Faure depuis le sud est en sens unique entrant dans le carrefour.

Les entrées et les sorties se font sur une file chacune, à l'exception de la Rue de Verdun, qui comporte deux files en sortie du carrefour.

Le carrefour supporte un faible volume de trafic en situation initiale, de l'ordre de 400 UVP/h aux heures de pointe.

Il fonctionne de façon fluide aux heures de pointe.



Rue Félix Faure x Rue de Verdun



Rue Félix Faure x Rue de Verdun

I.2.9 - C3 - Route de Montivilliers x Rue Auguste Huart

Ce carrefour à quatre branches est aménagé en mini-giratoire, avec un îlot central franchissable.

Les entrées et les sorties se font sur une file chacune.

La rue de Bourne End est en sens unique sortant du carrefour.

Le carrefour supporte un faible volume de trafic en situation initiale, de l'ordre de 400 UVP/h aux heures de pointe.

Il fonctionne de façon fluide aux heures de pointe, et chaque entrée dispose d'une large réserve de capacité théorique (cf. test Girabase ci-dessous).



C3 - Route de Montivilliers x Rue Auguste Huart

Situation initiale						
Heure de pointe du matin						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Rue Félix Faure	1 166	88%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Rue de Bourne End	-	-	-	-	-	-
Route de Montivilliers	1 133	86%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Rue Auguste Huart	1 070	93%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Heure de pointe du soir						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Rue Félix Faure	1 124	84%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Rue de Bourne End	-	-	-	-	-	-
Route de Montivilliers	1 157	90%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Rue Auguste Huart	1 147	96%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h

Test Girabase - Fonctionnement théorique du carrefour



C3 - Route de Montivilliers x Rue Auguste Huart

I.2.10 - C4 - Route de Montivilliers x Chemin de Saint-Supplix

Ce carrefour à cinq branches fonctionne avec un régime de priorité : le Chemin de Saint-Supplix et l'Avenue Michel Adam débouchent avec un « Cédez-le-passage ».

La Rue Asselin de Villequier en sens unique sortant du carrefour.

Les entrées et les sorties se font sur une file chacune.

Le carrefour supporte un faible volume de trafic en situation initiale, de l'ordre de 400 à 500 UVP/h aux heures de pointe.

Il fonctionne de façon fluide aux heures de pointe.



Route de Montivilliers x Chemin de Saint-Supp



Route de Montivilliers x Chemin de Saint-Supp

I.2.11 - C5 - RD31 x Route de Montivilliers

Ce carrefour à trois branches fonctionne en giratoire.

Les entrées et les sorties se font sur une file chacune.

Le carrefour supporte un volume de trafic en situation initiale de l'ordre de 700 à 900 UVP/h aux heures de pointe.

Il fonctionne de façon fluide aux heures de pointe, et chaque entrée dispose d'une large réserve de capacité théorique (cf. test Girabase ci-dessous).

Situation initiale						
Heure de pointe du matin						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
RD31 est	1 741	87%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
RD31 nord	1 540	86%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
Route de Montivilliers	1 372	91%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
Heure de pointe du soir						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
RD31 est	1 663	81%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
RD31 nord	1 345	82%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
Route de Montivilliers	1 297	91%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h

Test Girabase - Fonctionnement théorique du carrefour



RD31 x Route de Montivilliers



RD31 x Route de Montivilliers

I.3 - Desserte par les transports en commun

Octeville-sur-Mer est desservie par :

- les lignes 10 et 13 du réseau LiA de la Communauté Urbaine du Havre, qui la relie au Havre, à Gonfreville-l'Orcher et Montivilliers, et à Étretat,
- la ligne 509 de la région Normandie, qui la relie au Havre, à Étretat et Fécamp.

Les lignes 10 et 13 passent par le centre-ville (arrêt A. Huart, sur la Rue Auguste Huart, à environ 800 m cœur du projet, soit 10 minutes à pied).

La ligne 509 circule sur la RD940.

Il n'y a pas de desserte directe du projet.

Un cheminement piéton (trottoir) relie l'arrêt de bus A. Huart au projet : le trottoir n'est pas très large (1 m environ), mais il permet un cheminement sécurisé.

Ligne 10 **Gonfreville l'Orcher <-> Montivilliers <-> Octeville-sur-Mer**

Fréquence : 27 passages par jour en semaine.

Ligne 13 **Le Havre <-> Étretat**

Fréquence : 16 passages par jour en semaine.

