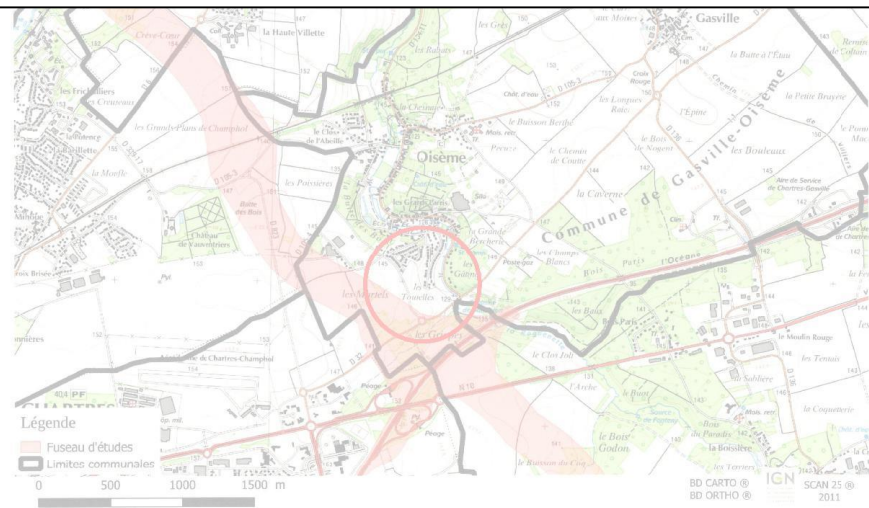




La place de la commune de Gasville-Oisème (28) dans le projet autoroutier A 154



Auteur : commune de Gasville-Oisème, Juin 2022, sous la direction de G. Bailleux, Adjoint à l'Environnement

Introduction

En janvier 2022, l'Etat lance la procédure d'appel d'offre pour la réalisation du projet A 154. Suite aux témoignages d'habitants et d'associations ayant participé au processus de concertation publique tout au long de l'élaboration du projet A 154, les élus du conseil municipal ont voulu savoir quelle était la réalité de la prise en compte de la commune de Gasville-Oisème dans les différentes étapes du dossier, entre 2012 et 2019. Pour cela, l'ensemble de la documentation disponible a été relue et annotée, dans le but d'établir la réalité de la prise en compte de l'intégrité communale mais aussi de vérifier si les études réalisées ont été équitables et sincères. Il ressort de ce travail de fond de nombreuses occurrences d'erreurs ou d'oublis, relevées à travers tous les volumes étudiés. Pratiquement aucune carte, à travers tout le processus, ne représente ainsi la situation réelle de la commune de Gasville-Oisème, et son évolution au fil des années.

La synthèse de ce travail, présentée dans la présente contribution, ne comporte que des extraits issus de la documentation publique, ou des échanges de courriers entre collectivités et autorités administratives. Son objectif, que nous assumons, est de démontrer que le projet, tel qu'il a été conçu, n'a jamais accordé à la commune de Gasville-Oisème la place qui aurait dû être la sienne, et que le traitement des enjeux la concernant, est largement sous-évalué. Nous n'évoquerons pas ici les causes de cette situation, même si on peut les deviner à travers la progression du processus, mais nous en faisons le constat. Le document est organisé de manière chronologique, reprenant dans l'ordre de parution les 34 volumes étudiés. Tous ne sont pas cités, pour des raisons de redondance ou d'intérêt des mentions de la commune de Gasville-Oisème.

Sommaire du document

- 1 - Tableau récapitulatif des documents de l'étude (p. 3-5)
- 2 - Situation de la commune de Gasville-Oisème (p. 6-18)
- 3 - La place accordée à Gasville-Oisème et à La Roguenette dans l'élaboration du projet A 154 (p. 23-149)
- 4 – En guise de conclusion (p.150)

1. Tableau présentant les documents disponibles et consultés, avec mention exhaustive des pages concernant la commune de Gasville-Oisème et la rivière La Roguennette à proximité de Gasville-Oisème. (Source : DREAL)

Pièce n°	Titre du document	Auteur	Type, pages	Date de signature	Mentions utiles (n° de page des doc. Informatiques)
1	RN154 et RN12 – Etudes environnementales – Secteurs sensibles et impactés par les nuisances acoustiques	EGIS	Informatique, 25 p.	24 Juillet 2012	p.1, p.15
2	Accélération de l'aménagement des RN12 et 154- Atlas cartographique – Lot 3 secteur contournement chartres	Biotope	Informatique, 31 p.	Juillet 2012	p.3, p.5, p.8, p.26, p.27, p.29
3	RN154 et RN12 – Etudes environnementales – Activités humaines	EGIS	Informatique, 25 p.	Aout 2012	p.1, p.15
4	Dossier de concertation - projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies RN 154 et RN 12 – 1ère phase de concertation	DREAL	Informatique, 62 p.	Septembre 2012	p.19, p.20, p.40, p.41, p.43
5	RN154 et RN12 – Etape 3 Identification et comparaison des hypothèses de tracé –Etat initial Air	EGIS	Informatique, 28 p.	Juillet 2014	p.11, p.12, p.14, p.19, p.21, p.22, p.23, p.24, p.26
6	RN154 et RN12 – Etape 3 Identification et comparaison des	EGIS	Informatique, 180 p.	Décembre 2014	p.12, p.14, p.17, p.19, p.22, p.24, p.25, p.26, p.29, p.30, p.37, p.38, p.39, p.46, p.57, p.60, p.61, p.63-64, p.66, p.70-74, p.79-82, p.86-

Pièce n°	Titre du document	Auteur	Type, pages	Date de signature	Mentions utiles (n° de page des doc. Informatiques)
	hypothèses de tracé – Tome 1 : Rapport – bilan environnemental				88, p.90, p.92, p.95-96, p.98, p.105-106, p.110-112, p.115-116, p.118-119, p.121-123, p.131, p.133, p.137, p.138-140, p.142-145, p.151-152, p.156, p.160, p.173
7	Bilan de la concertation inter- services	DREAL	Informatique, 78 p.	Juin 2016	p.2, p.4, p.5-7, p.13, p.14, p.20, p.37, p.57-59
8	Avis délibéré de l’Autorité Environnementale n°2016-52	AE	Informatique, 33 p.	21 septembre 2016	p.9, p.29, p.31
9	Pièce 0 - Guide de lecture	DREAL	Informatique, 17 p.	Octobre 2016	p.5-17
10	Pièce A – Objet de l’enquête	DREAL	Informatique, 24 p.	Octobre 2016	p.16, p.21-24
11	Pièce B – Plan de situation	DREAL	Informatique, 3 p.	Octobre 2016	p.3
12	Pièce C - Notice explicative	DREAL	Informatique, 56 p.	Octobre 2016	p.7-10, p.12, p.20, p.23, p.25-27, p.33, p.35, p.41, p.47
13	Pièce D – Plan général des Travaux	DREAL	Informatique, 16 p.	Octobre 2016	p.11
14	Pièce E – Etude d’impact RNT	DREAL	Informatique, 120 p.	Octobre 2016	p.7, p.8, p.18-19, p.21, p.23, p.27-28, p.31, p.33, p.35-39, p.42, p.46-47, p.49, p.53-55, p.57-59, p.61, p.63-64, p.66-67, p.78, p.80, p.88, p.91, p.93, p.94, p.96, p.109, p.113
15	Pièce E – Etude d’impact - Volume 1	DREAL	Informatique, 158 p.	Octobre 2016	p.16-17, p.30-32, p.39-44, p.46, p.49, p.58-60, p.62, p.67, p.69-72, p.74, p.76-80, p.81-84, p.94-96, p.106-107, p.112, p.115-117, p.120-123, p.125, p.129, p.139
16	Pièce E – Etude d’impact Volume 2	DREAL	Informatique, 498 p.	Octobre 2016	
17	Pièce E – Etude d’impact Volume 3	DREAL	Informatique, 431 p.	Octobre 2016	p.10, p.12, p.16, p.19, p.23, p.28, p.30, p.38, p.49-50, p.54, p.59, p.60, p.64, p.82, p.85, p.87, p.90, p.92, p.93, p.108, p.109, p.111, p.119-121, p.131, p.142, p.149, p.153, p.155-156, p.159, p.170, p.184, p.186, p.193, p.213, p.216, p.225, p.242, p.250, p.259, p.263- 264, p.271, p.278, p.304-306, p.318, p.327, p.338-339, p.342, p.346, p.349, p.352, p.356, p.359-360, p.367, p.377-379, p.389, p.394, p.406, p.416, p.422, p.425, p.428, p.431
18	Pièce E – Etude d’impact Volume 4	DREAL	Informatique, 153 p.	Octobre 2016	p.4, p.21, p.25, p.43, p.45, p.63-64, p.68, p.72, p.111, p.116, p.118, p.128

Pièce n°	Titre du document	Auteur	Type, pages	Date de signature	Mentions utiles (n° de page des doc. Informatiques)
19	Pièce F – Dossier d'évaluation des incidences Natura 2000	DREAL	Informatique, 87 p.	Octobre 2016	p.59, p.65
20	Pièce G – Evaluation socio-économique	DREAL	Informatique, 227 p.	Octobre 2016	p.44, p.58, p.62, p.64, p.98, p.128, p.173
21	Pièce H – Procès-verbaux des réunions d'examen conjoint	DREAL	Informatique, 21 p.	Octobre 2016	p.19
22	Pièce I – Mémoire du garant de la concertation	DREAL	Informatique, 36 p.	Octobre 2016	p.28
23	Pièce I – Bilan des concertations préalables à l'enquête	DREAL	Informatique, 249 p.	Octobre 2016	p.121, p.136, p.182, p.197, p.216, p.219, p.229, p.231, p.240, p.245
24	Pièce J – Classement des futures voiries autoroutières	DREAL	Informatique, 14 p.	Octobre 2016	-
25	Pièce K - Annexes	DREAL	Informatique, 156 p.	Octobre 2016	p.5
26	Pièce L – Avis réglementaires	DREAL	Informatique, 54 p.	Octobre 2016	p.10, p.11, p.17
27	Mise en compatibilité du POS de Gasville-Oisème	DREAL	Informatique, 85 p.	Octobre 2016	p.7, p.19-20, p.26, p.27, p.32, p.34, p.35, p.38, p.39, p.42-46, p.55-58, p.68-80, p.82-83
28	Enquête Publique A 154 conclusions DUP	Commissaire enquêteur	Informatique, 10 p.	03/03/2017	p.8, p.10
29	Enquête Publique A 154 conclusions PLU	Commissaire enquêteur	Informatique, 9 p.	03/03/2017	p.8-9
30	Enquête Publique A 154 rapport définitif	Commissaire enquêteur	Informatique, 142 p. + annexes	03/03/2017	p.16-18, P.22-23, p.33, p.43, p.46, p.55, p.63, p. 65, p.70, p.74, p.80, p.85, p.99, p.113-114
31	Pièce E – Annexes – Volume 1	DREAL	Informatique, 608 p.	Octobre 2016	
32	Pièce E – Annexes – Volume 2	DREAL	Informatique, 117 p.	Octobre 2016	
33	Pièce E – Annexes – Volume 3	DREAL	Informatique, 196 p.	Octobre 2016	
34	Dossier des engagements de l'Etat	DREAL	Informatique, 90 p.	Juillet 2019	p.7, p.25, p.33, p.37, p.84

2. Situation de la commune de Gasville-Oisème

Carte : Urbanisme, Projet A 154, Parc des Expositions

Atlas des zones inondables

Cartes stratégiques des bruits

P.L.U.

Plan Vert de Chartres Métropole

Urbanisme récent

Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Date d'impression : 27/04/2022,
18:59:08



Situation du bourg de Oisème
par rapport au classement
sonore des infrastructures
terrestres: RD 823 (cat.3),
RD 32 (cat.3), A 11 (cat.1)

Sud de la commune de Gasville-Oisème

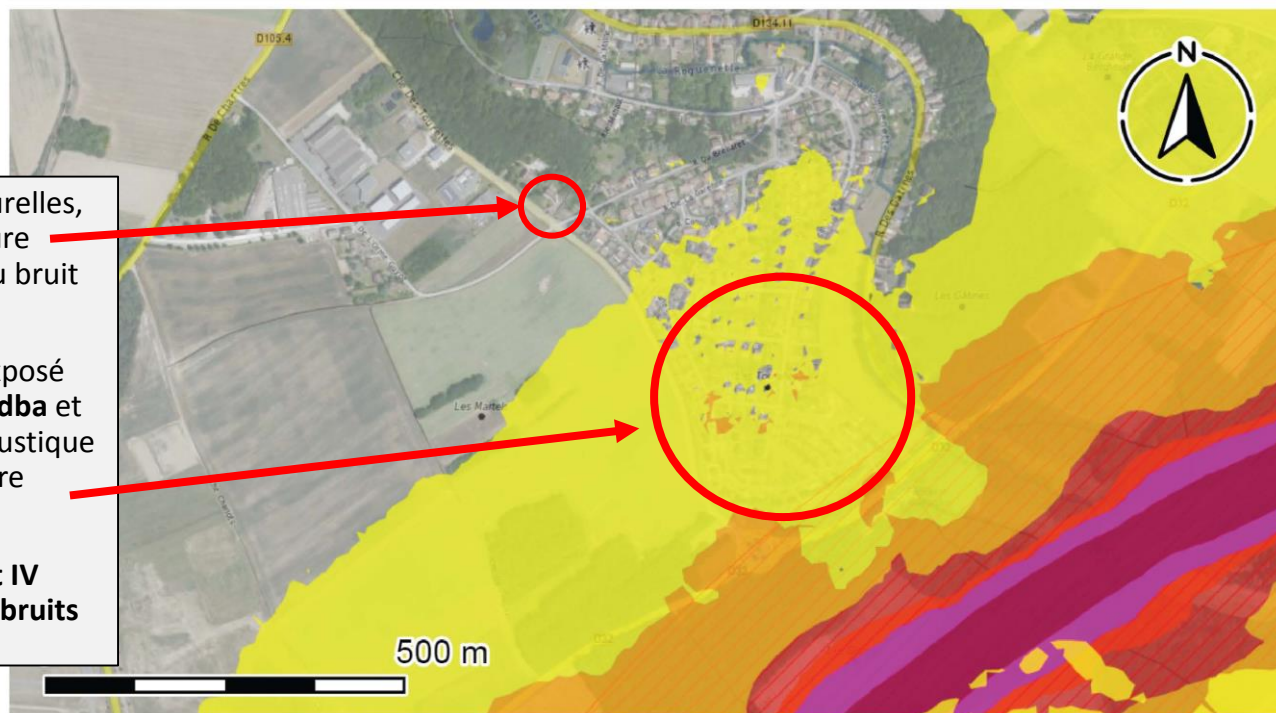


Service producteur : DDT 28 (Direction Départementale des Territoires d'Eure-et-Loir)

Données © MTES

Carte Strategique de Bruit

Date d'impression : 27/04/2022,
20:13:41



Localisation du PF 13, rue des Tourelles, utilisé pour la campagne de mesure acoustique de 2014, en dehors du bruit de l'A 11

Le sud du bourg de Oisème est exposé au **bruit de l'A 11, entre 55 et 60 dba** et le point de mesure de relevé acoustique **PF13** n'est pas situé dans le spectre acoustique de l'A11.

Les lotissements **La Garenne III et IV** sont bien situés dans la **zone des bruits de l'A 11**.

Bruit de l'A 11 au sud du bourg de Oisème

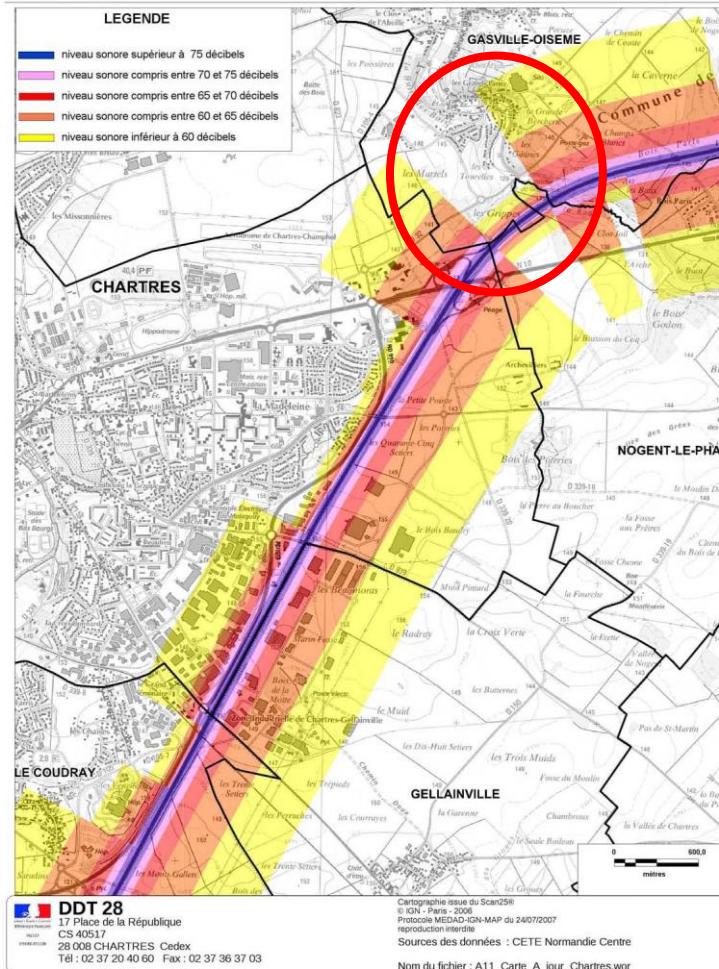


Service producteur : DDT 28 (Direction Départementale des Territoires d'Eure-et-Loir)

Données © MTES

CARTE STRATEGIQUE DITE " A DE JOUR " D'EURE-ET-LOIR ISOPHONE JOUR DE L'AUTOROUTE A11 (planche 11/14)

Date : version 2008



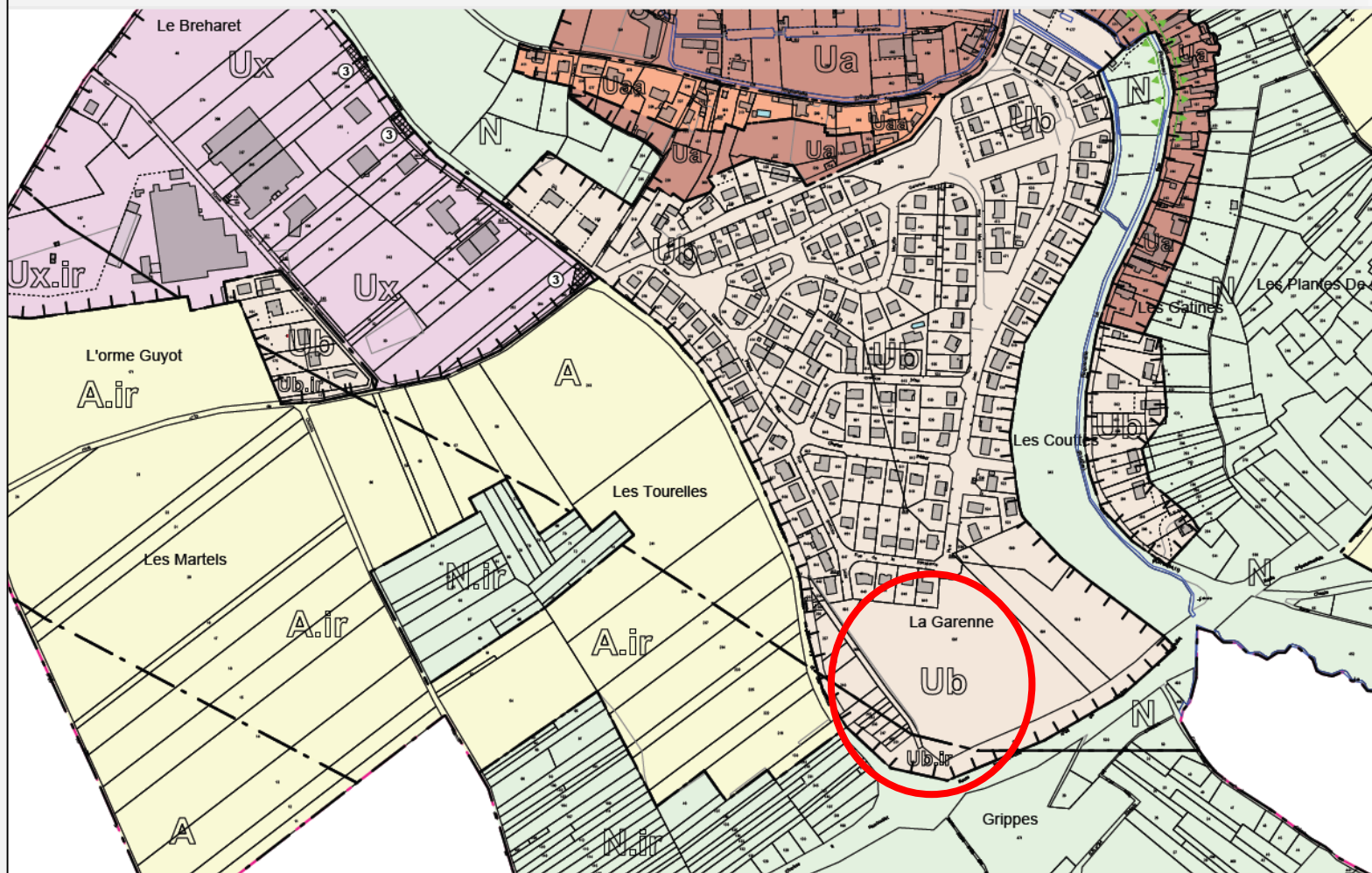
Dès 2008, le bruit de l'A 11 est reporté sur la carte stratégique du bruit. Pour la pointe sud de Gasville-Oisème (emplacement lotissement La Garenne IV), il est estimé entre 60 et 65 dba. Dans une large bande située au nord, il est inférieur à 60 dba (couleur jaune).

