



PATRIMOINE
& ENVIRONNEMENT
DE VARENGEVILLE SUR MER

Association loi de 1901

Siège Social : 16 route du Hamelet 76119 VARENGEVILLE-SUR-MER

Mai 2022

REFLEXIONS
SUR L'EVOLUTION DE LA CIRCULATION
DANS LE VILLAGE DE VARENGEVILLE-SUR-MER

NOTE POUR UNE CIRCULATION « DOUCE » DANS LE VILLAGE

L'association remercie vivement la municipalité de sa proposition de participation aux réflexions sur l'évolution de la circulation automobile, cycliste et piétonne au sein du village. La présente note est une réponse à cette proposition. Elle tente de présenter et d'analyser les problèmes rencontrés dans le village et de proposer des éléments de solutions, en prenant en compte les analyses et les idées présentées dans le document du CAUE « Varengueville-sur-mer – Document de cadrage – Traversée de bourg D75 » d'octobre 2021.

Les réflexions de la présente note se fondent sur les tendances structurelles de l'évolution de l'agglomération Dieppe maritime et du village de Varengueville-sur-mer, que nous estimons être les suivantes :

- Une hausse de la demande de logements en résidence principale, qui sera renforcée par les projets de construction d'un ou deux EPR à Penly
- Une hausse de la demande de logements comme résidences secondaires
- Une hausse significative de la fréquentation touristique
- Une très forte limitation de l'étalement urbain avec une augmentation significative de la densité des constructions en centre de village selon le cadre fixé par le SCOT en vigueur, avec notamment la quasi-disparition des permis de construire dans les Secteurs Déjà Urbanisés (Le Quesnot, Le Hamelet et les Vert Bois/Patis Doux selon le SCOT) et dans les zones d'habitat diffus
- Le développement des circulations douces : vélos, piétons, que la municipalité et les habitants souhaitent favoriser
- Un vieillissement de la population

Les réflexions de la présente note se fondent également sur le principe de la préservation des éléments patrimoniaux et environnementaux qui font le caractère si particulier de Varengenville:

- Les clos masures qui existent encore
- Le patrimoine agricole et rural : longères d'habitation, bâtiments de ferme, granges, murs d'enceinte, etc.
- Les cavées rurales et chemins de desserte agricole
- Les talus cauchois plantés d'arbres de haute et moyenne tige, en bordure de voie ou en limite séparative de parcelle.
- L'atmosphère rurale « sous les grands arbres » du village.
- Etc.

Enfin, elles se fondent sur les besoins de circulation et ses enjeux :

- la voie littorale D75 qui relie Quiberville à Dieppe en traversant successivement les villages de Sainte-Marguerite, de Varengenville-sur-mer et d'Hautot-sur-mer. Dans Varengenville, cette voie a une triple fonction :
 - o la desserte du centre du village,
 - o la desserte de toutes les cavées, routes étroites, lieux touristiques et habitations du village. Elle est l'épine dorsale de circulation de tout le village
 - o le transit des véhicules ne s'arrêtant pas à Varengenville.
- La préservation des commerces de proximité, mais aussi des praticiens de santé et autres professions libérales, ce qui nécessite des accès et des moyens de se garer pratiques et simples
- Une circulation à vélo et à pied qui soit facile et sécurisée, en cohabitation paisible avec la circulation automobile

REFLEXION 1 : Poursuivre l'aménagement du centre du village. Limiter la vitesse de circulation à 30km/h dans tout le centre du village.

Par convention, nous appelons « Centre du village », la zone actuellement désignée UA/UAc dans le PLU en vigueur.

Nous proposons de limiter la vitesse des véhicules à 30 km/h dans tout le Centre du village. L'entrée du centre serait matérialisée par un changement de surface, en particulier de la D75, en entrée et sortie de zone, ainsi qu'à chaque carrefour, voire sur toutes les voies du Centre du village.

Nous proposons de transformer la D75 du Centre du village en une zone de circulation mixte, piétons, cyclistes et voitures en cassant la linéarité de la voie D75 et les trottoirs depuis la Place des Canadiens, jusqu'au carrefour de la route de Longueil / route de la Pouponnière.

La pose de mobilier urbain permettrait de délimiter les parties de circulation piétonne d'avec celles de circulation automobile et cycliste, et d'avec celles permettant de se croiser, de se garer et d'accéder aux commerces.