Ligne 509 **Fécamp <-> Étretat <-> Le Havre**

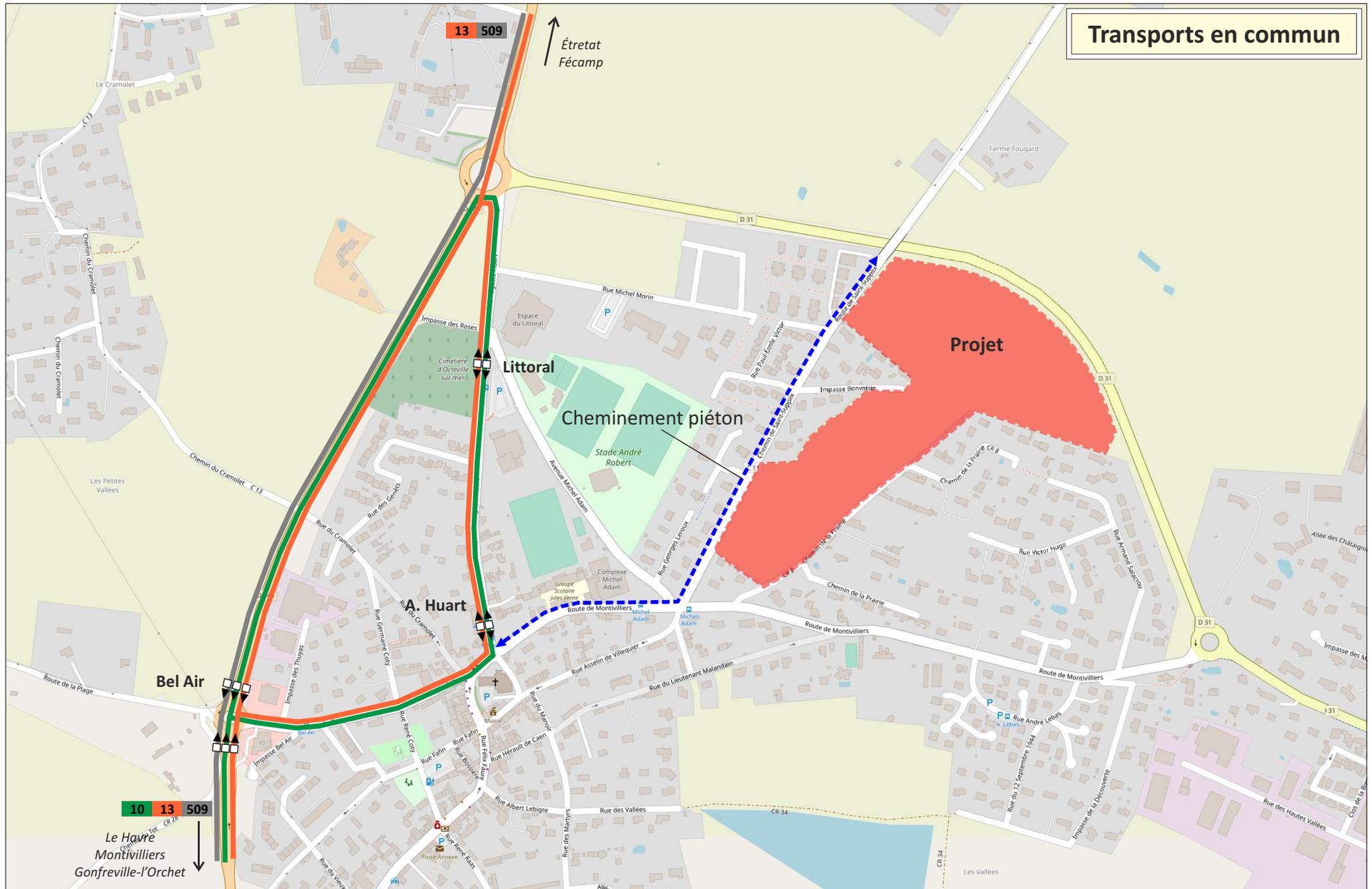
Fréquence : 8 passages par jour en semaine.



Arrêt « A. Huart » sur la Rue Auguste Huart



Arrêt « Bel Air » sur la RD940



I.4 - Réseau cyclable

Il y a peu d'aménagements cyclables dans le secteur du projet.

Une partie des voies du centre-ville est limitée à 30 km/h ou classée en zone 30.

Des double-sens cyclables sont aménagés sur la Rue du Cramolet et la Rue du Lieutenant Malandain (voies en sens unique).

Le Chemin de Saint-Supplix ne comporte pas d'aménagements cyclables.

II - Situation projetée

II.1 - Projet du site de la Prairie

II.1.1 - Programme

Le projet d'aménagement du site de la Prairie prévoit, sur une surface de 8,7 hectares, la réalisation d'environ 315 logements :

- 199 dans la partie nord,
- 116 dans la partie sud.

Il n'est pas prévu d'accès direct sur la RD131.

L'accès principal se fera par le Chemin de Saint-Supplix. Le projet sera desservi par une voie interne principale à double sens, en boucle, débouchant en deux endroits sur le Chemin de Saint-Supplix.