Le PLU de Gasville-Oisème :

- Mise en œuvre du PLU le 30/04/2010 pour remplacer le POS devenu obsolète.
- Convention DDT 28/Mairie le 29/08/2011
- arrêté le 04/07/2016
- **approuvé le 10/07/2017**

23 réunions d'élaboration inter-services entre 2012 et 2017

Le PLU comporte notamment: une zone **Ub** : extension urbaine récente qui comprend elle-même une zone **Ub.ir**, correspondant à la bande EPDUP telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État de 2018, prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et de la RN 12.



Extrait du Plan de zonage du PLU de Gasville-Oisème – 10 Juin 2017

Département d'Eure-et-Loir
Commune de

Gasville

Élaboration du plan local d'urbanisme

Compte rendu de réunion n° 1 du 3 avril 2012

P = présent ; AE = absent excusé ; D = diffusion

Intervenants	Représentés par	P	D
Mairie d'ouvrage : Mairie de Gasville, 1 rue de la Mairie (28300) Tél : 02 37 31 91 04 fax : 02 37 31 69 80 mairie.gasville-oiseme@wanadoo.fr	M. Belhomme maire, M ^{me} Godemer, Fichon, Jousset M.M. Rouault, Leleu, Poil et Huetz M. Brault	P P AE	x
Organismes associés au titre des services de l'État : Ddt 28, Sue bureau de la prospective 17, place de la République 28019 Chartres cedex	M. Destouches bpat.ddeas-28@equipement-agriculture.gouv.fr	-	x
Ddcspp , 15, place de la République, 28019 Chartres cedex	M ^{me} Béaur Stephanie.beaur@eure-et-loir.gouv.fr	-	x
Stap , 15, place de la République, Bp 80527, 28019 Chartres cedex	M. Guérin jacques.guerin@culture.gouv.fr	-	x
Dreal , 5, avenue Buffon, Bp 6407, 45064 Orléans cedex 2	ut28.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr	-	x
Drac centre , 6 rue de la Manufacture, 45043, Orléans cedex	solange.lauzanne@culture.gouv.fr	-	x
Inspection académique 15 place de la République, 28019 Chartres	M. Pinsard ce.dos28@ac-orleans-tours.fr	-	x
Ministère de la Défense , bureau stationnement des infrastructures Quartier Marguerite, Bp 20, 35998 Rennes Armées		-	-
Organismes associés autres que l'État : Ars , 15, place de la République 28019 Chartres cedex	M. Pasquier ars-centre-dt28-unite-serv@ars.sante.fr	-	x
Conseil général d'Eure-et-Loir, hôtel du département 1, place Châtelet 28025 Chartres cedex	M. Gigon, conseiller général M ^{me} Besnard (mission aménagement de l'espace) nelly.besnard@cg28.fr	-	x
Conseil régional du centre 9, rue Saint-Pierre Lentin, 45041 Orléans cedex	sylvie.pic@regioncentre.fr	-	x
Cci , 5, avenue Marcel-Proust, 28000 Chartres	M ^{me} Gault, OGAULT@cci28.fr	-	x
Chambre d'agriculture 10, rue Dieudonné-Costes, 28019 Chartres cedex	M ^{me} Riou m.riou@eure-et-loir.chambagri.fr	-	x
Chambre de métiers 24, bd de la Courtille, 28000 Chartres	M. Dauvillier (tuc.dauvillier@cm-28.fr)	-	x
Organismes consultés : Syndicat mixte d'études et de programmation du Scot 3, rue Charles-Brune, Bp 90085, 28112 Lucé cedex	M. Marcuzzi smarcuzzi@agglo-chartres.fr	-	x
Chartres Métropole , 3, rue Charles-Brune, 28112 Lucé	M. Augier, haugier@agglo-chartres.fr	-	x
Communes consultées :			
Chargé d'étude : Agence Gilson & associés 2, rue des Côtes, 28000 Chartres Tél : 02 37 91 08 08, fax : 02 37 907 687	M. Gilson M. Pichon	P	x

Le but de la réunion était la présentation par les élus des objectifs poursuivis pour l'élaboration du plan local d'urbanisme.

Objectifs des élus

- Les élus veulent mettre en place pour leur territoire un **développement harmonieux** et veulent mettre en valeur les **atouts de la commune** : la vallée, la ville à deux pas, la proximité de l'autoroute et de la Rn 10...

Compte-rendu de réunion -
élaboration du PLU n°1
03/04/2012

Gasville-Oisème

Élaboration du plan local d'urbanisme

Compte rendu de réunion n° 23 du 28 avril 2017

Compte rendu de réunion n° 23 du 28 avril 2017			
<i>P = présent ; AE = absent excusé ; D = diffusion</i>			
Intervenants	Représentés par	P	D
Maître d'ouvrage : Mairie de Gasville, 1 rue de la Mairie (28300) Tél. : 02 37 31 91 04, fax : 02 37 31 69 80 maître.gasville-oiseme@wanadoo.fr	M. Helhomme maire, M ^{me} Pichon, MM. Lelou et Poil eleu@club-internet.fr, dominique.lustz@orange.fr, martinepichon33@gmail.com, belot.martine@wanadoo.fr, romains.rossin@orange.fr, chantal.poil@club-internet.fr	P	X
Organismes associés au titre des services de l'Etat : Ddt 28, Saub/Upat 17, place de la République 28019 Chartres cedex	M. Gauthier, emmanuel.gauthier@eure-et-loir.gouv.fr dlt-saub@eure-et-loir.gouv.fr dlt-saub-au-lpat@eure-et-loir.gouv.fr	P	X
Déssp, 15, place de la République, 28019 Chartres cedex	M. Bourcaud, ahin.bourcaud@eure-et-loir.gouv.fr	-	X
Slap, 15, place de la République, Bp 80527, 28019 Chartres cedex	sybio.provence@culture.gouv.fr	-	X
Dreal, 5, avenue Buffon, Dp 6407, 45064 Orléans cedex 2	ut28.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr	-	X
Drac centre, 6 rue de la Manufacture, 45043 Orléans cedex	secretariat-sra.drac-centre@culture.gouv.fr	-	X
Inspection académique, 15 place de la République, 28019 Chartres	M. Finsard, ce.dos28@ac-orleans-tours.fr	-	X
Ministère de la Défense, bureau stationnement des infrastructures Quartier Marguerite, Bp 20, 35998 Rennes Armées		-	-
Organismes associés autres que l'Etat : Ars, 15, place de la République 28019 Chartres cedex	M. Pasquier, ars-centre-dl28-unite-serv@ars.snt.fr	-	X
Conseil départemental d'Eure et Loir, hôtel du département, mission aménagement espace, 1, place Châtelet 28025 Chartres cedex	Annabelle Mahoudeau annabelle.mahoudeau@eure-et-loir.fr	P	X
Conseil régional du Centre 9, rue Saint-Pierre Lentin, 45041 Orléans cedex	Jeanne FRIBOURG@regioncentre.fr	-	X
Ccl, 5, avenue Marcel-Proust, 28000 Chartres	pmisidor@ccl28.fr	-	X
Chambre d'agriculture 10, rue Diédonné-Costes, 28019 Chartres cedex	M ^{me} Rieu m.riou@eure-et-loir_chambagri.fr	AE	X
Chambre de métiers 24, bd de la Courtille, 28000 Chartres	M. Dauvillier, luc.dauvillier@cm-28.fr	-	X
Organismes consultés : Chartres Métropole Hôtel de Ville, place des Hules, 28000 Chartres	M. Vincent, julien.vincent@aggio-villes.chartres.fr	-	X
Communes consultées : Champhol mairie, mairie.champhol@wanadoo.fr Coltainville mairie, mairie.coltainville@wanadoo.fr	M. Gigon, maire M. Galliotto, maire	-	X
Charge d'étude : agence Gilsen & associés, 2, rue des Côtés, 28000 Chartres, Tél : 02 37 91 08 08, fax : 02 37 90 76 87	M. Pichon	P	X

Objet

Point sur les ajustements à apporter au dossier suite à l'avis des personnes publiques associées et de l'enquête publique.

Approbation du Plu en conseil municipal le 22 juin 2017

Analyse des observations formulées par les personnes publiques associées dans le cadre de la consultation des services :

	Observation	Réponse proposée	Décision finale
Services de l'Etat courrier	Avis favorable		
courrier	Porter attention à l'intégration paysagère de la zone 1AU	Elle a été validée par l'architecte et le paysagiste conseil de l'Etat au cours de 3 réunions	Il faudra être vigilant au stade opérationnel.
courrier	Porter attention à l'accès de la zone 1AU	Ils ont été validés par l'architecte et le paysagiste conseil de l'Etat au cours de 3 réunions	Il faudra être vigilant au stade opérationnel.
courrier	Porter attention à la desserte interne de la zone 1AU	Elle a été validée par l'architecte et le paysagiste conseil de l'Etat au cours de 3 réunions	Il faudra être vigilant au stade opérationnel.
Annexes	En Ub, les prescriptions en matière de stationnement sont trop élevées (2 places par logement)		Conserver 2 places.
Annexes	Mettre à jour les données sur le tracé de l'A154:		Au plan des contraintes: plan à fournir par la Ddt. Dans les autres pièces: à faire par le chargé d'études.
Annexes	Au Padd, distinguer « le passage de l'A154 » de l'objectif 1.2	Non, les élus souhaitent rappeler l'objectif fort de maintien d'accès vers Chartres	Maintien de l'objectif tel qu'il est exprimé.
Annexes	Rapport de présentation: développer la prise en compte du projet d'A154		Développer le thème dans le rapport de présentation.
Annexes	Padd: l'objectif « 2.4 améliorer le fonctionnement de l'entrée Nord ouest d'Oisème » n'est pas traduit.	Proposer une orientation d'aménagement et de programmation.	Supprimer cet objectif du projet d'aménagement et de développement durables.
Annexes	Plan de zonage: supprimer l'emplacement réservé 8 (tracé de la future A 154).		A remplacer par la prescription de la Dreal en la matière, à priori Air et Nir. Ajuster également le règlement en fonction des prescriptions de la Dreal.

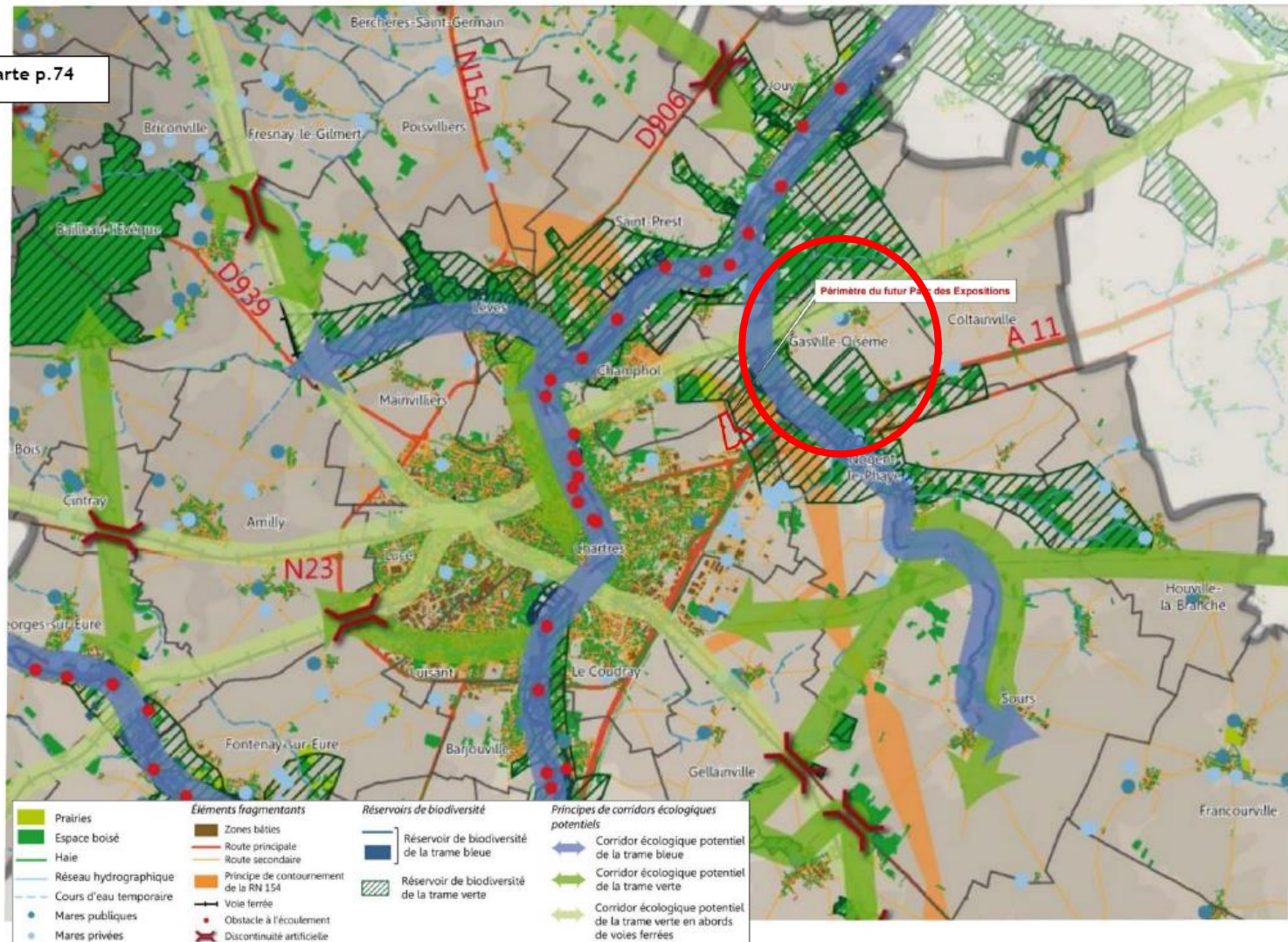
Extrait du schéma directeur de la Trame Verte et Bleue de l'agglomération chartreuse

Carte p.74

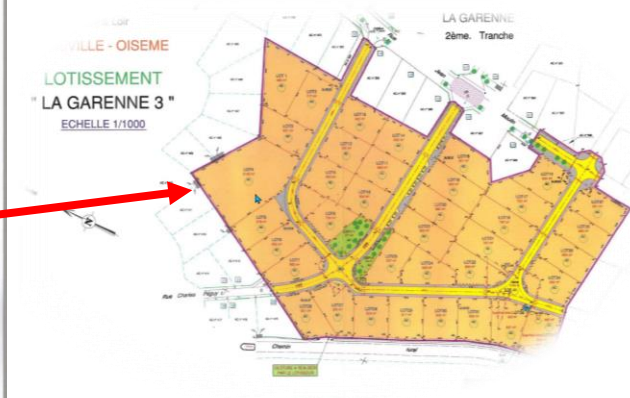
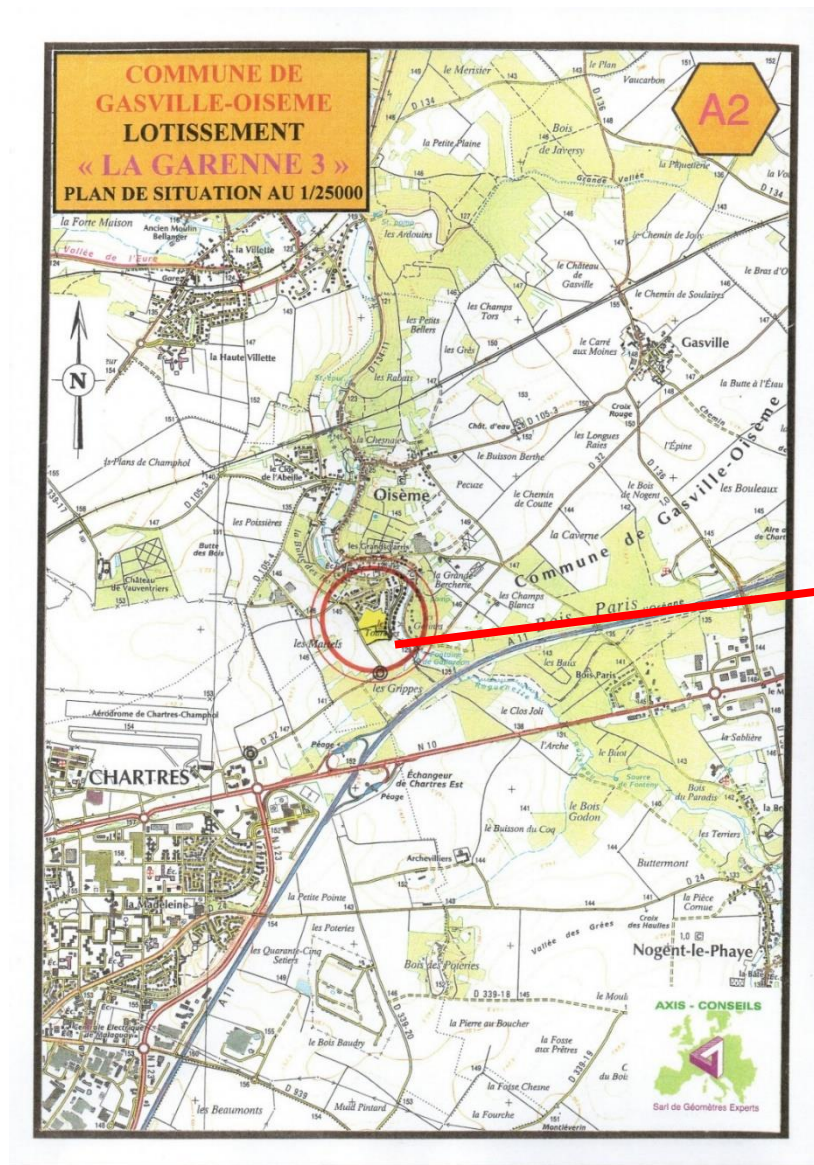
Plan Vert

La commune de Gasville-Oisème est intégrée au schéma directeur du Plan Vert de Chartres Métropole depuis 2013 (validation conseil communautaire Janvier 2014).