Un escalier serait créé au pied des marronniers de la Mairie et permettrait d'accéder directement de la chaussée à l'entrée de la Mairie et de là au parking paysager de la Mairie. **Nous considérons que la suppression des marronniers et l'arasement de ce talus pour réaliser une « Grand place » centrale en déplaçant le monument aux morts, comme proposé par le CAUE, n'a pas de sens et ne respecte ni le caractère ni l'histoire du village** : la Mairie serait seule et sans vis-à-vis sur la place. Elle n'a nullement besoin d'une telle mise en scène. Au contraire l'aspect rural « sous les grands arbres » et discret du centre du village avec ses talus sauvages doit être préservé et même renforcé. Les circulations doivent être aménagées entre les talus, les bosquets, les massifs fleuris et les arbres. C'est le caractère et l'esprit même du village.

Le clos Lourette et les terrains adjacents appartenant à la Commune seraient en partie aménagés en parking paysager avec une continuité de desserte automobile entre l'entrée actuelle du parking de la Mairie et celle côté Place des Canadiens. Cette continuité permettrait d'organiser un sens unique de circulation du parking lors d'événements impliquant de nombreux visiteurs. L'ensemble de cette zone resterait sans construction (hormis la parcelle dédiée au restaurant en projet), et serait aménagée de façon paysagère afin de pouvoir accueillir toute manifestation telles que Les Journées botaniques. Une circulation piétonne serait créée entre la Mairie et le début de la rue du Clos aux vaches afin de sécuriser pour les piétons cet accès sud du Centre du village.

REFLEXION 2 : Renforcer la limitation à 50km/h de la vitesse de circulation sur la D75 par la mise en place de secteurs différenciés dans les zones dangereuses.

La vitesse sur la D75 est trop élevée, malgré la limitation existante à 50 km/h, et cette voie est, sur certaines zones, dangereuse pour les piétons et les vélos.

Nous proposons la création sur la D75 de 7 zones différenciées qui seraient matérialisées par un changement de surface et/ou une signalétique particulière comme des massifs fleuris, sans création de chicane ou de brise vitesse ; à savoir d'est en ouest :

- A l'entrée du village

- Au niveau du croisement de la D75 avec les routes des Petites Bruyères et Hamel Aubin rétablissant ainsi la continuité de cette ancienne route au bénéfice de la sécurité des vélos et des piétons (zone des chiffres 5 à 7 page 9 du document CAUE).
- Au niveau de la chapelle St Dominique.
- Sur tout le centre du village (voir Réflexion 1),
- Au niveau de l'entrée de la nouvelle résidence Nelson – Ludivigne.
- Au niveau du carrefour du Chemin du Poinçon
- A la sortie du village

Nous proposons dans tout le village :

- de mettre des lignes blanches discontinues (ou autre marquage) pour signaler les carrefours sensibles du village (les véhicules circulant sur la D75 restant prioritaires par rapport à ceux venant des voies transversales).
- de mettre en place l'interdiction de doubler sur toute la traversée du village de la D75 par un ligne blanche continue, hors entrée-sortie de propriété

REFLEXION 3 : Baliser un réseau complet de circulation au profit des cyclistes, routes goudronnées et chemins non goudronnés.

L'usage des vélos doit être encouragé et sécurisé. L'idée est de leur faire éviter la D75 à l'exclusion de la zone Centre du village dont la vitesse serait limitée à 30 km/h.

Créer une épine dorsale Est-Ouest cycliste balisée :

Du centre d'Hautot, la route cycliste irait vers l'ouest en passant par le haut de la plaine, puis le Quesnot, puis la rue Hamel Aubin jusqu'à la route de la Cayenne puis la rue Grange des conches, la rue Marguerite Roll, la route de l'église, la route du Poinçon – puis une **piste cyclable à aménager le long de D75** – puis la route de Vasterival, le chemin JJ Rousseau, le chemin du Général Toulouse, le chemin sous les Bruyeres jusqu'au centre de Ste Marguerite.

Baliser des itinéraires cyclistes radiaux:

Du centre du village, des itinéraires balisés devront pouvoir rejoindre via des cavées et chemins de desserte :

- Tous les Mesnils jusqu'à la piste cyclable au niveau du val de Tessy
- Offranville, un trajet actuellement dangereux pour les vélos.
- Longueil

REFLEXION 4 : Achever la création des sentes piétonnes le long de la D75.