Quelques maisons sur la partie est seront desservies directement par le Chemin de la Prairie.

II.1.2 - Mesures du projet en faveur des mobilités douces

Le Coeur du projet est situé à environ 10 minutes à pied du centre-ville et des ses équipements et commerces.

Les aménagements prévus dans le cadre du projet sont conçus de façon à favoriser l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

En particulier, le projet prévoit la réalisation de venelles traversant le site de la Prairie d'est en ouest, ainsi qu'une voie « modes doux » longeant la voie interne principale.

Ces voies permettront :

- d'améliorer l'accessibilité du quartier pour les piétons et les vélos (accès possible côté est et côté ouest),
- d'améliorer les conditions de déplacements pour les piétons et les vélos à l'échelle de la commune (nouvelle perméabilité est-ouest du site de la Prairie) ainsi qu'au sein du projet.

II.2 - Trafic engendré par le projet

La génération de trafic aux heures de pointe devrait être principalement constituée des déplacements domicile-travail des futurs habitants.

Cette génération peut être estimée sur la base du nombre d'emplois par ménage et de la répartition modale des trajets domicile-travail.

Nombre d'emplois par ménage

Le nombre d'emplois par ménage à Octeville-sur-Mer est de 1,09 (source INSEE RP 2020, 2 615 actifs ayant un emploi pour 2 395 ménages).

La population qui occupera le projet de logements devrait vraisemblablement être plus active que la moyenne de la commune. Pour l'estimation de la génération de trafic, on peut prendre en compte un taux de **1,20 emplois/ménage**.

Répartition modale des trajets domicile-travail

Le tableau ci-dessous présente la répartition modale des trajets domicile-travail pour les habitants d'Octeville-sur-Mer (source Insee RP 2019).

Mode de transport utilisé	Volume	%
Voiture, camion, fourgonnette	2 238	89%
Pas de transport	75	3%
Transports en commun	75	3%
Marche à pied (ou rollers, patinette)	70	3%
Deux-roues motorisé	35	1%
Vélo (y compris à assistance électrique)	30	1%
Total	2 524	100%

Répartition modale des trajets domicile-travail des habitants d'Octeville-sur-Mer (Insee RP 2020)

89% des déplacements domicile-travail des habitants d'Octeville-sur-Mer se font en utilisant un véhicule particulier (type voiture - camion - fourgonnette), et 1% en deux-roues motorisé.

À l'horizon du projet, la desserte du secteur par les transports en commun ne devrait pas évoluer.

Pour l'estimation de la génération de trafic, compte-tenu de l'emplacement du projet, on peut prendre en compte les mêmes ratios que ceux observés à l'échelle de la commune.

Volume de trafic motorisé engendré

Le volume de trafic motorisé engendré aux heures de pointe par les logements pour les déplacements domicile-travail des résidents peut alors être estimé sur la base des éléments suivants :

- 315 logements,
- 1,20 emplois par ménage,
- 85% de présence au travail (10% des employés en congé, RTT ou arrêt-maladie, 5% de télétravail),
- 89% d'usage de la voiture, dont 5% de covoiturage,
- 1% d'usage du deux-roues motorisé,
- 65% des déplacements du matin réalisés pendant l'heure la plus chargée,
- 55% des déplacements du soir réalisés pendant l'heure la plus chargée.

Le trafic engendré par les logements serait donc le suivant :

- **émission de 179 UVP/h à l'heure de pointe du matin,**
- **attraction de 151 UVP/h à l'heure de pointe du soir.**

II.3 - Affectation du trafic engendré

La répartition géographique du lieu de travail des habitants d'Octeville-sur-Mer utilisant un véhicule particulier comme mode de transport pour le trajet domicile-travail a été étudiée sur la base des données Insee (source Insee RP 2019).

Commune de travail	Volume	%
Le Havre	1 325	59,20%
Octeville-sur-Mer	236	10,54%
Montivilliers	165	7,39%
Gonfreville-l'Orcher	105	4,71%
Harfleur	85	3,81%
Sandouville	55	2,46%
Ste-Adresse	25	1,12%
Etc...		
Total	2 238	100%

Commune de travail des habitants d'Octeville-sur-Mer utilisant la voiture pour le déplacement domicile-travail (Insee RP 2019)