Le territoire communal est traversé par la trame verte (réservoirs de biodiversité : espaces boisés), et la trame bleue (Corridor écologique potentiel de la trame bleue).



- Plan de situation du lotissement La Garenne III - 2004
- Avis favorable de la DDT – 06/07/2004
- Autorisation de lotir – Mairie de Gasville-Oisème - 15/09/2004



Lotissement La Garenne IV

- Avis Favorable Conseil Général **15/01/2013**
- Avis Favorable Chartres Métropole **21/02/2013**
- Permis d'aménager – Marie de Gasville-Oisème - **15/05/2014**
- Permis de construire PC n°15 02 – La Garenne IV – **07/04/2015**
- Fin de Construction du Lotissement en **2016**



3. La place accordée à Gasville-Oisème et à la vallée de La Roguenette dans l'élaboration du projet A 154

des études préalables (2012)
à l'étude d'impact et l'enquête publique (2016),
jusqu'aux engagements de l'Etat (2019)

Etapes du projet prises en compte

- 2012 Etudes préalables – options de passage
- 2014 : hypothèses de tracé au sein du fuseau préférentiel
- 2014-2015 : deuxième phase de concertation
- 2015: Choix des options de tracé
- 2015-2016: Etudes détaillées de l'axe préférentiel – Etude d'impact
- 2016: Enquête publique de la DUP
- 2018 : Déclaration d'utilité Publique
- 2019 : Dossier des engagements de l'Etat

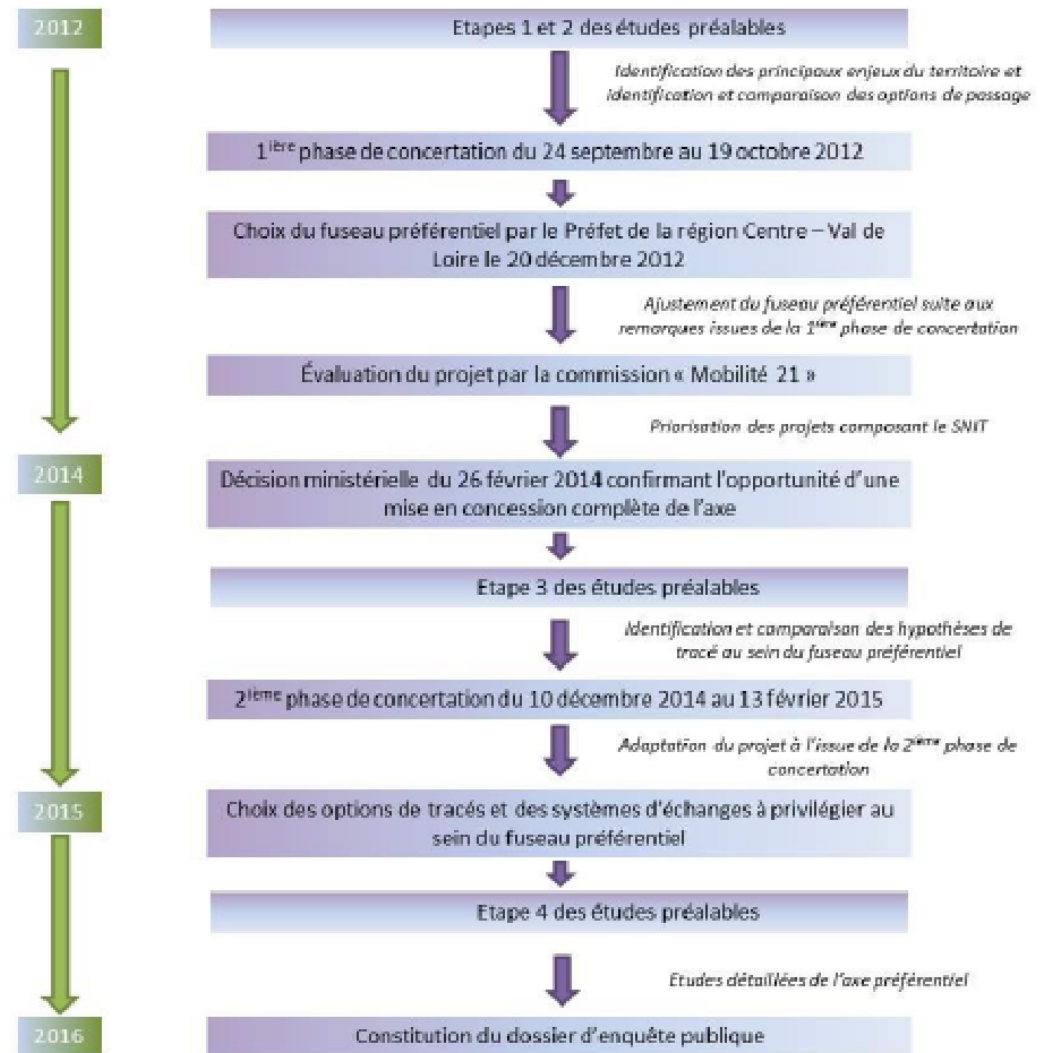


Figure 3 : Historique du projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et RN 12

Source : Etude d'impact – Pièce E – Résumé non technique – DREAL – Octobre 2016 – 120 p.



**Accélération de l'aménagement des RN
154 et 12 entre Allaines (A10) et
Nonancourt par recours à une concession
autoroutière**

ATLAS CARTOGRAPHIQUE

LOT 3 SECTEUR DU CONTOURNEMENT DE CHARTRES

Pièce n°2 - Accélération de
l'aménagement des RN12 et 154- Atlas
cartographique – Lot 3 secteur
contournement chartres – Biotope –
Juillet 2012 – 31 p.

Juillet 2012



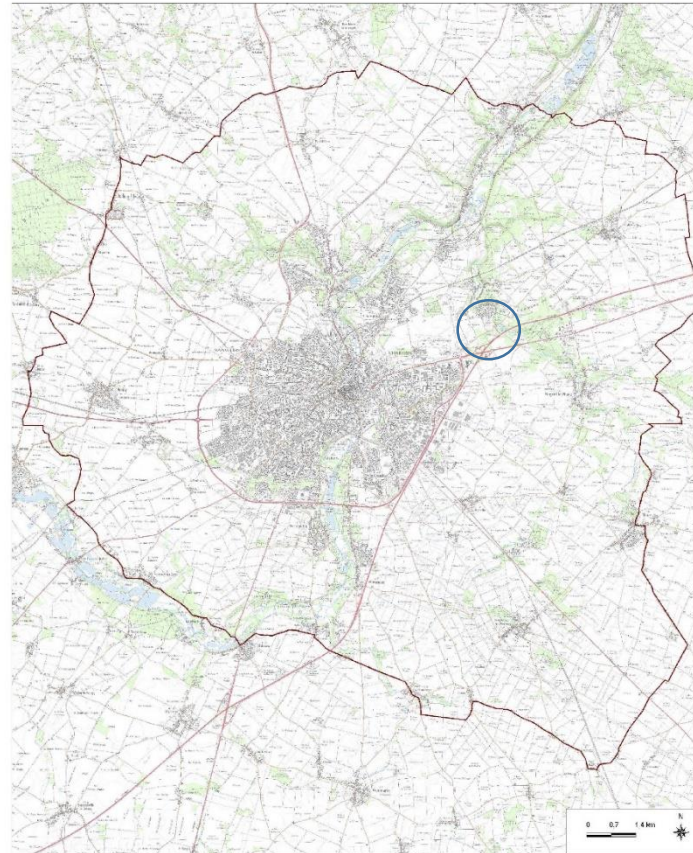
Agence Centre - Bourgogne
125-127, Faubourg Bannier
45 000 Orléans (France)






 **Lot 3 - Aire d'étude** DREAL CENTRE

Accélération de l'aménagement des RN 154 et 12 entre Allaines (A10) et Nonancourt par recours à une concession autoroutière

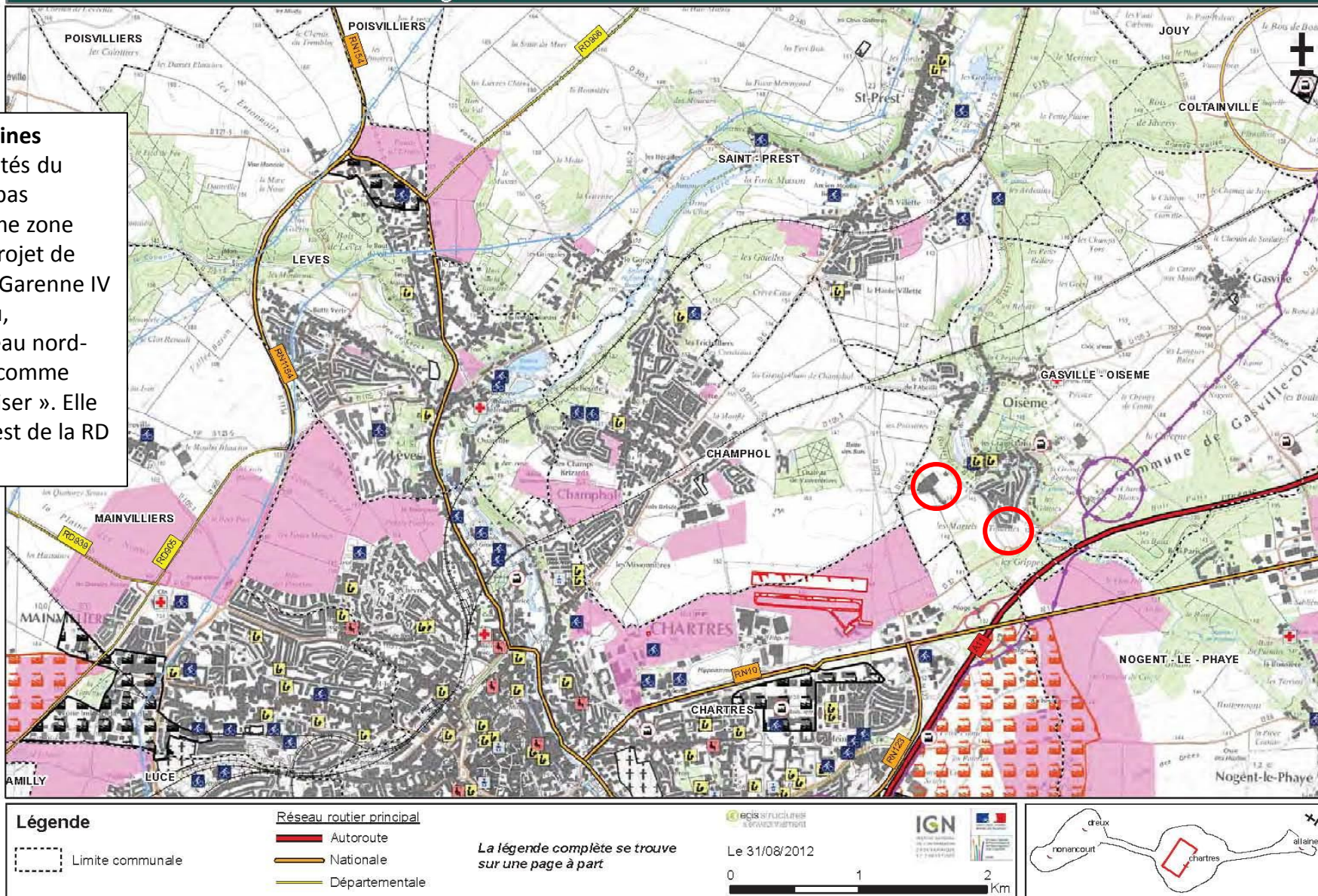


 Lotissement La Garenne III
non représenté

Pièce n°2 - Accélération de l'aménagement des RN12 et 154- Atlas cartographique – Lot 3 secteur contournement chartres – Biotope - Juillet 2012 - 31 p.



Activités humaines
 La Zone d'activités du Bréharet n'est pas légendée comme zone d'activités, le projet de lotissement La Garenne IV n'est pas connu, La ZAC du Plateau nord-est est figurée comme « zone à urbaniser ». Elle se limite à l'ouest de la RD 823.



Pièce n°4 - Dossier de concertation - projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies RN 154 et RN 12 – 1ère phase de concertation – DREAL – septembre 2012 – 62 p.



Synthèse des sensibilités

Le secteur de Gasville-Oisème est représenté en jaune à orange, soit présentant des sensibilités modérées ou 1 seule sensibilité forte.

Cela signifie que plusieurs enjeux forts n'ont pas été pris en compte: risque inondation, enjeux écologique, zones urbanisées présentes dans l'option de passage, zone d'activités, zone de transition des vues de la Cathédrale.

Pièce n°4 - Dossier de concertation - projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies RN 154 et RN 12 – 1ère phase de concertation – DREAL – septembre 2012 – p.17

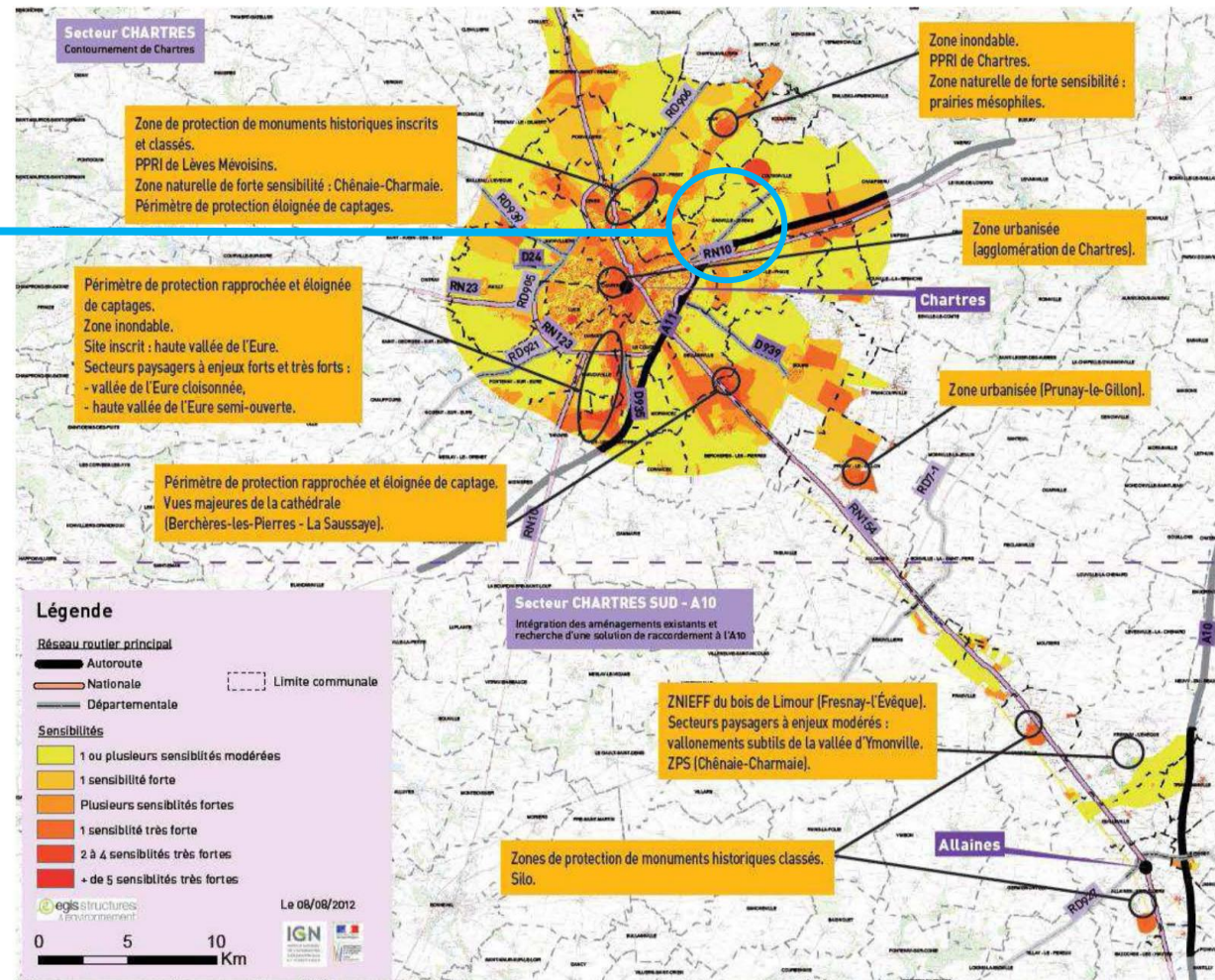


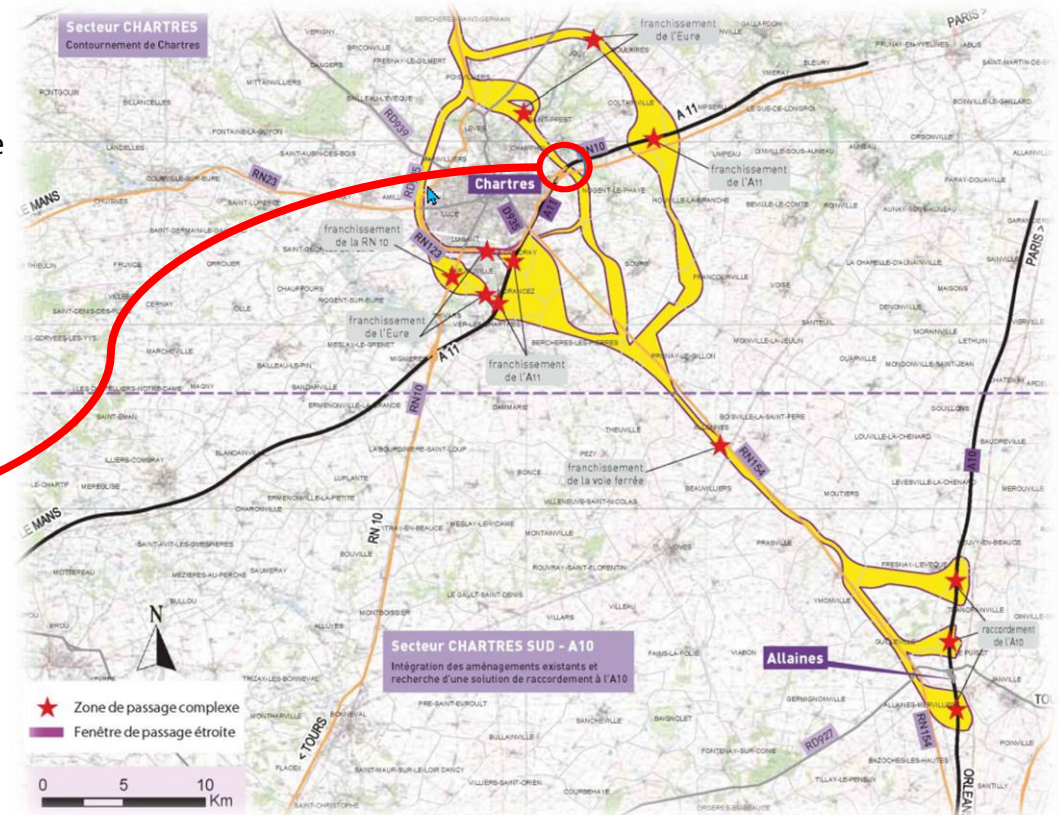
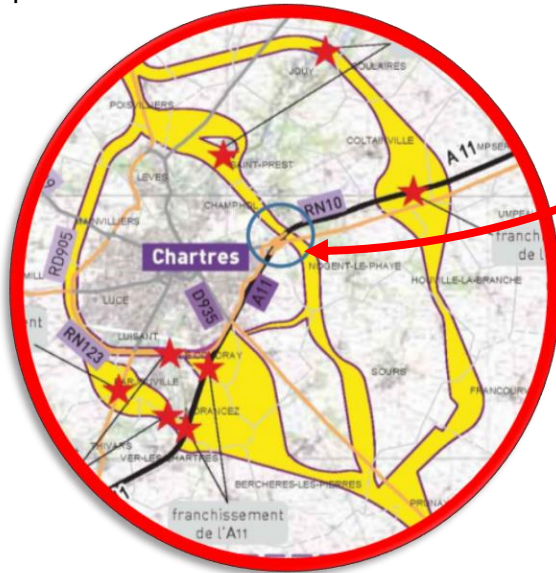
Figure 35 : Carte de synthèse des sensibilités identifiées sur les secteurs 3et 4 (source : DREAL Centre-Val de Loire)

Contournement de Chartres

Analyse des zones de passage complexe

- La carte de synthèse des sensibilités du projet n'en mentionne aucune concernant Gasville-Oisème: ni la zone inondable, ni les zones urbanisées, ni le nœud avec l'A11
- Le franchissement A 11/RD 910 n'est pas considéré comme une zone de passage complexe dans l'Option Est rapprochée, alors qu'il l'est dans les trois autres options de passage analysées.
- Cette absence a-t-elle pesé lors du choix du contournement?