L'achèvement des sentes piétonnes le long de la D75 apparaît comme une priorité pour assurer la sécurité des cheminements piétonniers. Plusieurs zones sont problématiques :

- Entre la route de la Cayenne et l'entrée de la résidence des Canadiens : une percée de la sente existante vers la rue interne de la résidence des Canadiens apparaît comme une solution nécessaire (Proposée par le CAUE) tellement cette zone est dangereuse pour les piétons. De même la poursuite de la sente vers l'est (parcelles 212 et 256) jusqu'à la route de la Cayenne et au-delà semble possible en discussion avec les propriétaires concernés.
- Entre le garage du Poinçon et l'entrée dans la route de Vasterival via la résidence Fernand Lemoine (en faisant l'hypothèse d'une continuité du cheminement depuis la résidence Nelson par le chemin de l'Eglise et le chemin du Poinçon. Cette section de la D75 nécessite 2 aménagements de sécurisation pour la circulation des cyclistes d'une part et pour celle des piétons d'autre part.

REFLEXION 5 : Réguler la circulation sur la route de l'Eglise.

La croissance de la fréquentation du site de l'Eglise génère, notamment en haute saison, une circulation qui, certains jours, provoque une thrombose de la route de l'Eglise compte tenu de l'étroitesse de la route et du nombre de voitures qui peuvent se garer sur le parking de l'Eglise. La régulation de cette fréquentation automobile apparaît inévitable.

Nous proposons d'étudier la mise en place d'un feu alterné entre l'Eglise et un point au-delà du carrefour avec la route des Grandes Masures, à un endroit de la route de l'église à partir duquel le croisement de 2 véhicules ne pose plus de problème. Ce feu alterné ne serait actif que les jours de grande affluence. Une solution alternative serait la mise en place d'une barrière active en saison, qui ne laisserait passer dans la route de l'Eglise qu'un nombre limité de véhicules, variable selon les événements.

REFLEXION 6 : Diminuer la circulation automobile touristique dans les petites rues latérales village et canaliser la déambulation touristique.

D'une façon générale, nous considérons que la circulation automobile de nature touristique dans les caves et autres petites routes du village doit être découragée.

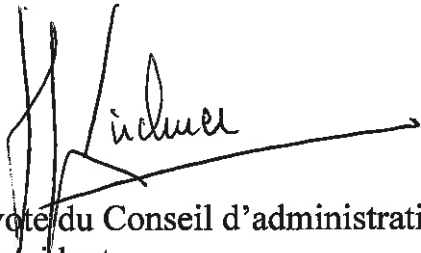
Nous proposons d'étudier la mise en place d'un parking paysager masqué par des talus plantés et structuré en clos masure avec mise à disposition en saison de cycles électriques en libre-service contre caution CB pour permettre aux touristes de passage de circuler à vélo dans tout le village. Cet aménagement serait complété par des parking à vélos répartis dans le village et en particulier dans tous les lieux touristiques.

Ce parking paysager serait situé aussi proche que possible du centre du village à proximité des zones actuelles de flux et de concentration touristiques pour d'une part favoriser les commerces et d'autre part limiter aussi fortement que possible la circulation dans les petites rues latérales et dans les espaces naturels préservés.

REFLEXION 7 : Réguler la circulation sur la descente du Petit Ailly.

La croissance de la fréquentation de la plage du Petit Ailly génère en haute saison une circulation qui, certains jours, provoque une thrombose de la route compte tenu de l'étroitesse de la route et du nombre de voitures qui s'y garent à cheval sur les talus. La régulation de cette fréquentation automobile apparaît également inévitable.

Nous proposons d'étudier la mise en place au carrefour avec la rue Hamel Aubin d'une barrière active en haute saison, qui ne laisserait passer qu'un nombre limité de véhicules dans la descente, nombre correspondant à la capacité du parking dans la gorge. Un parking-dépose pour handicapé et un parking à vélos seraient aménagés, permettant aux voitures de faire demi-tour. Les riverains seraient dotés d'un passe-riverains.



Par vote du Conseil d'administration
Le Président
Hubert KIRCHNER