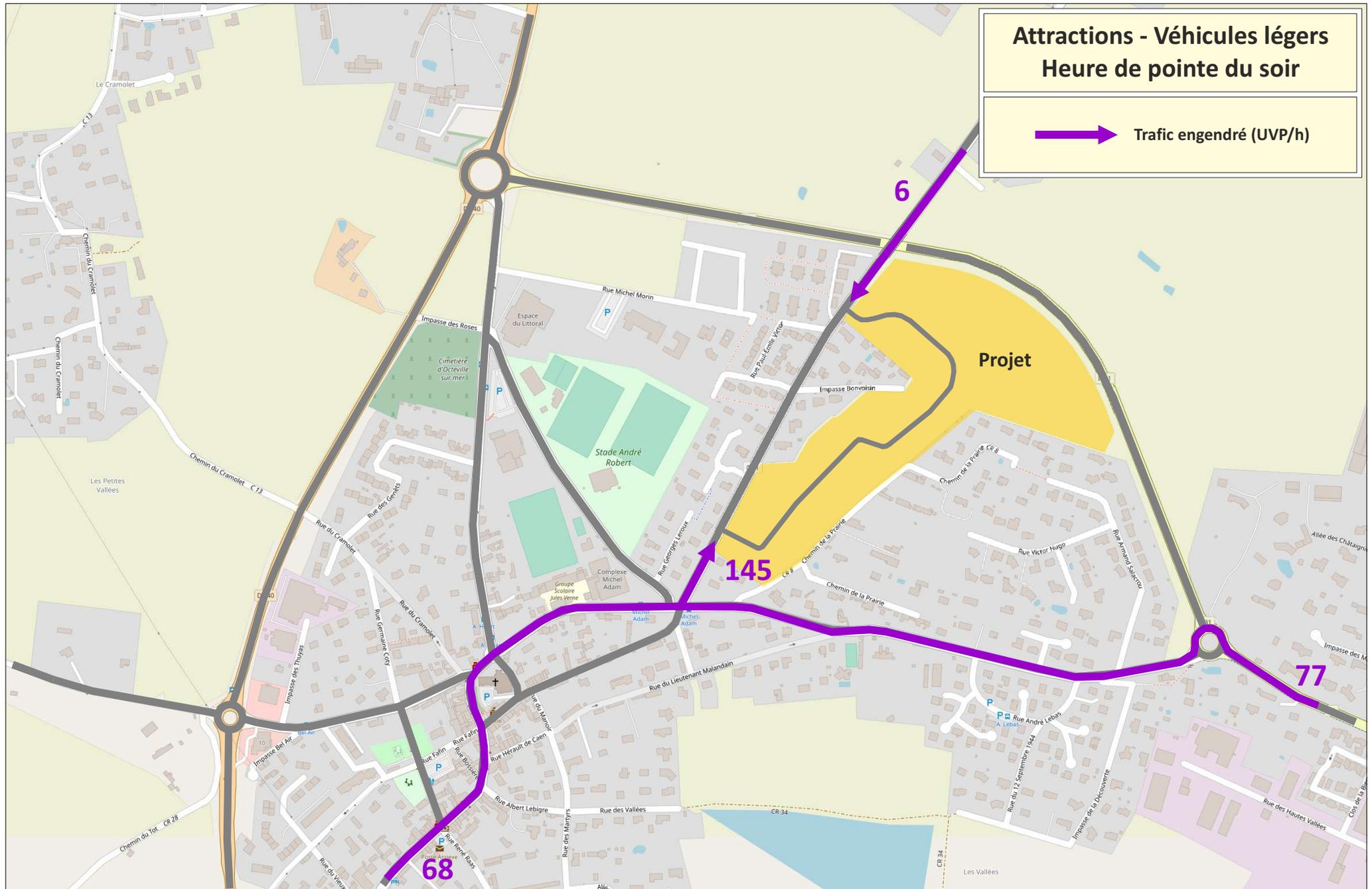
Pour chacune des destinations, le trajet le plus court en temps en voiture aux heures de pointe a été identifié, afin d'établir l'itinéraire emprunté, à l'aller et au retour.

Le trafic engendré a alors été affecté sur la voirie du secteur en fonction de cette répartition (cf. tableau ci-dessous).

Itinéraire	Émissions HPM		Attractions HPS	
	%	UVP/h	%	UVP/h
RD31 est	51%	91	51%	77
RD940 sud	45%	81	45%	68
RD940 nord	4%	7	4%	6
Total	100%	179	100%	151