Pièce n°4 - Dossier de concertation – projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies RN 154 et RN 12 – 1ère phase de concertation – DREAL – Septembre 2012 – p.19



Options de passage analysées

La présentation de l'option Est rapprochée comporte une cartographie du secteur de Chartres.

Pour le secteur de Gasville-Oisème, on peut remarquer que l'option (en jaune) passe sur la ZA du Bréharet et sur le sud du bourg de Oisème. Le lotissement La Garenne III est absent.

L'urbanisme réel de Oisème semble ne pas avoir été pris en compte dès cette étape.

Pièce n°4 - Dossier de concertation – projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies RN 154 et RN 12 – 1ère phase de concertation – DREAL – Septembre 2012 – p. 43

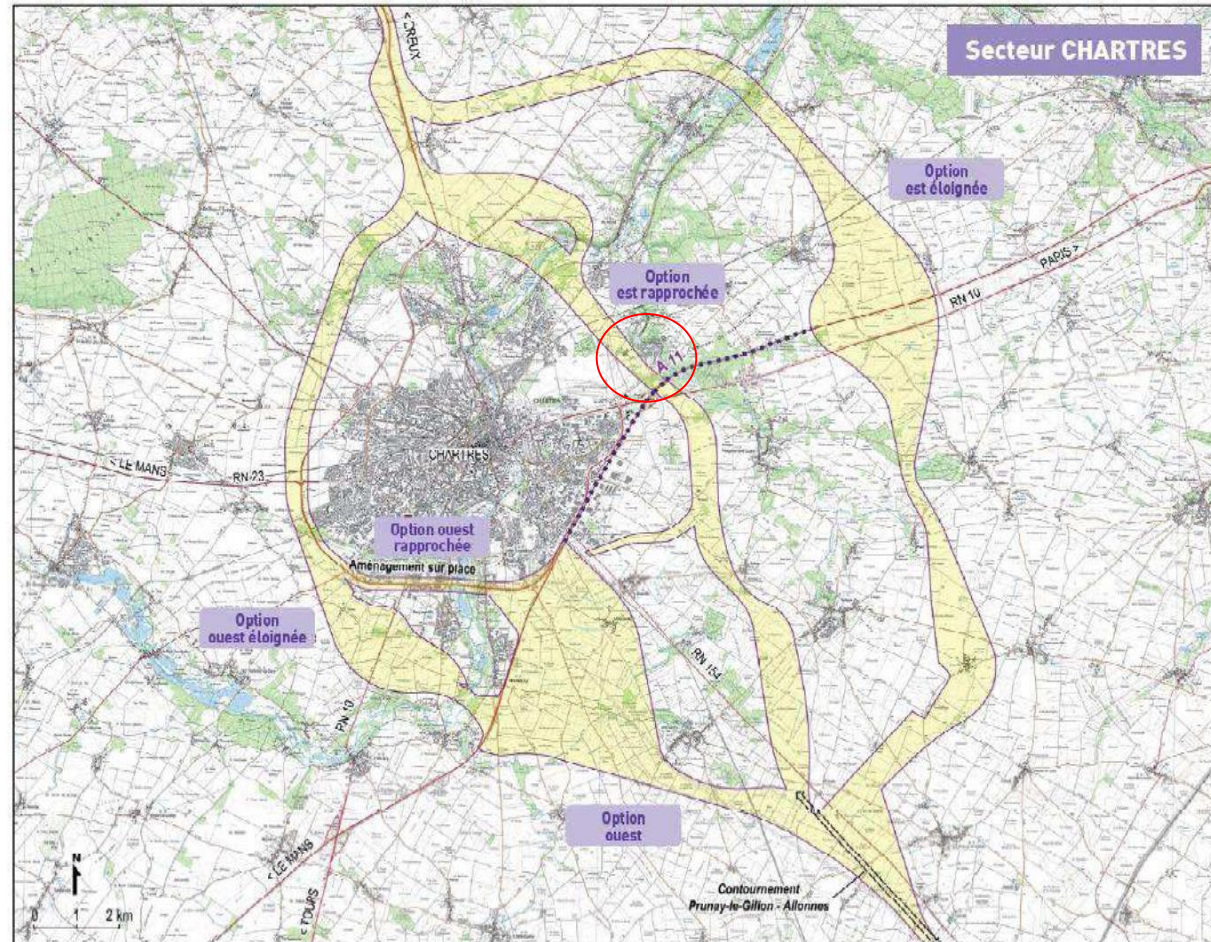


Figure 6 : Options de passage analysées sur le secteur 3 : Chartres (source : Dossier de Concertation – Première phase de concertation, DREAL Centre-Val de Loire)

A l'issue de la première phase de concertation, l'**Option Est Rapprochée** sera privilégiée, malgré une estimation des enjeux environnementaux et des coûts qui posent question.

En **2016**, dans son « **Avis délibéré** », l'**Autorité Environnementale** s'exprime sur les raisons peu convaincantes du projet de privilégier le scénario d'un contournement par l'EST au détriment d'un aménagement de la rocade OUEST existante.

En **2017**, la **Commission d'Enquête**, dans son « **Avis et conclusions concernant la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet** », émet une réserve. Elle demande de reconsidérer le contournement OUEST de Chartres, en raison des impacts et des coûts du contournement EST.

Pièce n°4 - Dossier de concertation – projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies RN 154 et RN 12 – 1ère phase de concertation – DREAL – Septembre 2012 – p.47

Les options privilégiées à ce stade des études

Suite à l'analyse menée et présentée dans les pages qui précèdent, plusieurs solutions semblent à privilégier à ce stade des études, étant entendu que ces analyses doivent encore faire l'objet d'une démarche de concertation.

→ L'**Option est rapprochée**.

→ L'**Option ouest** avec tronçon ouest éloigné (sans réutilisation de la rocade).

Les éléments majeurs qui ont motivé ces conclusions de l'analyse sont les suivants :

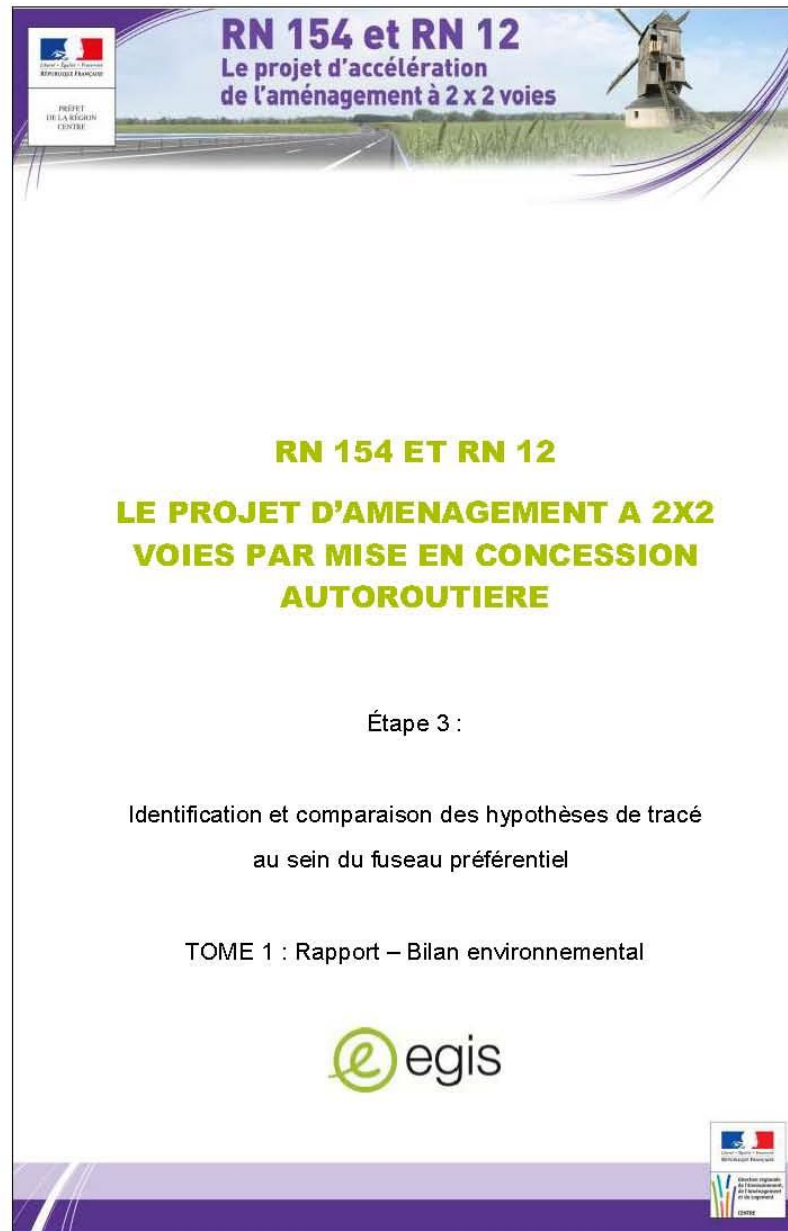
- L'**Option ouest rapprochée** induit une problématique de franchissement de la vallée de l'Eure pour les véhicules non autorisés sur autoroute et des difficultés importantes de franchissement de l'A11. Elle serait difficilement intégrable à une concession sur la partie de la rocade ouest réaménagée. Cette option n'est donc pas privilégiée.
- L'**Option est éloignée** n'est pas privilégiée essentiellement du fait de son coût très élevé et d'une fonctionnalité peu satisfaisante.

Synthèse de la comparaison des options

	Option est éloignée	Option est rapprochée	Option ouest rapprochée	Option ouest éloignée
Fonctionnalité	Red	Green	Orange	Green
Impact	Grey	Orange	Light Green	Grey
Concédabilité	Green	Green	Red	Green
Coût	Red	Green	Light Green	Grey

■ Option franchement moins favorable que les autres
 ■ Option moins favorable que les autres
 ■ Option dans la moyenne
 ■ Option plus favorable que les autres
 ■ Option franchement plus favorable que les autres

Il est rappelé que les échanges peuvent porter sur toutes les options de passage étudiées. Les options privilégiées ici ne sont donc pas des décisions du maître d'ouvrage.

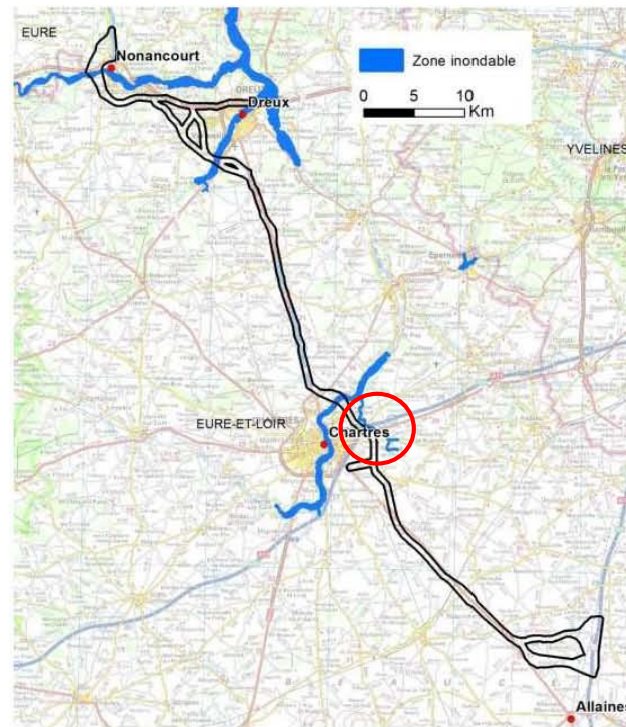


Pièce n°6 - RN154 et RN12 – Etape 3
Identification et comparaison des
hypothèses de tracé – Tome 1 :
Rapport – bilan environnemental –
EGIS – décembre 2014 – 180 p.

Le risque inondation pour la vallée de la Roguenette, interceptée par la zone d'études, n'est pas pris en considération. Seul le risque inondation concernant les cours d'eau faisant l'objet d'un PPRI est pris en compte.

Pièce n°6 - RN154 et RN12 Le projet d'aménagement à 2x2 voies – Etape 3 Identification et comparaison des hypothèses de tracé – Tome 1 : Rapport – bilan environnemental – EGIS – décembre 2014 – 180 p.

Figure 29 : Zones inondables au titre de l'AZI interceptées par la zone d'études (Source : AZI)



3.1.7.1.2. PLAN DE PRÉVENTION DU RISQUE INONDATION

«Le risque inondation»

L'inondation est une submersion, rapide ou lente, d'une zone habituellement hors d'eau. Le risque d'inondation est la conséquence de deux composantes : l'eau qui peut sortir de son lit habituel d'écoulement et l'homme qui s'installe dans l'espace alluvial pour y implanter toutes sortes de constructions, d'équipements et d'activités.

La typologie des inondations en France est présentée dans le tableau ci-dessous.

«Qu'est-ce qu'un PPRI»

Il instaure des règles de construction au sein des espaces exposés. L'application des règles des PPRI dans les documents d'urbanisme (POS, PLU...) interdit ou limite ainsi les possibilités de construire dans les secteurs concernés.

Au sein d'un PPRI deux zones sont délimitées :

- la zone rouge : en règle générale, elle interdit toutes nouvelles constructions. Elle limite les extensions ;
- la zone bleue : elle autorise certaines constructions sous certaines conditions (par exemple : niveau minimum du plancher de la construction, ne pas gêner ou modifier l'écoulement des eaux, remblais interdits ou très limités...).

Le risque inondation est le plus répandu en France. Près d'une commune sur trois est concernée par ce risque. Au sein de la zone d'études, trois cours d'eau majeurs sont recensés (Avre, Blaise, et Eure).

Ces trois cours d'eau font l'objet d'un plan de prévention du risque inondation (PPRI) approuvé et tous listés dans le tableau ci-après.

Tableau 9 : PPRI concernés par la zone d'étude (Source : EGIS)

PPRI	État	Date d'approbation
Avre Aval	Approuvé	20/12/2002
Blaise	Approuvé	08/04/2014
Chartres	Approuvé	25/09/2001
Eure « Aval de Chartres »	Approuvé	19/02/2009

À l'échelle de la zone d'étude ce sont donc près de 8 communes de concernées par un zonage PPRI.

Le tableau suivant permet d'évaluer l'importance de l'enjeu « risque inondation » à l'échelle de la zone d'études.

La commune de Gasville-Oisème n'est pas recensée parmi les 8 communes présentant un enjeu inondation dans la zone d'étude.

Tableau 10 : Enjeu inondation à l'échelle de la zone d'études (Source : EGIS)

Commune	Surface de la zone d'étude située en zone inondable (ha)	% de de la zone d'étude située en zone inondable (%)
Nonancourt	40,0	0,44
Saint Lubin des Joncherets	24,1	0,26
Dampierre sur Avre	2,3	0,026
Dreux	41,1	0,451
Champhol	0,02	<0.01
Garnay	38,3	0,42
Saint Prest	56,6	0,62
Sainte- Gemme-Moronval	0,006	<0.01

Rappelons que le PPRI vaut servitude d'utilité publique. À ce titre, il est annexé au Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) conformément à l'article R 126-1 du code de l'urbanisme. Le non-respect des prescriptions de ce plan est puni des peines prévues à l'article L.480- 4 du même code.

Ces PPRI identifient et localisent des zones à enjeux forts et aux droits desquelles des contraintes urbanistiques ont pu être affectées:

- une zone verte, (zone non urbanisable) vouée à l'expansion des crues, dans le but de permettre un laminage des crues de la rivière et de ne pas aggraver le risque d'inondation sur les communes concernées et à leur aval,
- une zone rouge (zone inconstructible), caractérisant des zones urbanisées soumises vis-à-vis du risque d'inondation,
- une zone bleue (zone à urbanisation et aménagements réglementés), caractérisant des zones urbanisées ou en limite d'urbanisation ne jouant pas de rôle significatif dans l'expansion des crues,
- une zone jaune, qui correspond à la partie restante du lit majeur de la rivière, soumise à un risque supérieur à la crue centennale ou lié à la remontée de la nappe.

Les secteurs vert et rouge constituent donc les zones les plus contraignantes en termes d'urbanisation.

3.1.7.2. LE RISQUE MOUVEMENTS DE TERRAIN

Les mouvements de terrain regroupent un ensemble de déplacements, plus ou moins brutaux, du sol ou du sous-sol, d'origine naturelle ou anthropique. Ils se manifestent par :

- des mouvements lents et continus : tassements, affaissements de sols, retrait-gonflement des argiles (gonflements en période humide et tassements en période sèche liés aux variations de quantité d'eau dans les sols argileux), glissements de terrain le long d'une pente ;
- des mouvements rapides et discontinus : effondrements de cavités souterraines ou artificielles (carrières et ouvrages souterrains), écroulements et chutes de bloc, coulées boueuses et torrentielles.

La connaissance du risque se fait au travers :

- du recensement des cavités souterraines abandonnées ;
- de l'inventaire des mouvements de terrain ;
- de la cartographie départementale de l'aléa retrait-gonflement des argiles.

Dans les zones les plus vulnérables, des Plans de Préventions des Risques (PPR) sont mis en place.

Le PPR est un document réglementaire de prévention permettant de faire connaître les zones à risques aux populations et aux aménageurs et de définir les mesures pour réduire la vulnérabilité. Le PPR est réalisé par l'Etat qui réglemente l'utilisation des sols en fonction des risques naturels auxquels ils sont soumis.

Il n'existe aucun plan de prévention de mouvement de terrain (PPRMVT) au sein de la zone d'études.

3.1.7.2.1. LES CAVITÉS SOUTERRAINES

On recense plusieurs types de cavités souterraines :

- les cavités naturelles :
 - les karsts, gouffres, grottes, etc.,
 - les cavités de suffosion (cavités liées à des phénomènes d'érosion interne générées par des circulations d'eau souterraines) ;
- les cavités anthropiques :
 - les carrières,
 - les marnières (catégorie particulière de carrières),
 - les caves,
 - les habitations troglodytiques,
 - les ouvrages civils (cavités à usage d'adduction et de transport, souterrains et abris refuges),
 - les ouvrages militaires enterrés (sapes et galeries).