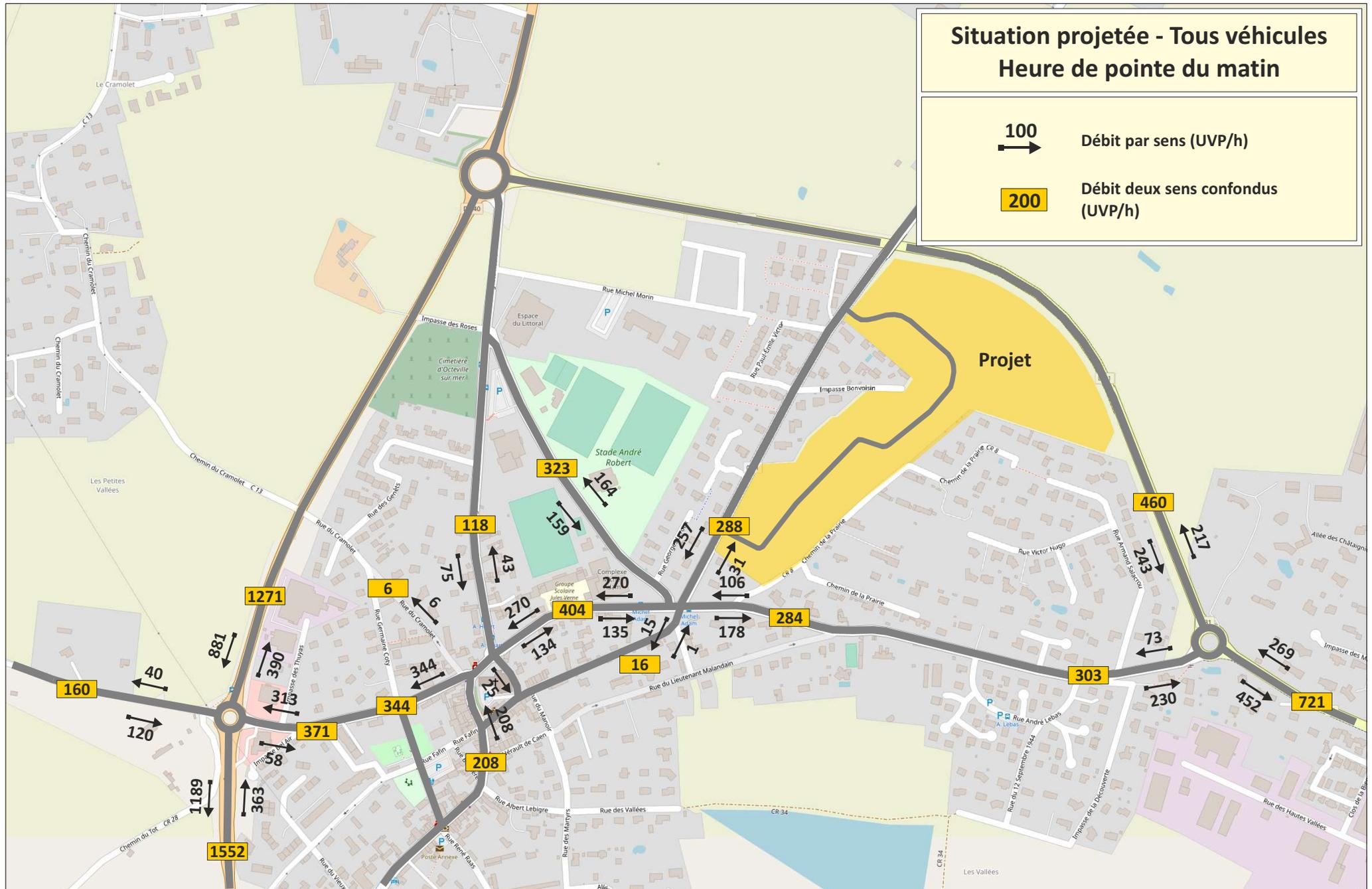
*Itinéraires des déplacements domicile/travail engendrés en véhicule motorisé
(UVP/h)*

Les cartes des pages suivantes présentent l'estimation de la répartition du trafic engendré par les logements aux heures de pointe.



II.4 - Volume de trafic en situation projetée

Les cartes des pages suivantes présentent une estimation du volume de trafic aux heures de pointe après réalisation du projet de logements.



II.5 - Fonctionnement des carrefours et des accès

II.5.1 - C1 - RD940 x Rue du Croquet x Route de la Plage

Ce carrefour devrait supporter une faible augmentation de trafic.

	Situation initiale		Situation projetée	
	Charge (UVP/h)	Charge (UVP/h)	Evolution	
HP matin	1 596	1677	+5%	
HP soir	1 694	1694	0%	

Évolution de la charge du carrefour (somme des trafics entrant)

Il devrait fonctionner de façon satisfaisante en situation projetée, avec une large réserve de capacité sur chacune de ses branches (cf. test Girabase ci-contre).

L'entrée la plus chargée (RD940 nord) devrait en particulier conserver une réserve de capacité suffisante (34% à l'heure de pointe du matin contre 40% en situation initiale).

Situation initiale						
Heure de pointe du matin						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Rue du Croquet	927	80%	0 véh	2 véh	1 s	0,1 h
RD940 Nord	584	40%	1 véh	4 véh	2 s	0,5 h
Route de la Plage	545	82%	0 véh	2 véh	4 s	0,1 h
RD940 Sud	1 379	79%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
Heure de pointe du soir						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Rue du Croquet	498	69%	0 véh	3 véh	4 s	0,3 h
RD940 Nord	904	63%	0 véh	3 véh	1 s	0,2 h
Route de la Plage	917	94%	0 véh	2 véh	2 s	0,0 h
RD940 Sud	947	52%	0 véh	3 véh	1 s	0,2 h

Situation projetée						
Heure de pointe du matin						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Rue du Croquet	846	73%	0 véh	2 véh	2 s	0,2 h
RD940 Nord	463	34%	1 véh	4 véh	3 s	0,8 h
Route de la Plage	494	80%	0 véh	2 véh	5 s	0,2 h
RD940 Sud	1 379	79%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
Heure de pointe du soir						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Rue du Croquet	498	69%	0 véh	3 véh	4 s	0,3 h
RD940 Nord	904	63%	0 véh	3 véh	1 s	0,2 h
Route de la Plage	917	94%	0 véh	2 véh	2 s	0,0 h
RD940 Sud	947	52%	0 véh	3 véh	1 s	0,2 h

Test Girabase - Fonctionnement théorique du carrefour

II.5.2 - C2 - Rue Félix Faure x Rue de Verdun

Ce carrefour devrait supporter augmentation de trafic de l'ordre de 15 à 20 % aux heures de pointe.

Le volume de trafic devrait rester faible en situation projetée.

	Situation initiale	Situation projetée	
	Charge (UVP/h)	Charge (UVP/h)	Evolution
HP matin	431	512	+19%
HP soir	432	500	+16%

Évolution de la charge du carrefour (somme des trafics entrant)

Le carrefour devrait conserver un fonctionnement fluide en situation projetée (8 à 9 voitures par minute).

II.5.3 - C3 - Route de Montivilliers x Rue Auguste Huart

Ce carrefour devrait supporter augmentation de trafic de l'ordre de 15 à 20 % aux heures de pointe.

Le volume de trafic devrait rester faible en situation projetée.

	Situation initiale	Situation projetée	
	Charge (UVP/h)	Charge (UVP/h)	Evolution
HP matin	426	507	+19%
HP soir	399	467	+17%

Évolution de la charge du carrefour (somme des trafics entrant)

Le carrefour devrait fonctionner de façon satisfaisante en situation projetée, avec une large réserve de capacité sur chacune de ses branches (cf. test Girabase ci-contre).

Situation initiale						
Heure de pointe du matin						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Rue Félix Faure	1 166	88%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Rue de Bourne End	-	-	-	-	-	-
Route de Montivilliers	1 133	86%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Rue Auguste Huart	1 070	93%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Heure de pointe du soir						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Rue Félix Faure	1 124	84%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Rue de Bourne End	-	-	-	-	-	-
Route de Montivilliers	1 157	90%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Rue Auguste Huart	1 147	96%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h

Situation projetée						
Heure de pointe du matin						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Rue Félix Faure	1 166	88%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Rue de Bourne End	-	-	-	-	-	-
Route de Montivilliers	1 052	80%	0 véh	2 véh	1 s	0,1 h
Rue Auguste Huart	982	93%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Heure de pointe du soir						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Rue Félix Faure	1 056	79%	0 véh	2 véh	1 s	0,1 h
Rue de Bourne End	-	-	-	-	-	-
Route de Montivilliers	1 156	90%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Rue Auguste Huart	1 147	96%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h

Test Girabase - Fonctionnement théorique du carrefour

II.5.4 - C4 - Route de Montivilliers x Chemin de Saint-Supplix

Ce carrefour devrait supporter augmentation de trafic de l'ordre de 30 à 35 % aux heures de pointe.

	Situation initiale	Situation projetée	
	Charge (UVP/h)	Charge (UVP/h)	Evolution
HP Matin	486	658	+35%
HP soir	440	585	+33%

Évolution de la charge du carrefour (somme des trafics entrant)

Il devrait conserver un fonctionnement fluide en situation projetée (10 à 11 voitures par minute).

II.5.5 - C5 - RD31 x Route de Montivilliers

Ce carrefour devrait supporter augmentation de trafic de l'ordre de 10 à 15 % aux heures de pointe.

	Situation initiale	Situation projetée	
	Charge (UVP/h)	Charge (UVP/h)	Évolution
HP matin	651	742	+14%
HP soir	815	892	+9%

Évolution de la charge du carrefour (somme des trafics entrant)

Il devrait fonctionner de façon satisfaisante en situation projetée, avec une large réserve de capacité sur chacune de ses branches (cf. test Girabase ci-contre).