Pièce n°6 - RN154 et RN12
Le projet d'aménagement à 2x2 voies – Etape 3
Identification et comparaison des hypothèses de tracé –
Tome 1 : Rapport – bilan environnemental – EGIS – décembre 2014 – 180 p.

- Boisements sur sols calcaires ;
- Milieux humides ;
- Cours d'eau.

Les réservoirs de biodiversité ont été ensuite déterminés sur l'ensemble du territoire régional selon trois approches complémentaires :

- Une sélection sur la base des zonages de biodiversité existants ;
- Une approche principale basée sur des critères de flore et d'habitats caractéristiques des différentes sous-trames du territoire, portée notamment par le Conservatoire Botanique du Bassin Parisien (CBNBP) ;
- Des avis d'experts complémentaires.

Les corridors écologiques qui relient ces réservoirs ont également été produits selon trois approches complémentaires, sur la base des travaux précédents et d'une compilation d'informations supplémentaires d'occupation du sol :

- La modélisation sous Système d'Information Géographique de « chemins de moindre coût » reliant les réservoirs ;
- Une modélisation similaire déterminant des auréoles de dispersion autour des réservoirs, déterminant les zones de corridors diffus à préciser localement ;
- Des avis d'experts complémentaires pour confirmer ou infirmer les résultats issus de ces travaux.

À l'échelle de la zone d'études la carte de synthèse suivante peut être réalisée.

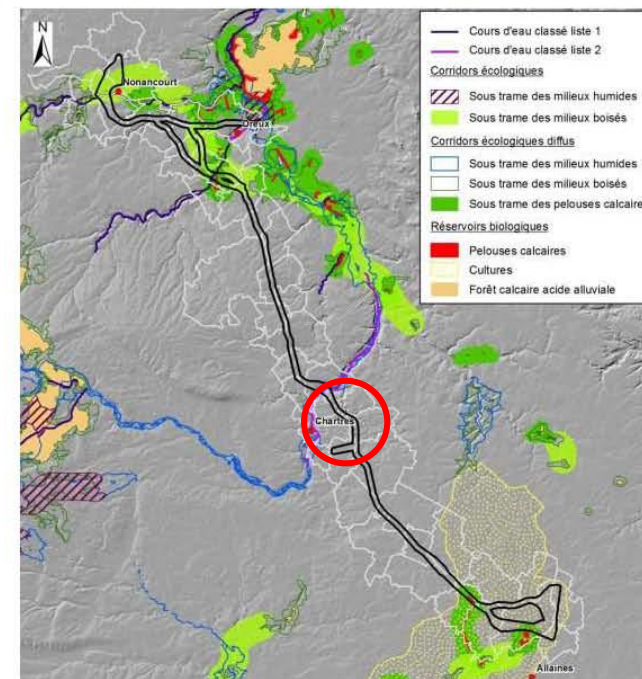
Elle permet d'identifier deux paysages écologiques distincts :

- Le secteur de Dreux qui est largement dominé par le paysage écologique du Thymerais-Drouais, paysage de transition entre les vastes champs cultivés ouverts du plateau beauceron, les ensembles bocagers du Perche et de la Normandie voisine. Les vallées de l'Avre et de la Blaise et les principaux boisements structurent localement le réseau écologique
- Le paysage écologique du bassin de vie de Chartres qui est quant à lui caractéristique de la Beauce : vastes champs cultivés ouverts (openfields) parcourus par quelques vallées peu encaissées. Une ambiance plus bocagère et forestière se dessine vers l'ouest (abords du Perche). Les axes des corridors écologiques locaux se concentrent sur les vallées : Eure, Voise, Drouette, Loir et Vallée de Paray. Ce bassin de vie est concerné par un réservoir de biodiversité de la sous-trame des « milieux cultivés ».

Le corridor écologique constitué par la vallée de la Roguette ne figure pas sur la carte et n'est pas mentionné dans la liste des corridors interceptés dans la zone d'étude.

Pièce n°6 - RN154 et RN12 Le projet d'aménagement à 2x2 voies – Etape 3 Identification et comparaison des hypothèses de tracé – Tome 1 : Rapport – bilan environnemental – EGIS – décembre 2014 – 180 p.

Figure 41 : SRCE Région Centre à l'échelle de la zone d'études (Source : SRCE Région Centre)



Cette carte met donc en évidence que la zone d'étude intercepte :

- Des réservoirs biologiques :
 - de la sous-trame « pelouses calcaires » (sites des pelouses de la cote Blanche, des pelouses de la petite côte et des pelouses d'Ymonville) sur les communes de Gamay, Dreux, Prasville et Ymonville ;
 - de la sous-trame « cultures » en partie sud de la zone d'études ;
 - de la sous-trame « forêt calcaire, acide alluviale » sur les communes de Dreux, Fresnay-l'Evêque, et Gamay. (sites de « Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet », « vallée du Loir et affluents aux environs de Châteaudun », « Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet et vallons affluents »).

3.3.2.2. DOCUMENTS D'URBANISME

3.3.2.2.1. DOCUMENTS D'URBANISME EN VIGUEUR

Le rôle du document d'urbanisme est de planifier l'urbanisme au niveau communal, de définir les différents zonages, urbain, naturel, agricole,... ainsi que les prescriptions et / ou servitudes qui y sont associées.

Les caractéristiques générales de chaque document d'urbanisme recensé à l'échelle de la zone d'étude sont décrites dans les paragraphes suivants :

- **Plan Local d'Urbanisme** : Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'un groupement de communes (EPCI) ou d'une commune, établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré. Le PLU doit permettre l'émergence d'un projet de territoire partagé prenant en compte à la fois les politiques nationales et territoriales d'aménagement et les spécificités d'un territoire (Art. L.121-1 du code de l'urbanisme). Il détermine donc les conditions d'un aménagement du territoire respectueux des principes du développement durable (en particulier par une gestion économe de l'espace) et répondant aux besoins de développement local.
- **Plan d'Occupation des Sols** : document simplifié et maintenant remplacé par le PLU, il fixe les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols, dans le cadre des orientations des Schémas Directeurs avec lesquels il doit être compatible.
- **CC** : document d'urbanisme simple qui délimite les secteurs de la commune où les permis de construire peuvent être délivrés. Contrairement au PLU, elle ne peut pas réglementer de façon détaillée les modalités d'implantation sur les parcelles (types de constructions autorisées, densités, règles de recul, aspect des constructions, stationnement, espaces verts...) et elle ne peut contenir des orientations d'aménagement. Ce sont les dispositions du règlement national d'urbanisme qui s'y appliquent.
- **RNU** : Le règlement national d'urbanisme (RNU) comprend des règles générales sur l'aménagement et la constructibilité permettant de déterminer la faisabilité d'un projet. Ces règles sont applicables aux constructions, aménagements, installations et travaux faisant l'objet d'un permis de construire, d'un permis d'aménager ou d'une déclaration préalable, ou dispensés de toute formalité. L'application des règles du RNU dépend de l'existence de documents d'urbanisme locaux. Toutefois, certaines règles, dites d'ordre public, s'appliquent à l'ensemble du territoire. Le RNU comporte des règles dites impératives et d'autres dites permissives.

Pour chaque commune de la zone d'études, le tableau de synthèse suivant peut être réalisé. Ces données sont reprises sur les cartes proposées dans l'atlas cartographique.

Document d'urbanisme

Le PLU de Gasville-Oisème, en cours d'élaboration depuis 2011, n'est pas mentionné parmi les documents d'urbanisme en vigueur. Seul le POS de 2008 est mentionné. Pourtant, les PLU en cours d'élaboration des communes de Gellainville ou de Prasville sont bien mentionnés dans le tableau.

Gasville-Oisème a intégré Chartres Métropole le 1^{er} janvier 2011, rendant son POS obsolète.

Pièce n°6 - RN154 et RN12 Le projet d'aménagement à 2x2 voies – Etape 3 Identification et comparaison des hypothèses de tracé – Tome 1 : Rapport – bilan environnemental – EGIS – décembre 2014 – 180 p.

Tableau 23 : Documents d'urbanisme pour les commune se la zone d'études (Source : EGIS)

Département	Commune	Document d'urbanisme en vigueur	Date d'approbation
Eure-et-loir	Allainville	PLU	11/12/2008
Eure-et-loir	Allonnes	PLU	09/02/2012
Eure-et-loir	Beauvilliers	PLU	16/05/2013
Eure-et-loir	Berchères-les-pierres	PLU	25/11/2010
Eure-et-loir	Berchères-saint-germain	PLU	27/05/2010
Eure-et-loir	Boissy-en-Drouais	PLU	17/02/2014
Eure-et-loir	Boisville-la-saint-pere	PLU	20/12/2012
Eure-et-loir	Challet	CC	05/11/2008
Eure-et-loir	Champhol	PLU	21/01/2009
Eure-et-loir	Chartres	PLU	28/06/2009
Eure-et-loir	Dampierre-sur-avre	POS	1980
Eure-et-loir	Dreux	PLU	16/07/2012
Eure	Droisy	POS	31/10/1996
Eure-et-loir	Fresnay-èveque	PLU	21/12/2012
Eure-et-loir	Garancières-en-Drouais	PLU	21/01/2014
Eure-et-loir	Garnay	PLU	13/01/2014
Eure-et-loir	Gasville-oiseme	POS	16/12/2008
Eure-et-loir	Gellainville	POS	23/03/2009 (PLU en cours)
Eure	La madeleine-de-nonancourt	POS	07/03/1983
Eure-et-loir	Le boullay-mivoye	PLU	18/02/2014
Eure-et-loir	Le boullay-thierry	PLU	20/02/2014
Eure-et-loir	Le coudray	PLU	10/12/2012
Eure-et-loir	Leves	PLU	15/12/2004
Eure-et-loir	Levesville-la-chenard	RNU	-
Eure-et-loir	Louvilliers-en-Drouais	PLU	09/02/2009
Eure	Marçilly-la-campagne	POS	12/2004
Eure-et-loir	Marville-moutiers-brule	PLU	28/01/2014
Eure-et-loir	Moutiers	CC	01/12/2010
Eure-et-loir	Neuvy-en-beauce	PLU	04/10/2011
Eure-et-loir	Nogent-le-phaye	PLU	06/02/2012
Eure	Nonancourt	POS	20/07/1995
Eure-et-loir	Poisvilliers	POS	25/06/1996
Eure-et-loir	Prasville	RNU	PLU en cours
Eure-et-loir	Prunay-le-gillon	PLU	28/09/2012
Eure-et-loir	Saint-lubin-des-joncherets	RNU	-
Eure-et-loir	Saint-prest	PLU	23/07/2010

3.3.5.1.1. L'AMBIANCE SONORE EXISTANTE ET CARACTÉRISATION DE L'ÉTAT INITIAL

● Sources de bruit

Les infrastructures de transport terrestre les plus bruyantes (routes circulées par plus de 5 000 véhicules par jour et lignes ferroviaires circulées par plus de 50 trains par jours) sont classées par arrêté préfectoral en cinq catégories (de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5 la moins bruyante).

La catégorie sonore est définie par un niveau sonore de référence et une largeur maximale des secteurs affectés par le bruit (de 300 m pour la catégorie la plus bruyante (catégorie 1) à 10 m pour la catégorie la moins bruyante (catégorie 5).

Tableau 26 : Classement acoustique des voies – principes généraux (Source : EGIS)

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence Laeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L>81	L>76	d=300m
2	76<L<81	71<L<76	d=250m
3	70<L<76	65<L<71	d=100m
4	65<L<70	60<L<65	d=30m
5	60<L<65	55<L<60	d=10m

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre permet ainsi de déterminer :

- Les secteurs affectés par le bruit de l'infrastructure considérée ;
- Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction de nouveaux bâtiments dans ces secteurs affectés par le bruit.

À l'échelle de la zone d'étude les différents axes interceptés et leur classement acoustique sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 27 : Classement sonore des infrastructures de transport dans la zone d'étude (Source : DREAL Centre)

Infrastructure	Classement sonore	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)	Localisation dans la zone d'étude.
RN12	1	300	Le Plessis Saint Rémy/Dreux
RN12	2	250	Carrefour RN12/chemin de la Grande /rue Hérault
RN154	2	250	Du carrefour RN154/RD929 à la limite communale avec Vernouillet
RN154	3	100	Le Boullay-Mivoye (RN154/RD140)
RN154	2	250	Le Boullay-Mivoye, Tremblay les villages, Serazereux
RD939	3	100	Sours
RD6	2	250	Lèves, Champhol
RD906	3	100	Saint Prest
A10	1	100	Fresnay L'Evêque
A11	1	100	
LGV Paris -Brest	2	250	Lèves, Champhol
LGV Atlantique Paris-Monts	1	100	Boisville-la-Saint-Père et Allones

Malgré la dominance du secteur agricole dans la zone d'études, des axes de transport majeurs, constituant des sources de bruit importantes, sont recensées. Il s'agit notamment :

- De la RN12 depuis le plessis Saint Rémy jusqu'à Dreux (extrémité de la zone d'étude) ;
- L'auroute A10 ;
- L'autoroute A11 ;
- La LGV Paris –Monts.

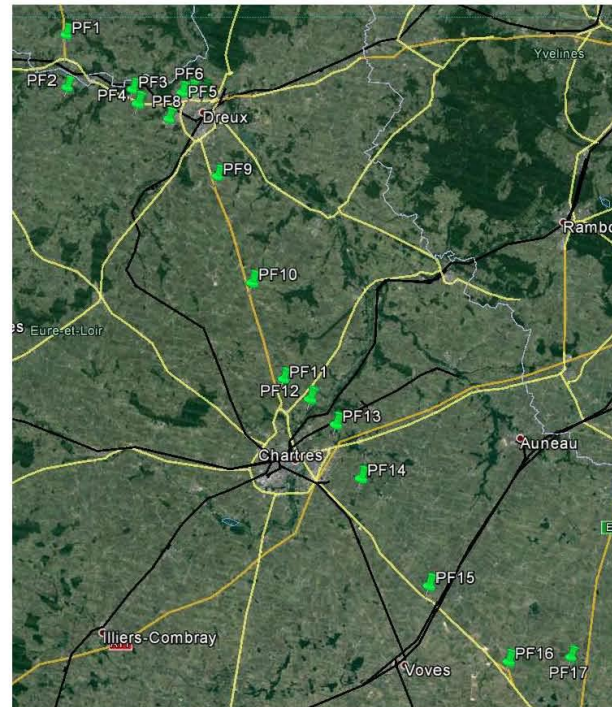
Ces axes (catégorie 1) sont figurés en rouge sur la figure suivante (la zone d'étude y est repérée en pointillé orange). Les axes bleus sont quant à eux des axes classés en catégorie 2 et les axes violets en catégorie 3.

L'analyse des sources de bruit comporte une erreur initiale:

L'A 11, classée en catégorie 1 avec une largeur de 300 m affectée par le bruit (tableau 26) est ensuite présentée avec une largeur affectée par le bruit de 100 m (tableau 27). De ce fait, aucune commune (dont Gasville-Oisème) n'est mentionnée dans la zone d'étude affectée par l'A 11.

2014. Ces points sont localisés sur la figure suivante. L'objectif de ces mesures étant de préciser le type d'ambiance acoustique tel qu'actuellement constatée dans la zone d'études le long des axes existants.

Figure 54 : Localisation des points de mesure (Source : Egis)



Campagne de mesures acoustiques de 2014.

Les mesures de bruit réalisées en 2014 à Gasville-Oisème sont implantées rue des Tourelles, loin de la RD 32 (550 m) et de l' A 11 (850 m), axes bruyants existants, en contradiction avec la réglementation en vigueur. De ce fait, l'ambiance sonore de Gasville-Oisème est mesurée parmi les plus basses de la campagne.

Pièce n°6 - RN154 et RN12 Le projet d'aménagement à 2x2 voies – Etape 3 Identification et comparaison des hypothèses de tracé – Tome 1 : Rapport – bilan environnemental – EGIS – décembre 2014 – p.81

À l'issue de cette campagne, il apparaît que seul le point PF3, situé en bordure de la RN 12 au niveau de la commune de la Madeleine-de-Nonancourt, est situé en zone d'ambiance sonore préexistante non modérée.

Tous les autres points de mesures sont situés en zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

Le tableau ci-après présente la synthèse des résultats des mesures effectuées. Un code couleur permet d'identifier si la mesure correspond à une ambiance sonore modérée (<65 dB(A) de jour et < 60 dB(A) de nuit - vert) ou non modérée (> 65 dB(A) de jour ou > 60 dB(A) de nuit - orange).

Tableau 28 : Synthèse des résultats des mesures acoustiques

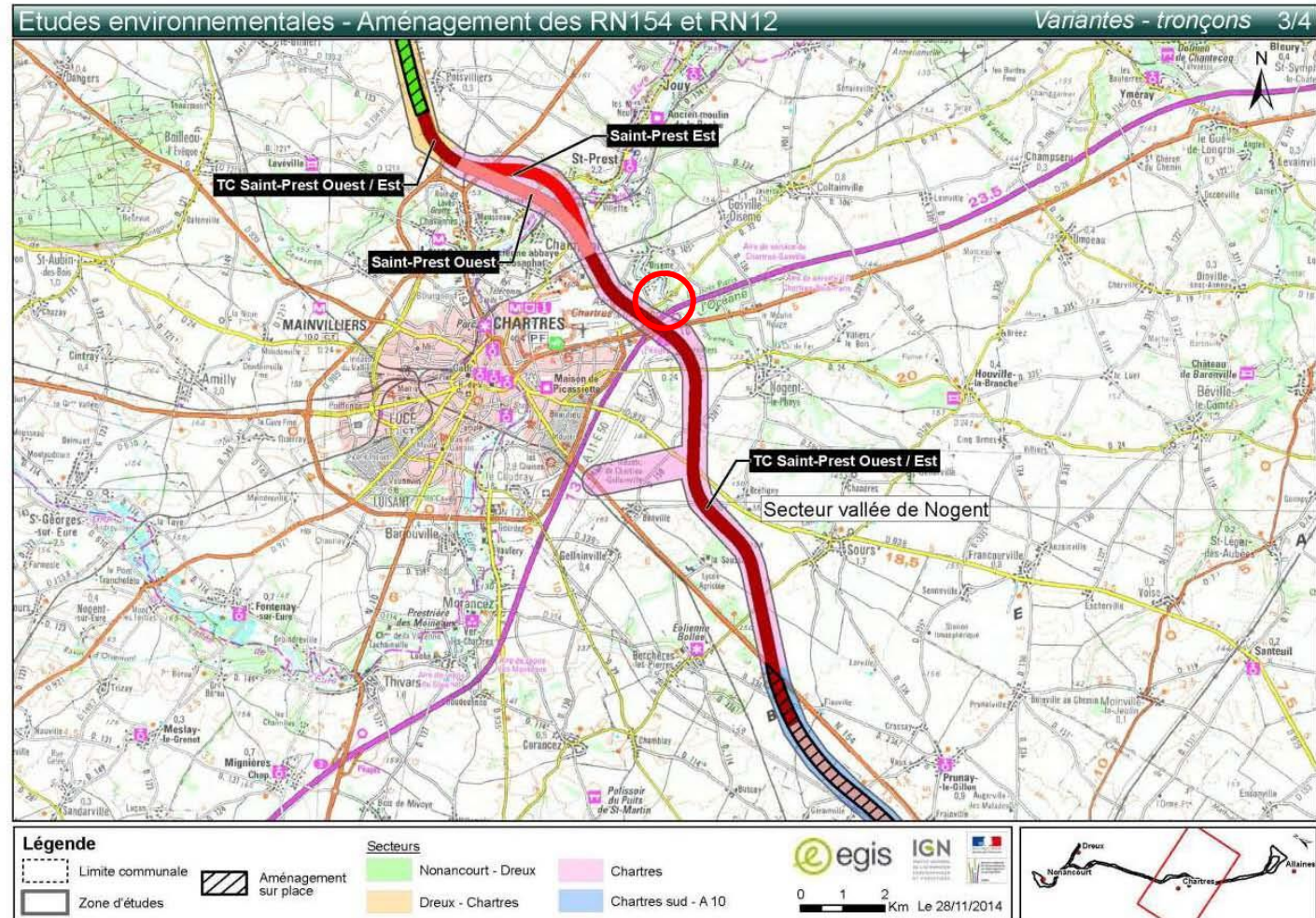
Point de mesure	Source de bruit principale	Distance approximative à la voie [m]	Jour (6h – 22h)			Nuit (22h – 6h)			Différence Mesure jour/nuit [dB(A)]
			LAeq [dB(A)]	TMHA [Unités]	%PL	LAeq [dB(A)]	TMHA [Unités]	%PL	
PF1	RN154 et D6154	190	58.5	Donnée non disponible	Donnée non disponible	41.2	Donnée non disponible	Donnée non disponible	17.3
PF2	D313	120	42.3	13	8	26.6	1	0	15.7
PF3	RN12	25	68.1	1600	26	62.1	307	43	6.0
PF4	RN154 et D311.4	75	44.5	1744	23	34.1	326	40	10.4
PF5	RN12	60	59.6	1820	15	54.6	370	26	5.0
PF6	RN12	70	60	1856	15	55.4	386	25	4.6
PF7	RN12	35	60.1	1856	15	55.6	386	25	4.5
PF8	D20 et D311	45	49.9	249	4	44.8	22	0	5.1
PF9	RN154	105	49.8	1116	26	43.8	62	46	6.0
PF10	RN154 et D26.1	105	55.1	1121	23	45	136	45	10.1
PF11	RN154	360	58.8	1145	27	51.8	141	44	7.0
PF12	D6.2	45	47.9	94	6	40.1	4	0	7.8
PF13	Chemin des tourelles	10	46.5	Donnée non disponible	Donnée non disponible	40.5	Donnée non disponible	Donnée non disponible	6.0
PF14	D939 et D339.7	70	57	320	7	45.7	28	11	11.3
PF15	RN154 et D131	30	53	494	21	45.5	59	47	7.5
PF16	RN154	330	43.9	482	22	37.5	60	45	6.4
PF17	D14.2	10	51.7	Donnée non disponible	Donnée non disponible	39.1	Donnée non disponible	Donnée non disponible	12.6

Sur cette base, la modélisation de l'état initial a été réalisée en intégrant le réseau routier sur l'ensemble de la zone d'études.