Situation initiale						
Heure de pointe du matin						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
RD31 est	1 741	87%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
RD31 nord	1 540	86%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
Route de Montivilliers	1 372	91%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
Heure de pointe du soir						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
RD31 est	1 663	81%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
RD31 nord	1 345	82%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
Route de Montivilliers	1 297	91%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h

Situation projetée						
Heure de pointe du matin						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
RD31 est	1 739	87%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
RD31 nord	1 540	86%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
Route de Montivilliers	1 281	85%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h
Heure de pointe du soir						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
RD31 est	1 586	78%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
RD31 nord	1 214	80%	0 véh	2 véh	1 s	0,1 h
Route de Montivilliers	1 288	91%	0 véh	2 véh	1 s	0,0 h

Test Girabase - Fonctionnement théorique du carrefour

II.5.6 - Accès du projet

Le projet prévoit deux accès principaux sur le Chemin de Saint-Supplix, en entrée et en sortie, en tourne-à-droite et en tourne-à-gauche.

Compte tenu du faible volume de trafic circulant sur le Chemin de Saint-Supplix (de l'ordre de 100 UVP/h aux heures de pointe en situation initiale), ces accès pourront fonctionner de façon fluide.

III - Effets cumulés

III.1 - Autres opérations

En plus du site de la Prairie, objet de la présente étude, les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU d'Octeville-sur-Mer (OAP 2018) mentionnent 3 autres sites prévus pour des opérations de logements (cf. plan page suivante) :

- site de l'Estran,
- site de la Ferme de la Rue Renée Raas,
- site de la Route de Montivilliers.

III.1.1 - Site de l'Estran

Le site est situé au sud-est du carrefour giratoire RD940 x RD31, sur une surface d'environ 3,5 ha.

L'accès se ferait par la Rue Michel Morin, qui débouche sur la Rue Auguste Huart.

L'opération devrait accueillir des logements en collectif R+1+C.

III.1.2 - Site de la Ferme de la Rue Renée Raas,

Cette opération, située entre la Rue René Raas et la Rue des Martyrs, a déjà été livrée.

III.1.3 - Site de la Route de Montivilliers

Cette opération, située à l'est du carrefour giratoire RD31 x Route de Montivilliers, a déjà été livrée.

III.2 - Conditions de circulation

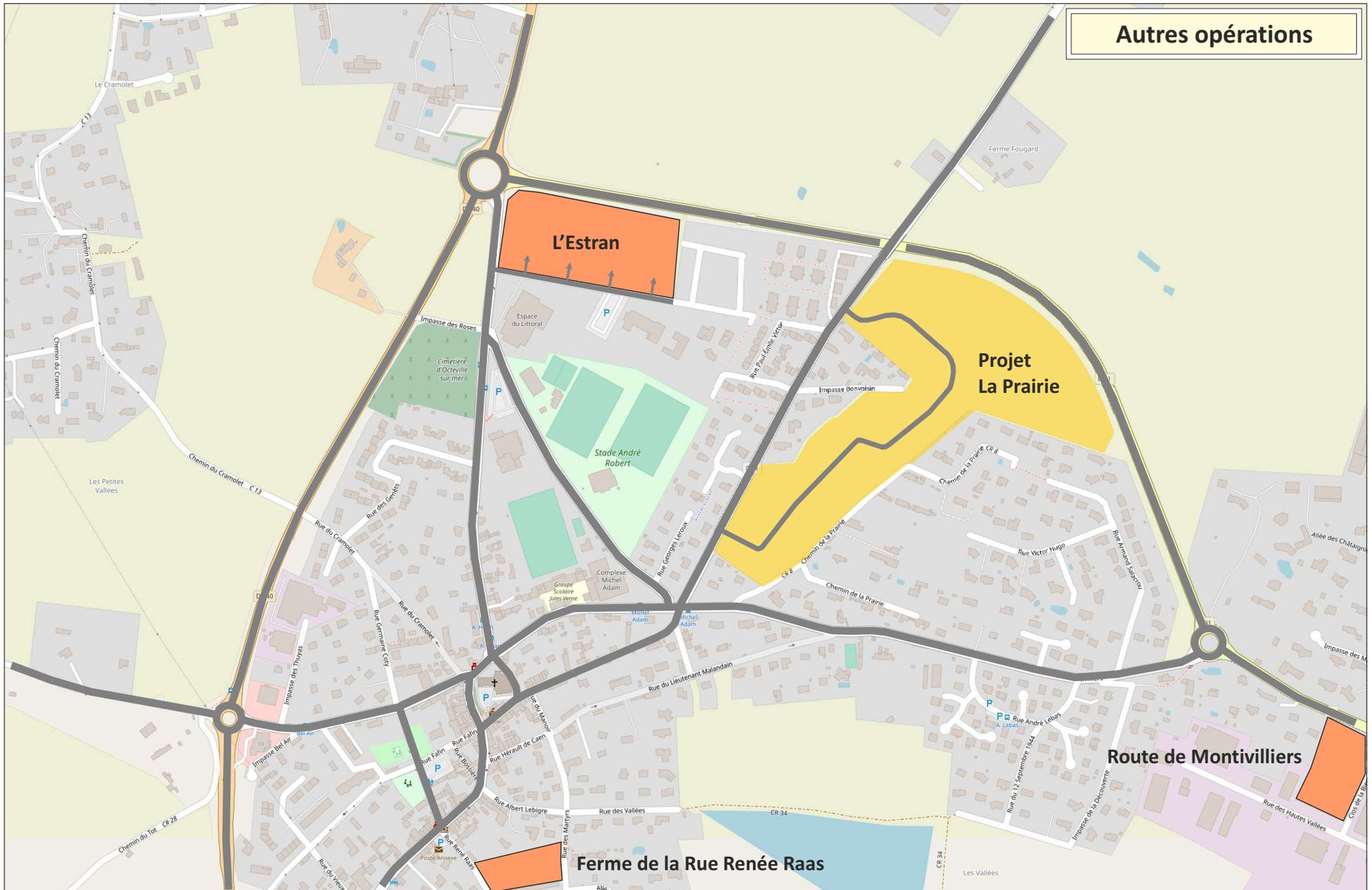
Le projet prévu par les OAP sur le site de l'Estran est d'une envergure plus réduite que le projet du site de la Prairie.