L'objectif de cette modélisation est de disposer d'un modèle suffisamment bien calé pour que l'état initial modélisé soit cohérent avec celui mesuré.

Sur la carte des variantes et tracés, en date du 28/11/2014, le lotissement La Garenne III et le projet La Garenne IV ne sont pas représentés

Pièce n°6 - RN154 et RN12 Le projet d'aménagement à 2x2 voies – Etape 3 Identification et comparaison des hypothèses de tracé – Tome 1 : Rapport – bilan environnemental – EGIS – décembre 2014 – 180 p.



Compte tenu de la problématique routière et conformément à la circulaire du 25 février 2005 et à son guide méthodologique, deux polluants ont été retenus pour cette campagne de mesure : le dioxyde d'azote, polluant traceur des émissions liées au trafic routier, et le benzène, polluant cancérigène.

Au total, 23 sites ont été instrumentés de capteurs passifs pour la mesure du dioxyde d'azote (24 capteurs) et du benzène (6 capteurs) afin de caractériser la qualité de l'air :

- à proximité des principaux axes routiers pour lesquels le projet de liaison est susceptible d'entraîner une modification du trafic : 10 sites représentatifs de la qualité de l'air en situation de proximité routière (sites 01, 02, 03, 08, 09, 10, 11, 14, 16 et 18) ;
- en situation de fond, à distance de toute source directe de pollution : 13 sites représentatifs des niveaux moyens de pollution (sites 04, 05, 06, 07, 12, 13, 15, 17, 19, 20, 21, 22 et 23).

Le résultat de ces mesures est localisé, par composés, sur les cartes proposées sur les figures suivantes et est rappelé dans le tableau de synthèse suivant.

Tableau 31 : Liste des sites retenus pour la campagne de mesure pour le dioxyde d'azote et le benzène (du 12 mai au 12 juin 2014)

Numéro du site	Ambiance	Caractéristique du site	Teneur en dioxyde d'azote ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)			Teneur en benzène ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)		
			période du 12 au 26 mai	période du 26 mai au 12 juin	Moyenne	période du 12 au 26 mai	période du 26 mai au 12 juin	Moyenne
Site 01	Proximité routière	RN 154	15,5	14,2	14,9			
Site 02	Proximité routière	RN 12	29,2	30,9	30,1			
Site 03	Proximité routière	RN 12 - École Berthelot	38,7	47,2	43,0	0,7	0,7	0,7
Site 04	Fond urbain à périurbain	Stade du Vieux Pré - Station Lig'Air	14,9	10,7	12,8			
Site 05	Fond urbain à périurbain	Allainville	6,5	4,7	5,6			
Site 06	Fond urbain à périurbain	Hameau de Chambléan	5,2	4,0	4,6			
Site 07	Fond urbain à périurbain	Stade de Marville-Moutiers-Brûlé	11,0	9,1	10,1			
Site 08	Proximité routière	RN 154	28,7	19,0	23,9			
Site 09	Proximité routière	RD 854 - Hameau du Péage	18,5	16,4	17,5			
Site 10	Proximité routière	RD 854 - Hameau de la Gâtine	13,3	8,6	11,0			
Site 11	Proximité routière	RN 154	24,8	25,8	25,3			
Site 12	Fond urbain à périurbain	Lycée Sylvia Montfort	16,7	14,7	15,7	0,6	0,4	0,5
Site 13	Fond urbain à périurbain	Collège Soutine	9,1	8,0	8,6	0,5	0,5	0,5
Site 14	Proximité routière	RD 910 - A 11	38,8	46,2	42,5			
Site 15	Fond urbain à périurbain	Gymnase Fulbert - Station Lig'Air	14,0	9,9	12,0			
Site 16	Proximité routière	RN 154	54,0	47,6	50,8	0,6	0,5	0,6
Site 17	Fond urbain à périurbain	École d'Allonnes	11,9	8,5	10,2	0,5	0,5	0,5
Site 18	Proximité routière	RN 154	25,5	20,9	23,2	0,4	< 0,4	0,4
Site 19	Fond urbain à périurbain	École d'Ymonville	10,5	5,2	7,9			
Site 20	Fond urbain à périurbain	Fresnay-l'Évêque	12,0	8,9	10,5			
Site 21	Fond urbain à périurbain	Hameau d'Ensonville Les Noyers	9,2	6,2	7,7			
Site 22	Fond urbain à périurbain	Hameau de la Poterie	4,0	3,8	3,9			
Site 23	Fond urbain à périurbain	Saint-Rémy-sur-Avre	12,1	10,7	11,4			

La qualité de l'air

Une campagne de mesure de la qualité de l'air est réalisée en mai/juin 2014. Le site 14, implanté près de la jonction RD 910 – A 11, est le plus proche de Gasville-Oisème. Ce site est choisi car à proximité d'axes routiers pour lesquels le projet A 154 risque d'entraîner une modification du trafic.

Zones d'activités

Le recensement des zones d'activités existantes présentes dans la zone d'étude ne fait pas mention de la ZA du Bréharet, à Gasville-Oisème (tableau 36).

La ZA du Bréharet est-elle connue de la CCI d'Eure-et-Loir?

Les projets de ZA dans la zone d'étude sont listés à part.

Pièce n°6 - RN154 et RN12 Le projet d'aménagement à 2x2 voies – Etape 3 Identification et comparaison des hypothèses de tracé – Tome 1 : Rapport – bilan environnemental – EGIS – décembre 2014 – p.94

3.3.7. ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

3.3.7.1. ZONES D'ACTIVITÉS

La zone d'études, dans certains secteurs, passe à proximité de zones urbanisées et est susceptible d'entrer en interaction avec des zones d'activités économiques, situées en périphérie.

Selon les données récupérées auprès des chambres de commerce et d'industrie de l'Eure et de l'Eure-et-Loir, ce sont, au total, 7 zones d'activités économiques qui sont interceptées, sur près de 129 ha, par la zone d'études du projet.

Elles sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 36 : Zones d'activités économiques présentes dans la zone d'études

Commune	Zone d'activité	Surface de la ZA comprise dans la zone d'études (en ha)
Nonancourt	ZA Route de Damville	2.8
Dreux	Zone industrielle Nord / ZA des Livraindières	65.8
Dreux	Zone industrielle des Châtelets	40.2
Vernouillet	Zone industrielle de la Croix Saint Jacques	2.6
Garnay	Zone industrielle de la Tisonière	1.4
Gellainville	Zone industrielle de Chartres-Gellainville / Jardins d'entreprises	15
Boisville-la-Saint-Père	Zone industrielle de Demainville	1.2

En plus des zones d'activités économiques existantes, la zone d'études entre en interaction avec trois projets de zones d'activités :

- La zone d'activités des Brosses à Nonancourt ;
- La zone d'activités de la vallée du Saule sur les communes de Tremblay-les-Villages, Sérazereux et Le Boullay-Thierry ;
- L'extension du Jardin d'entreprises au niveau de Chartres, Nogent-le-Phaye et Gellainville.

RN154 et RN12 Le projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière

Projets connus

Un recensement des projets connus dans la zone d'étude a été effectué (tableau 37) en concertation avec Dreux Agglomération et Chartres Métropole.

Le projet de lotissement La Garenne IV n'est pas listé parmi les 13 projets majeurs recensés.

Il a pourtant reçu un Avis Favorable de Chartres Métropole le **21/02/2013**

Pièce n°6 - RN154 et RN12 Le projet d'aménagement à 2x2 voies – Etape 3 Identification et comparaison des hypothèses de tracé – Tome 1 : Rapport – bilan environnemental – EGIS – décembre 2014 – p.95

À cet égard, la liste des projets connus interceptés par la zone d'études peut être réalisée sur la base des échanges réalisés avec Dreux Agglomération et Chartres Métropole ainsi que de la consultation des projets soumis à l'Autorité Environnementale.

Tableau 37 : Projets connus recensés dans la zone d'études

Communes	Nom projet	Nature projet	Avancement projet	Source
Vert-en-Drouais, Louvilliers-en-Drouais	Zone de la Pyramide	Réserve foncière à vocation économique	Inconnu	Dreux agglomération
Dreux	Zone d'activités des Livraindières	Projet de requalification/extension de la zone industrielle	Inconnu	Dreux agglomération
Dreux	Zone Chatelet	Projet de requalification	DUP lancée	Dreux agglomération
Dreux	Secteur des Fenots	Création ZAC	En cours d'aménagement	Dreux agglomération
Dreux	Secteur des Bergeronnettes	Lotissement	Projet à l'étude	Dreux agglomération
Vernouillet, Garnay, Luray	Zone d'activités de grande capacité de l'agglomération drouaise	Périmètre proposé pour la zone de grande capacité	Inconnu	Dreux agglomération
Vernouillet	Zone industrielle de la Croix St Jacques	Extension de la zone d'activité	Inconnu	Dreux agglomération
Saint-Prest	Secteur des Gringales	Lotissement	Projet en cours	Chartres Métropole
Champhol	Zone ludique (Golf)	Création d'un golf	En cours	Chartres Métropole
Champhol	Zone à aménager (habitat)	Logements	Projet à l'étude	Chartres Métropole
Champhol	SDIS	Création SDIS	Mise en service septembre 2015	Chartres Métropole
Chartres	ZAC du Plateau Nord-Est	Création ZAC	Réalisation à partir de mi 2014	Préfecture de l'Eure-et-Loir
Allones	Eurovia Grands Travaux	ICPE	Demande d'autorisation d'exploiter	Préfecture de l'Eure-et-Loir

Ainsi près de 13 projets majeurs ont été recensés.

4. HIÉRARCHISATION DES ENJEUX

4.1. MÉTHODOLOGIE DE HIÉRARCHISATION

Sur la base de l'état des lieux précédemment réalisé, il est possible de mettre l'accent sur les dynamiques territoriales identifiées à l'échelle du fuseau préférentiel mais également de faire ressortir les composantes de l'environnement les plus vulnérables au projet.

Pour cela, une hiérarchisation des sensibilités identifiées a été réalisée, par milieu, en concertation avec la DREAL Centre et son Assistance à Maîtrise d'Ouvrage dans l'objectif de définir le tracé de moindre impact.

Cette hiérarchisation a été déclinée sur la zone d'étude selon trois niveaux de sensibilité : sensibilité très forte, forte et modérée :

- **les enjeux très forts** : il s'agit de secteurs où la présence de contraintes réglementaires (ex : site classé), ou de fait (ex : village, cimetière), rend peu compatible le passage de l'infrastructure ou la réalisation d'aménagements ponctuels. Il s'agit de secteurs « d'exclusion de passage » dans l'aire d'étude. Toutefois, en cas de nécessité de passer malgré tout dans ces zones, il sera nécessaire :
 - de procéder probablement à des adaptations techniques du projet en mesures d'évitement / réduction d'impact (ouvrages exceptionnels, tunnels, tronçons d'aménagements de l'existant plutôt que ligne nouvelle) ... ;
 - d'obtenir éventuellement des autorisations administratives spéciales (souvent de compétences ministérielles) ;
 - de mener une concertation locale soutenue pour rendre la solution acceptable ;
 - de prévoir des mesures de réduction d'impact ou compensatoires très importantes.
- **les enjeux forts** : secteurs où l'aménagement est difficile en raison de contraintes réglementaires ou assimilées, et de contraintes d'utilisation des sols. Il s'agira de « zones à éviter ». Toutefois, en cas de nécessité de passer dans ces zones, il sera nécessaire de :
 - réaliser des études environnementales détaillées et de rechercher des solutions d'évitement locales ;
 - de mettre en place des mesures environnementales de réduction et de compensation importantes ;
 - d'obtenir éventuellement des autorisations administratives (de compétences locales) ;
 - de mener une concertation locale importante pour rendre la solution acceptable.
- **les enjeux modérés** : les contraintes et enjeux en présence nécessiteront la mise en place de mesures environnementales courantes, et/ou les possibilités de mesures d'évitement ou de réduction d'impact ne nécessiteront pas la mise en place de mesures compensatoires. Ces secteurs constitueront les « Zones Préférentielles de Passage » (ZPP) au sein de l'aire d'étude.

Hiérarchisation des enjeux

Méthodologie de la DREAL et de son bureau d'études.

Milieu physique

Pour le risque inondations, seuls les zones des PPRI sont classées en sensibilité rouge ou orange.

Le franchissement d'un cours d'eau est sensibilité forte.

Cette hiérarchisation, proposée dans les paragraphes ci-dessous, a été réalisée pour les cinq milieux étudiés dans le présent rapport (milieu physique, milieu naturel, milieu humain, paysage et patrimoine).

4.2. HIÉRARCHISATION DES ENJEUX

Pour procéder à l'élaboration de la carte de sensibilités telle que présentée dans l'atlas cartographique, la hiérarchisation ci-dessous a été réalisée.

4.2.1. MILIEU PHYSIQUE

L'enjeu milieu physique exprime le risque que l'infrastructure peut avoir sur la qualité du milieu physique de la zone d'étude. En tant que milieu physique sont ici concernés non seulement les cours d'eau de surface mais également les milieux souterrains. Sur la base de l'état initial précédemment présenté, la hiérarchisation ci-dessous a été réalisée.

Tableau 45 : Hiérarchisation des enjeux milieu physique (Source : EGIS)

		Sensibilité très forte	Sensibilité forte	Sensibilité modérée
Eaux superficielles	Milieux aquatiques	-	Franchissement d'un cours d'eau permanent et plans d'eau	Franchissement d'un cours d'eau intermittent
	Inondations	Zone rouge PPRI	Autres zones PPRI	-
Eaux souterraines	Usages	Point de captage pour alimentation en eau potable et périmètre de protection rapprochée/immédiate	Périmètre de protection éloignée de captage Secteur à très forte vulnérabilité de la nappe souterraine	Secteur à forte vulnérabilité de la nappe souterraine
Sol - Sous-Sol	Risques	-		Cavités souterraines

Milieu naturel

Méthodologie différente que celle utilisée pour le secteur de Dreux.

La somme des enjeux écologiques pour le secteur du contournement est de Chartres n'est pas détaillée dans un tableau. Le classement de ces enjeux pour les communes du contournement Est de Chartres ne sont donc pas connus.

Pièce n°6 - RN154 et RN12 Le projet d'aménagement à 2x2 voies – Etape 3 Identification et comparaison des hypothèses de tracé – Tome 1 : Rapport – bilan environnemental – EGIS – décembre 2014 – p.119

● Enjeux des secteurs Dreux/Chartres, contournement de Chartres et Chartres/A10 : données Biotope

Sur ces secteurs, les enjeux écologiques ont été évalués par la société Biotope selon l'approche ci-dessous rappelée.

« Compte tenu de l'hétérogénéité des informations recueillies sur l'ensemble de l'aire d'étude (données issues de la bibliographie, des consultations et des prospections complémentaires de terrain), les enjeux écologiques ont été déterminés pour chaque groupe par habitat ou cortège d'habitats.

Pour chaque groupe étudié, les potentialités d'accueil des espèces sont cartographiées par cortège et les enjeux écologiques potentiels ont été hiérarchisés selon 4 classes : faible (0), modéré (1), moyen (2) et fort (3). Cette hiérarchisation est basée sur la patrimonialité des habitats, sur leur capacité d'accueil en termes d'espèces animales et/ou végétales à dire d'experts, sur la présence avérée ou potentielle d'espèces animales et végétales patrimoniales.

La somme des enjeux par habitat est obtenue en additionnant le niveau d'enjeu pour chaque groupe étudié. La somme des enjeux correspond à un niveau d'enjeu global déterminé à dire d'experts : de 1 à 4 l'enjeu est faible, de 5 à 10 l'enjeu est modéré, de 11 à 15 l'enjeu est moyen et au-delà de 16, l'enjeu est fort ».

Pour homogénéisation avec les autres thématiques, les ajustements d'échelle ci-dessous ont donc été réalisés :

- Somme des enjeux de de 1 à 10 : l'enjeu est moyen ;
- Sommes des enjeux de 10 à 15 : l'enjeu est fort ;
- Sommes des enjeux supérieures à 15 : l'enjeu est très fort.

Paysage

Le franchissement de la vallée de la Roguenette, le nœud avec l'A 11, le franchissement de la voie ferrée, la co-visibilité avec les riverains, la zone de transition des vues sur la Cathédrale, doivent constituer des enjeux très forts pour le secteur de Gasville-Oisème.

Pièce n°6 - RN154 et RN12 Le projet d'aménagement à 2x2 voies – Etape 3 Identification et comparaison des hypothèses de tracé – Tome 1 : Rapport – bilan environnemental – EGIS – décembre 2014 – p.120

Tableau 47 : Hiérarchisation des enjeux paysage (Source : EGIS)

Paysage	Enjeu très fort	Enjeu fort	Enjeu modéré
Sensibilité paysagère	Secteur très sensible, paysage remarquable ou emblématique inappropriés à l'installation d'une infrastructure routière, présentant des difficultés de mises en place de mesures d'insertion paysagère	Secteur sensible, paysage sensible et ambiance paysagère intimiste peu propice à l'installation d'une infrastructure routière	Secteur un peu sensible, paysage peu enclin à recevoir une infrastructure routière
Franchissement	Ruptures de pentes très importantes impliquant de très lourds mouvements de terrain Franchissement de fond de vallées aux vues ouvertes (prairies, etc...)	Ruptures de pentes fortes impliquant d'imposants mouvements de terrain Franchissement de fond de vallées cloisonnées (bocages, boisements alluviaux...)	Ruptures de pentes faibles nécessitant des mouvements de terres légers / Plateaux au relief légèrement ondulé Franchissement de fonds de vallées très boisées / franchissement de vallons peu profonds
Perceptions	Co visibilité rapprochées ou majeures avec riverains (ou infrastructures majeures)	Co visibilité avec riverains (ou infrastructures majeures) fortes	Co visibilité lointaines ou mineures avec riverains (ou infrastructures majeures)

4.2.5. MILIEU HUMAIN

Milieu humain

Pour Gasville-Oisème, la présence d'EBC, d'une zone d'activités (ZA Le Bréharet) et d'un projet connu (La Garenne IV) dans la zone d'études, ainsi que des zones urbanisées (La Garenne III, rue de l'orme Guyot) devrait entrainer le classement de la commune en secteur à sensibilité très forte.

La carte de synthèse des sensibilités (Pièce n°4) a-t-elle été réévaluée après l'étape 3?

Pièce n°6 - RN154 et RN12 Le projet d'aménagement à 2x2 voies – Etape 3 Identification et comparaison des hypothèses de tracé – Tome 1 : Rapport – bilan environnemental – EGIS – décembre 2014 – p.120

À l'échelle de la zone d'études, les équipements existants ou projetés constituent des enjeux à prendre en compte le plus tôt possible afin que le tracé de l'infrastructure reste cohérent avec les stratégies d'aménagement à long termes.

Sur cette base et en cohérence avec les enjeux identifiés à l'échelle de la zone d'études, la hiérarchisation ci-dessous a été réalisée.

Tableau 49 : Hiérarchisation des enjeux milieu humain (Source : EGIS)

Activités humaines	Sensibilité très forte	Sensibilité forte	Sensibilité modérée
Urbanisation et équipements	Éoliennes Aqueduc de l'Avre Emplacements réservés hors RN 154 EBC Établissements sensibles Projets connus Zones d'activités Zones urbanisées	-	-
Réseaux de grand transport d'énergie et servitudes	-	Oléoduc Donges	Canalisation de gaz HP Ligne électrique HT ou THT
Risques		Carrières ICPE	Zones d'autorisation préfectorale d'extraction de matériaux
Agriculture - sylviculture	Cultures à très haute VA (vergers)	-	silo
Loisirs	-	- Franchissement de GR - Franchissement de véloroutes	- Franchissement de chemins de randonnées (hors GR)

4.4. ANALYSE DE LA CARTE DE SENSIBILITÉ

Classes de sensibilité






En l'absence de la prise en compte de la forte sensibilité du risque inondation pour la vallée de la Roguette, de celle du milieu humain (urbanisme réel, zone d'activités, projet) et de données sur le milieu naturel (enjeux écologiques), se pose la question du classement de Gasville-Oisème dans cette synthèse des sensibilités. Au moins quatre enjeux très forts devraient avoir été recensés (Milieu physique, Milieu naturel, Paysage, Milieu humain).

Pièce n°6 - RN154 et RN12 Le projet d'aménagement à 2x2 voies – Etape 3 Identification et comparaison des hypothèses de tracé – Tome 1 : Rapport – bilan environnemental – EGIS – décembre 2014 – p.121

La carte obtenue selon la méthodologie précédemment énoncée permet de caractériser, à première vue, la sensibilité environnementale globale de la zone d'études.

Les zones de sensibilité calculées ont été regroupées en cinq classes différentes présentées dans la figure ci-dessous.

Figure 94 : Classes de sensibilité définies (Source : Egis)

Niveaux d'enjeux	
	Au moins un enjeu très fort
	Un ou plusieurs enjeux modérés
	Au moins un enjeu fort
	Au moins trois enjeux très forts
	Cinq enjeux très forts et plus

Sur la base de ce classement et de la carte de sensibilité proposée dans l'atlas cartographique, en annexe, il est possible d'établir le tableau de synthèse suivant.

Tableau 51 : tableau d'analyse de la carte de sensibilité (Source : EGIS)

Niveau de sensibilité	Surface (ha)	En % du total
Un ou plusieurs enjeux modérés	1585,93	17,043
Au moins un enjeu fort	5096,51	61,215
Au moins un enjeu très fort	1888,38	20,293
Au moins trois enjeux très forts	134,45	1,445
Cinq enjeux très fort et plus	0,44	0,005
TOTAL	9305,71	100

La majorité de la zone d'études est caractérisée par la traversée de secteurs à enjeux modérés ou forts. Ceux-ci représentent, en effet, plus de 78% du fuseau préférentiel. La forte étendue des zones à enjeux forts s'explique en grande partie par la nature très vulnérable des nappes souterraines dans ce secteur.

À l'inverse, moins de 2% de la zone d'études se caractérise par la présence de secteurs très sensibles (trois enjeux très forts voire cinq ou plus par endroits). Cela s'explique notamment par une application rigoureuse, depuis le début du processus de concertation, de la logique d'évitement des enjeux environnementaux selon la doctrine ERC déjà présentée.

11 secteurs très sensibles (trois enjeux très forts au minimum), très localisés et situés au niveau des vallées ou des zones urbanisées sont recensés :

1. Le secteur de Buray, au nord de la zone d'études, est jugé très vulnérable du fait de la proximité potentielle du bourg par rapport à la future infrastructure qui occasionnerait des impacts négatifs sur le bâti, des nuisances sonores (protection acoustique à mettre en place) ainsi que sur la qualité paysagère de ce site (enjeu paysager très fort).
2. La Vallée de l'Avre, au droit du franchissement par la nouvelle infrastructure, se caractérise par les présences cumulées de la zone urbanisée de Nonancourt, de zones rouges (inconstructibles) du PPRI de l'Avre, et d'un enjeu paysager très fort.
3. La traversée de Dreux, se caractérise par la proximité de zones résidentielles, de zones d'activités ainsi que par l'existence de projets urbains très étendus. Cette traversée est aussi jugée sensible car se distingue par un enjeu paysager très fort.
4. L'ouest de Vernouillet, représente la marge de l'agglomération Drouaise où se concentre une urbanisation encore importante avec la présence de zones d'activités mais aussi par l'existence de projets urbains (ZA d'activité de la Croix Saint-Jacques).
5. Le Boullay-Mivoye, où certaines contraintes imposent une prise en compte pour le futur aménagement sur place de l'actuelle RN154. Il s'agit, d'une part, de l'existence de zones bâties à proximité de l'infrastructure ainsi que d'un emplacement réservé inscrit dans le PLU de la commune. Ce secteur est aussi caractérisé par un enjeu paysager très fort, qui impose une bonne insertion du projet dans son environnement.
6. Le bourg Berchères-Saint-Germain qui, comme pour le précédent secteur, se caractérise par des zones bâties à proximité de l'infrastructure existante ainsi que par un enjeu paysager très fort. La proximité de ce secteur par rapport à la Cathédrale de Chartres le rend d'autant plus vulnérable du point de vue paysager car il se situe dans une zone de protection d'une vue majeure définie dans la directive paysagère.
7. L'ouest de Poisvilliers, est jugé sensible du fait de la présence de pieds d'Orchis pyramidal repérés lors des prospections écologiques réalisées ainsi que par la sensibilité paysagère du secteur (enjeu paysager très fort et zone de protection d'une vue lointaine sur la Cathédrale de Chartres).
8. La Vallée de l'Eure, au niveau du franchissement par la future A154 regroupe de nombreux enjeux très sensibles. Le franchissement s'effectue à proximité d'une zone urbanisée en fond de vallée qu'il conviendra de protéger des nuisances sonores potentiellement générées sur les riverains. Ce secteur est aussi jugé très sensible du point de vue écologique car abrite de nombreuses espèces patrimoniales potentielles (plans d'eau et zone humide) mais aussi paysager (enjeu paysager très fort). Bien que le captage de Saint-Prest ne soit plus en activité pour l'AEP, ses périmètres de protection sont toujours en vigueur et s'étendent en rive gauche de la vallée de l'Eure. Enfin, un Espace Boisé Classé inscrit dans le PLU de Saint-Prest est localisé à proximité.

9. Le secteur sud-est de Chartres est caractérisé par la présence de zones d'activités très étendues (ZA Le Jardin d'entreprises et ZA de Gellainville) où des projets d'extension sont en œuvre.

10. Le bourg d'Allonnes, représente un secteur très vulnérable du fait de la présence d'une zone bâtie, englobant une école et un projet d'ICPE, à proximité de l'infrastructure, et d'un enjeu paysager très fort.

11. Le hameau de Méraville (Fresnay-l'Evêque), est jugé sensible du fait de la proximité potentielle du bâti et d'un emplacement réservé (chemin piéton) dans le PLU de la commune par rapport à la nouvelle infrastructure ainsi que par la qualité paysagère du site (enjeu paysager très fort).

Tous ces secteurs englobent des enjeux environnementaux qui peuvent, pour certains, être jugés contraignants pour le passage de la nouvelle infrastructure.

Le projet devra donc en tenir compte afin de les éviter dans la mesure du possible.

Secteurs très sensibles

11 secteurs très sensibles (au moins trois enjeux forts) sont définis.

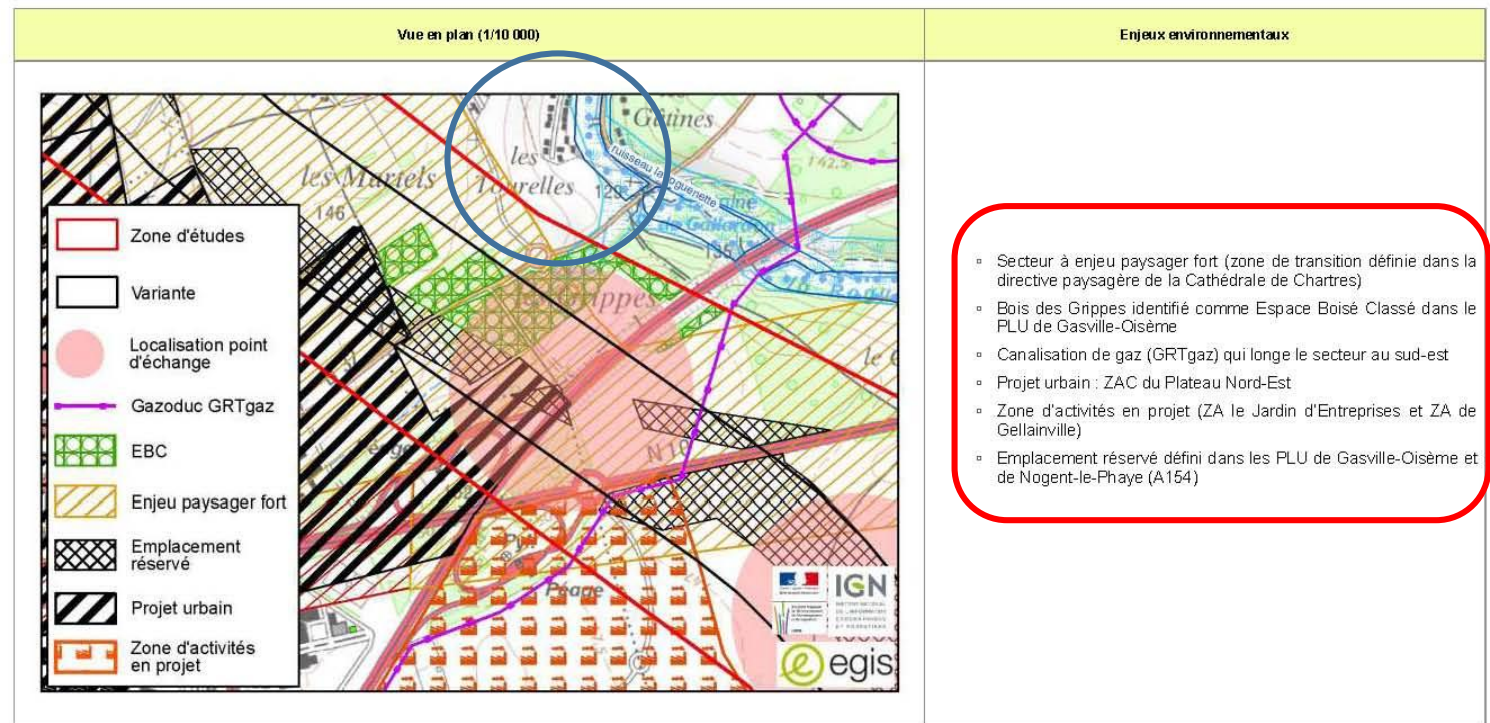
La commune de Gasville-Oisème ne fait pas partie de cette liste, la forte sensibilité de son secteur n'est pas reconnue.

● Secteur échangeur A154/A11

La bifurcation autoroutière serait assurée par un nœud autoroutier complet entre l'autoroute A 11 et la future A 154.

La **synthèse des enjeux environnementaux** de décembre 2014, concernant le secteur de l'échangeur A 154/A11 est erronée. Elle ne présente pas le lotissement La Garenne III et le projet de lotissement La Garenne IV. La ZA du Bréharet n'est pas sur le plan et n'est pas mentionnée. Mention erronée du PLU de Gasville-Oisème. Aucune mention de l'enjeu Inondation pour la vallée de la Roguenette.

Pièce n°6 - RN154 et RN12 Le projet d'aménagement à 2x2 voies – Etape 3 Identification et comparaison des hypothèses de tracé – Tome 1 : Rapport – bilan environnemental – EGIS – décembre 2014 – p.172



**Extraits des contributions pour la prise en compte de l'urbanisme de Gasville-Oisème
(2015-2017)**

Durant la deuxième phase de concertation (2015) ou pendant l'enquête publique (2016-2017), la commune de Gasville-Oisème a essayé d'alerter les autorités publiques sur sa situation et sur la non prise en compte de son urbanisme réel dans les études préalables.


Deuxième concertation

Le conseil municipal alerte le Préfet de région sur la proximité du fuseau préférentiel avec les habitations en cours de commercialisation du Lotissement La Garenne IV.

Il s'inquiète également de la création d'un échangeur avec l' A 11, et évoque également son PLU en cours d'élaboration.

Courrier au Préfet de Région – 30/01/2015

DÉPARTEMENT D'EURE ET LOIR



MAIRIE
DE
GASVILLE-OISÈME
28300

Monsieur Michel JAU
Préfet de Région
Préfecture de la Région Centre
181 rue de Bourgogne
45042 ORLEANS Cédex 1

Réf. :
Chartres, le 30 janvier 2015

Objet : A154 - Projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière
PJ : copie de la délibération du conseil municipal du 18 juin 2009

Monsieur le Préfet,

Depuis le 25 juin 2010, date de la décision ministérielle visant à poursuivre l'aménagement à 2x2 voies de la RN154 et à accélérer sa réalisation par la mise en concession autoroutière, les administrés de la commune de Gasville-Oisème se tourment vers nous pour obtenir des réponses.

Après le travail mené en 2012, qui avait pour objectif d'identifier le fuseau préférentiel, voici venu le temps de la concertation que vous avez engagée le 10 décembre dernier et qui prendra fin le 13 février prochain. C'est dans ce cadre que notre équipe municipale, dont le mandat a été renouvelé en mars dernier, s'est rendue le Vendredi 16 janvier à Chartres, pour assister à une réunion d'information organisée par la DREAL CENTRE et placée sous l'égide du Sous-Préfet de Dreux, Monsieur Frédéric ROSE.

Notre participation à cette réunion, au sein de l'assemblée, avait pour objectif comme tous nos concitoyens d'obtenir des réponses claires à des préoccupations qui sont grandissantes de jour en jour. Hélas notre déception a été immense à la sortie de cette présentation. En effet, même si la compétence des services de l'Etat en ce domaine et de leurs assistants à maîtrise d'ouvrage, n'est pas à démentir, nous n'avons pas eu le sentiment que l'impact de ce projet sur notre commune avait été pris en compte de manière attentive.

C'est donc dans le cadre de cette concertation, et conformément à ce qui est écrit dans le document présenté, à savoir : « Les avis des acteurs du territoire sur ces hypothèses éclaireront le choix d'un axe préférentiel pour le projet », que nous tenons à vous faire part de nos inquiétudes. Même si les documents présentés ne permettent pas à ce stade de visualiser clairement la bande de 50 mètres correspondante à l'emprise, notre connaissance du tissu local nous a très rapidement permis d'identifier le tracé projeté de cette autoroute. Afin de tenir compte des « terrains réservés », du projet de Parc des Expositions de Chartres Métropole, et de l'aire d'accueil des gens du voyage située le long du CD32, il est clair pour nous que l'autoroute se situerait entre le chemin des Martels et la rue des Tourelles, soit à moins de 250 mètres des habitations de la dernière tranche du lotissement la Garenne IV, en cours de commercialisation, et pour laquelle les services de l'Etat compétent, nous ont délivré le 15 mai 2014 le permis de lotir.

1, rue de la Mairie - 28300 GASVILLE-OISÈME
Tél. : 02 37 31 91 04 - Fax. : 02 37 31 69 80
e-mail : mairie.gasville-oisème@wanadoo.fr

L'information selon laquelle l'autoroute sera enterrée avec un déblai d'environ 6 mètres afin de passer sous l'A11 et la N10 nous a partiellement rassurés, même si nous souhaitons par la présente, obtenir des précisions quant à la distance et la situation de cette portion enterrée dans la traversée de notre territoire (depuis l'A11 jusqu'à la voie de chemin de fer de la ligne Chartres-Gallardon ?). Pour obtenir ces réponses primordiales à ce stade, nous souhaitons un rendez vous avec vos services le plus rapidement possible, et ce avant la fin de la concertation.

Au delà de ce point qui bloque le processus d'acceptation de ce projet, nous venons d'obtenir une nouvelle information, plan à l'appui, lors de la permanence publique du 23 janvier en mairie de Saint-Prest. En effet, d'après les interlocuteurs de la DREAL présents à cette permanence, un nouvel échangeur avec des voies d'accélération et de décélération serait à construire autour de celui qui dessert l'A11. Toujours d'après ces interlocuteurs, cet échangeur se situerait au nord de l'autoroute A11 dans le lieu-dit de « Grippe » (portion ZH de la commune), ce qui rendrait ce projet purement et simplement inacceptable en l'état. Ce qui nous choque profondément c'est que ces informations soient communiquées lors d'une permanence publique alors que nous avons demandé depuis le début de l'instruction de notre PLU par la DDT d'obtenir ces informations, et qu'elles ne nous ont jamais été communiquées.

Au delà des nuisances apportées par une autoroute nous aurions, en plus d'avoir la proximité de l'A11 et de son échangeur, un nouvel échangeur, deux fois plus important que le précédent avec des voies d'accès connexes qui occasionneraient une gêne visuelle, sonore et des problèmes de pollution, principalement pour les nouveaux acquéreurs des terrains du lotissement la Garenne IV.

Même si nous voyons toute l'importance d'un tel ouvrage en terme de sécurité routière et ce qu'elle peut apporter du point de vue du développement économique pour nos territoires, nous ne pouvons pas mettre en péril la qualité de vie que les administrés de Gasville-Oisème ont toujours cherché à préserver. Nous vous demandons de prendre en considération ce courrier dans le cadre de votre concertation qui s'inscrit dans la continuité de celui que nous vous avons adressé le 18 juin 2009 et que vous trouverez en pièce jointe.