Il bénéficiera d'un accès situé à proximité immédiate du carrefour giratoire RD940 x RD31.

Le trafic engendré par cette opération n'aura donc qu'un impact très limité sur les voies du centre-ville.

Compte tenu des réserves de capacité estimées en situation projetée sur les carrefours étudiés, les conditions de circulation devraient rester fluide sur le réseau de desserte du site de la Prairie.

Autres opérations



Conclusion

Situation initiale

La circulation est fluide aux heures de pointe sur le réseau de voirie desservant le projet : RD940, RD31, voies du centre-ville d'Octeville et Chemin de Saint-Supplix.

Le Coeur du projet est situé à environ 800 m (10 minutes à pied) du centre-ville et des arrêts des lignes de bus 10 et 13, qui le relie au Havre, à Gonfreville-l'Orcher et à Montivilliers, et à Fécamp.

Il n'y a pas d'aménagements cyclables sur le Chemin de Saint-Supplix, et peu d'aménagements cyclables en général dans le centre-ville d'Octeville-sur-Mer.

Projet

Le projet d'aménagement du site de la Prairie prévoit, sur une surface de 8,7 hectares, la réalisation d'environ 315 logements :

- 199 dans la partie nord,
- 116 dans la partie sud.

Il n'est pas prévu d'accès direct sur la RD131.

L'accès principal se fera par le Chemin de Saint-Supplix. Le projet sera desservi par une voie interne principale à double sens, en boucle, débouchant en deux endroits sur le Chemin de Saint-Supplix.

Quelques maisons sur la partie est seront desservies directement par le Chemin de la Prairie.

Des venelles et voies modes doux permettront aux piétons et vélos de traverser le quartier d'est en ouest, et de se déplacer à l'intérieur du projet dans de bonnes conditions.

Situation projetée

Le trafic engendré aux heures de pointe par les déplacements domicile-travail des résidents du projet devrait être de l'ordre de 179 UVP/h à l'heure de pointe du matin (émission) et de 151 UVP/h à l'heure de pointe du soir (attraction).

Les carrefours du réseau d'accès au projet disposent d'une réserve de capacité suffisante, et la circulation devrait rester fluide aux heures de pointe.

Les deux accès prévus sur le Chemin de Saint-Supplix devraient également fonctionner de façon satisfaisante, compte-tenu du faible trafic circulant sur cette voie.

Effets cumulés

Une autre opération de logements, de moindre envergure, est prévue par les OAP sur le site de l'Estran, au sud-est du carrefour giratoire RD940 x RD31.

Compte tenu des réserves de capacité estimées en situation projetée sur les carrefours étudiés, les conditions de circulation devraient rester fluide sur le réseau de desserte du site de la Prairie après la réalisation de cette opération.

Note sur la typologie des logements

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Plan Local d'Urbanisme (PLU) d'Octeville-sur-Mer indiquent pour le site de la Prairie : « Il est souhaité que les logements construits au sud du site soient favorables à l'accueil des aînés ».

Si ces logements sont effectivement destinés à des séniors, dont la mobilité est plus faible que celle des actifs, en particulier aux heures de pointe, la génération de trafic sera alors plus réduite que celle estimée dans la présente étude, et l'impact sur les conditions de circulation sera encore plus réduit.