En conclusion, nos attentes sont les suivantes :

- Obtenir des informations cartographiques précises relatives au tracé de l'ouvrage, à son nivellement (à une échelle fine avec courbes de niveaux)
- Vérité des informations communiquées par la DREAL concernant l'échangeur (positionnement, voies connexes) et qualification de son impact par rapport au nouveau lotissement
- Moyens mis en œuvre pour garantir la qualité de vie et le respect des populations
- Participer à l'élaboration du projet définitif de manière formelle au delà de la concertation publique

Voici les éléments que nous voulions porter à votre attention et qui viendront compléter les retours formulés par les habitants de Gasville-Oisème au travers des lettres T prévues à cet effet, dont nous sommes solidaires.

Courrier au
sous-préfet de
Dreux –
03/07/2015

Gasville-Oisème le 03/07/15
Le Maire,
à
Monsieur Frédéric ROSE
Sous-Préfet
Sous-Préfecture de Dreux
2 Rue des Capucins
28100 Dreux

COPIE

Objet : Réunion du 30 Juin 2015 – Préfecture de Chartres - Projet A154

Monsieur le Sous-Préfet,

Vous nous avez fait l'honneur de nous rencontrer le 3 Avril dernier afin d'aborder le projet de mise en concession autoroutière A154 sur notre commune.

Lors de cette réunion, vous avez pu constater qu'un certain nombre de points concernant ce projet soulèvent une grande inquiétude de la part du conseil municipal et de nos administrés.

Suite à cette réunion, je vous ai adressé un courrier le 26 mai dernier pour vous faire part de ma déception quant aux engagements que vous aviez pris lors de la réunion du 3 avril, et qui n'ont pas à ce jour, été suivi d'effets (envoi de plans de coupe des bretelles de l'échangeur dans la vallée de la Roguennette par exemple).

A la lecture du journal l'Echo Républicain, du mercredi 1^{er} juillet, ma déception s'est transformée en mécontentement profond car l'article en page 3 de ce quotidien relate que : « Le tracé privilégié de la future A 154, ainsi que ses entrées et sorties, ont été présentés **aux élus** et aux associations, hier, en préfecture, à Chartres, à l'issue d'une période de concertation ».

Je souhaite donc obtenir par ce présent courrier, une réponse à la question qui se pose maintenant, à savoir : Pourquoi le Maire de Gasville-Oisème, commune très fortement impactée par le projet autoroutier du fait de la création d'un échangeur, se trouve écarté d'une telle réunion alors même que je vous ai adressé plusieurs courriers depuis quelques mois pour vous faire part de mon inquiétude ?

Je souhaite obtenir une réponse à cette question et je vous prie de croire, Monsieur le Sous-Préfet, à l'expression de ma considération distinguée.

William BELHOMME - MAIRE DE GASVILLE-OISEME

Copie : Michel Jau - Préfet de la Région Centre-Val de Loire

Le maire de Gasville-Oisème fait part au sous-préfet de Dreux, en charge du dossier A 154, de ne pas avoir été convié à la réunion en Préfecture du 30/06/2015, à l'issue de laquelle le tracé définitif et les demandes d'adaptation ont été annoncés par communiqué de presse. Les engagements non tenus suite à la visite du 03/04/2015 sont rappelés.

Liberté - Egalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRIVE LE
23 JUL. 2015
GASVILLE-OISEME

PREFET D'EURE-ET-LOIR

Le Sous-Préfet de l'arrondissement de Dreux

Dreux, le 22 JUL. 2015

Monsieur le Maire,

Vous m'avez interrogé, dans votre courrier du 3 juillet 2015, sur la réunion du comité de suivi du projet RN154-RN12 qui a eu lieu en préfecture de Chartres, le 30 juin dernier.

Ce comité de suivi est une instance de suivi du projet, mis en place à la suite du débat public de 2009-2010. Sa composition est fixée par arrêté préfectoral.

Formé sur la base des cinq collèges du Grenelle de l'Environnement, il ne peut matériellement et fonctionnellement pas comprendre en son sein l'ensemble des maires concernés directement ou indirectement par le projet. Les collectivités territoriales sont représentées par 33 membres dont l'association des maires d'Eure-et-Loir et l'agglomération Chartres Métropole.

La réunion du 30 juin a précédé l'annonce du tracé retenu et a fait l'objet d'un communiqué de presse.

Sur le fond de l'évolution du projet, a été acté lors de ce comité de suivi de nouvelles solutions de moindre impact, au droit du raccordement A11-A154, doivent être étudiées, notamment vis-à-vis des habitations de Gasville-Oisème.

Les études menées montrent en particulier la faisabilité d'une solution alternative de liaison entre le projet et l'A11.

Je vous propose d'organiser une rencontre, avec les services de la DREAL, pour la présentation des coupes de tracés réalisées sur cette nouvelle solution, ainsi que de celles relatives à la solution présentée lors de la dernière phase de concertation.

La prochaine étape du projet sera la réalisation d'une analyse approfondie des impacts de la solution retenue et une définition des mesures de protection correspondantes.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma parfaite considération.

William BELHOMME
Maire de Gasville-Oisème
1 rue de la Mairie
28300 Gasville-Oisème

Le Sous-Préfet
Frédéric ROSE
Frédéric ROSE


Bien à vous,

Le sous-préfet de Dreux répond au maire de Gasville-Oisème qu'il était impossible de convier tous les maires de communes impactées par le projet à la réunion du 30/06/2015. Les demandes d'adaptations concernant Gasville-Oisème sont évoquées, et une réunion avec la DREAL est proposée.

Deuxième concertation

Dans la synthèse des contraintes et des propositions produite par Chartres Métropole, on retrouve la demande de passage en déblais sur tout le contournement Est, l'étude d'un nœud avec l'A 11 le moins impactant possible au regard de la proximité du lotissement La Garenne IV, la mise en place de mesures de protection contre le bruit au droit du projet.

Chartres Métropole –
Synthèse des contraintes
communales – Juillet 2015

 Groupe de travail sur l'aménagement de la RN 154 en 2X2 voies par mise en concession autoroutière/Juillet 2015

SYNTHESE DES CONTRAINTES COMMUNALES RECENSEES ET DES PROPOSITIONS EMISES PAR LES ELUS DES COMMUNES CONCERNEES

1. Préambule

Ce document correspond à une restitution synthétique des entretiens réalisés durant les mois de mai et de juin 2015 entre Didier GARNIER, Vice-Président de Chartres métropole en charge des grandes infrastructures de déplacement, les services de Chartres métropole et les élus des communes les plus impactées par le projet : Challet, Berchères-Saint-Germain, Poisvilliers, Lèves, Saint-Prest, Champhol, Gasville-Oisème, Nogent-Le-Phaye, Sours, Gellainville, Berchères-Les-Pierres et Prunay-Le-Gillon.

Préalablement aux entretiens, un tableau d'analyse multicritères construit par les services de Chartres métropole a été transmis aux Maires afin de les aider à structurer le recensement de l'ensemble des contraintes et des points de vigilance identifiés sur leur territoire respectif par le projet autoroutier. Cette grille énonce également les solutions, les compensations ou les propositions d'amélioration du projet souhaitées par les élus de chaque commune.

De manière récurrente, les élus ont regretté de ne pas pouvoir disposer de la part du maître d'ouvrage d'un fond cartographique suffisamment précis du tracé et des points d'échanges projetés, pour appréhender de manière plus fine les impacts des ouvrages sur leurs communes.

2. Principales problématiques identifiées par les communes et solutions préconisées

2.1 Les grandes priorités :

→ **Un passage en déblai de l'autoroute et des points d'échanges prévus sur la partie du contournement Est de l'agglomération a été jugé indispensable et prioritaire par quasiment toutes les communes rencontrées. Cette priorité est considérée comme la plus pertinente pour réduire tous les types de nuisances et pour intégrer au mieux l'infrastructure et ses ouvrages dans le grand paysage.**


Cela constitue la première exigence pour : Gasville-Oisème fortement impactée par le nœud autoroutier A11 x A154, Poisvilliers, Champhol, Saint-Prest, Gellainville, Sours, Nogent-Le-Phaye.

La commune de Sours propose une variante plus à l'Ouest que le tracé initial mais qui reste comprise dans la bande de 300 mètres de l'axe préférentiel, afin d'utiliser au mieux la topographie des lieux (passage dans vallée agricole), d'éviter de détruire des terres agricoles de bonne qualité et de s'éloigner du hameau de Brétigny.

Le passage en déblai présente de nombreux avantages pour la grande majorité des communes :

- Réduction des nuisances sonores ;
- Limitation de la propagation des polluants atmosphériques ;
- Impact paysager très limité pour les villages comme pour la protection des vues sur la Cathédrale.

1

 Groupe de travail sur l'aménagement de la RN 154 en 2X2 voies par mise en concession autoroutière/Juillet 2015

Au niveau de la **Commune de Champhol**, un ouvrage en déblai permettra de passer sous la route départementale 6 ainsi que sous la voie ferrée reliant Chartres à Gallardon préservant ainsi la route Départementale 823.

Cette priorité est essentielle pour Gasville-Oisème qui demande à ce que le positionnement du système d'échanges et l'autoroute projetée sur son territoire soient finement étudiés en vue de réduire et compenser autant que possible les nuisances paysagères, sonores et atmosphériques vis-à-vis des habitations les plus proches de l'infrastructure (lotissement de la Garenne), d'assurer la protection de la vallée de la Roguette et de maintenir au moins deux liaisons (RD 32 et RD 105) avec la RD 823. La reconstitution des boisements impactés par l'échangeur est également une attente forte des élus.

Cette priorité rejoint celle de la commune de Saint-Prest qui sollicite également une protection maximale des riverains, des équipements sensibles, des sites patrimoniaux (lotissements, collège Soutine...) contre les nuisances sonores, visuelles et atmosphériques et souhaite à ce titre être considérée comme une commune située en zone urbaine.

En ce qui concerne l'ouvrage de franchissement de la vallée, il est souhaité que sa conception fasse l'objet d'un concours d'architecte et que les élus de Saint Prest soient associés au jury. Les études relatives à l'ouvrage devront prévoir sa parfaite intégration paysagère (architecture, couleurs).

Les remblais prévus aux extrémités de l'ouvrage devront être réduits au maximum et la portée entre piliers devra au contraire être maximisée afin d'en réduire le nombre.

Au niveau de l'environnement, la Commune est traversée par les passages des grands animaux, l'étude de la construction d'un passage à faune devra être effectuée.

La Commune souhaite que le captage d'eau potable existant soit conservé et protégé contre les pollutions générées par l'autoroute.

Unanimité sur ce point : les communes situées sous les vents dominants (Ouest-Sud-Ouest) par rapport au tracé demandent prioritairement un aménagement de l'axe qui réduise efficacement le bruit en utilisant tous les moyens techniques possibles : passage en déblai, écran paysager, enrobé efficace en matière d'absorption acoustique, limitation de la vitesse des véhicules à 110 km/h, voir à **90 Km/h au niveau de Saint-Prest.**

→ **Une solution d'aménagement global et de sécurisation de l'itinéraire de substitution de Dreux à Chartres et des voies de rabattement du trafic vers les échangeurs et diffuseurs, constitue un axe prioritaire, notamment pour les communes situées au Nord de l'agglomération (Berchères-Saint-Germain, Poisvilliers et Lèves notamment).**

Sur ce sujet, Berchères-Saint-Germain suggère une variante d'aménagement de l'itinéraire de substitution (voir croquis joint en annexe), au niveau de Saint-Germain la Gâtine, qui propose la création d'une voie nouvelle raccordée au giratoire existant et parallèle au tracé de l'autoroute, pour éviter ainsi que le report de trafic de PL et de VL emprunte l'avenue de Chartres bordée d'habitations.

Directement concernée par l'implantation du diffuseur Nord, la commune de Poisvilliers signale également la nécessité à terme de prévoir un contournement du village pour éviter que le trafic de rabattement s'engouffre dans la rue principale (école) et génère des nuisances aux riverains.

2

Tableau de recensement des contraintes pour la commune de Gasville-Oisème. Mention du lotissement La Garenne IV nouvellement construit, de la ZA du Bréharet et de l'impact du projet sur la Roguette.

Chartres métropole - Groupe de travail A154 - Grille de recensement et d'analyse des contraintes locales			
GASVILLE OISEME			
Thématiques	Rubriques - Enjeux	Problématiques identifiées	Propositions de préconisation / compensation
Environnement	Paysage / intégration environnementale	Le projet présenté passe à proximité d'habitations nouvellement construites (lotissement la Garenne IV)	Décaler le plus possible vers l'ouest l'autoroute et ses voies connexes. L'échangeur A11/A154 doit être positionné le plus près possible de l'échangeur RN10/A11 déjà existant
	Gestion des eaux / Protection zone humide	Impact sur la Roguette des eaux de ruissellement. Impact sur les populations des eaux stagnantes dans les bassins (moustiques..)	Positionnement et aménagement des bassins à soigner, et vigilance à la qualité des eaux versées dans la roguette
	Espace Naturel / Préservation continuité écologique	Devenir du bois des Martels et du bois des Gripes (destruction ?)	Décaler le plus possible vers l'ouest l'autoroute et ses voies connexes au delà des bois pour préserver ces derniers. Reboisement avec des sujets d'âge avancés et des essences adaptés afin de créer des merlons boisés.
	Protection des sites et du patrimoine	Vallée de la Roguette, sa faune et sa flore	Modification de la forme et du parcours des bretelles d'accès afin d'éviter le plus possible la vallée de la Roguette
	Nuisances sonores, pollutions et risques	Oisème est sous les vents dominants d'ouest donc soumis au "transport" des particules, du bruit, des odeurs.. Quel impact sur la santé ?	Autouroute en déblai total sur un tronçon le plus long possible (a minima entre RN10 et le Gorget), et modification de la forme de l'échangeur pour réduire la proximité des bretelles avec les habitations. Revêtements anti bruit à mettre en oeuvre. Prévoir réduction de la vitesse sur toute la portion traversant l'agglomération de 130 à 110 et 70 voire 50 dans les bretelles. Éviter la possibilité de stationnement des camions sur des aires de repos au niveau de l'échangeur.
Déplacements	Itinéraire de substitution	Quid du "fer à cheval" autour du CD32? Quel est le devenir de la RD105.3 et la RD105.4 ? Quid des liaisons douces vers Chartres ?	Modification de la forme de l'échangeur afin d'éviter le "fer à cheval". Création de ponts pour conserver les 2 routes (RD105.3 et 105.4) qui permettent d'accéder au RD823
	Réseau routier principal		
	Réseau routier secondaire		
	Chemins ruraux et communaux		
Economie	Agriculture et exploitation agricole	Morcellement du parcellaire agricole notamment à cause de l'échangeur et du "fer à cheval".	Modification de la forme de l'échangeur afin d'éviter le "fer à cheval". La préemption des terres agricoles doit se faire de manière "large" autour du tracé afin d'éviter le morcellement et les délaissés doivent être boisés. Protection de la rue de l'Orme Guyot.
	Accessibilité entreprises, services et commerces	Isolement de la ZA du Bréharet	Création d'1 pont pour conserver la connexion entre la RD105.4 et la RD823
Urbanisme	Développement urbain et résidentiel	La proximité de l'autoroute va bloquer le développement de l'habitat dans notre commune	Décaler le plus possible vers l'ouest l'autoroute et ses voies connexes.
	Proximité établissements ou équipements sensibles	Les enfants de Gasville-Oisème sont scolarisés au collège Soutine de Saint Prest	Autouroute en déblai total au passage devant le collège
Autres thématiques	Coût du péage	Habitants de la commune qui travaillent en région drouaise ou orléanaise	Tarif préférentiel pour les navetteurs (Chartres-Dreux ou Chartres-Orléans)

Chartres Métropole –
Synthèse des
contraintes communales
– Juillet 2015

Arrêté préfectoral du 07/07/2016

Exemple de la non prise en compte de l'urbanisme réel de Gasville-Oisème



L'arrêté préfectoral crée, dans le fuseau d'études du projet A 154, un sursis à statuer aux demandes d'autorisation de constructions.

- Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Sours ;
- Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Theuville ;
- Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Trancrainville ;
- Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Vernouillet ;
- Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Vert-en-Drouais ;
- Vu le plan local d'urbanisme de la commune d'Ymonville ;
- Vu le plan d'occupation des sols de la commune de Gasville-Oisème ;
- Vu le plan d'occupation des sols de la commune de Gellainville ;
- Vu le plan d'occupation des sols de la commune de Nonancourt ;
- Vu le plan d'occupation des sols de la commune de La Madeleine de Nonancourt ;
- Vu le plan d'occupation des sols de la commune de Poisvilliers ;
- Vu la carte communale de la commune de Challet ;
- Vu la décision de Monsieur le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 25 juin 2010 ;

Considérant que des travaux des constructions ou des installations sont susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation du projet d'aménagement par mise en concession de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et La Madeleine de Nonancourt (RN154) compte tenu notamment de la nature, de l'importance et de la localisation de ce projet.

Sur proposition de Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture d'Eure-et-Loir et de Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture de l'Eure ;

ARRÊTENT :

ARTICLE 1 – La mise à l'étude de variantes de tracé du projet de l'A154 sur les communes de :

Allainville	Gellainville	
Allonnes	La Madeleine de Nonancourt	St-Prest
Beauvilliers	Le Boullay-Mivoye	St-Rémy-Sur-Avre
Berchères-les-Pierres	Le Boullay-Thierry	Serazereux
Berchères-Saint-Germain	Lèves	Sours
Boisville-la-Saint-Père	Louvilliers-en-Drouais	Theuville
Challet	Marville-Moutiers-Brûlé	Trancrainville
Champfol	Nogent-le-Phaye	Tremblay-les-Villages
Chartres	Nonancourt	Tréon
Dreux	Poisvilliers	Vernouillet
Fresnay-l'Évêque	Prasville	Vert-en-Drouais
Garnay	Prunay-le-Gillon	Ymonville
Gasville-Oisème	St-Lubin-des-Joncherets	

est prise en considération et le périmètre d'étude correspondant est institué.

ARTICLE 2 : La zone affectée est délimitée, sur les plans au 1/5000ème de chacune des communes visées à l'article 1er ci-dessus. Ces plans sont annexés au présent arrêté.

ARTICLE 3 : A l'intérieur des zones ainsi délimitées et à compter de la publication du présent arrêté, un sursis à statuer pourra être opposé aux demandes d'autorisation concernant les travaux, constructions ou installations, dans les formes prévues aux articles L.424-1 du code de l'Urbanisme.

ARTICLE 4 : Conformément aux dispositions de l'article L.422-2 du Code de l'Urbanisme, le Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Dreux, Monsieur le Président de Chartres Métropole, Monsieur le Président de la Beauce de Janville, Monsieur le Président de la Beauce Vovéenne, Monsieur le Président de la Communauté des communes rurales du sud de l'Eure, et à Mesdames et Messieurs les Maires des communes d'Allainville, Allonnes, Beauvilliers, Berchères-les-Pierres, Berchères-Saint-Germain, Boisville-la-Saint-Père, Challet, Champfol, Chartres, Dreux, Fresnay-l'Évêque, Garnay, Gasville-Oisème, Gellainville, Le Boullay-Mivoye, Le Boullay-Thierry, Lèves, Louvilliers-en-drouais, Marville-Moutiers-Brûlé, La Madeleine de Nonancourt, Neuvy-en-Beauce, Nogent-Le-Phaye, Nonancourt, Poisvilliers, Prasville, Prunay-le-Gillon, Saint-Lubin-des-Joncherets, Saint-Prest, Saint-Rémy-Sur-Avre, Serazereux, Sours, Theuville, Trancrainville, Tremblay-les-Villages, Vernouillet, Vert-en-Drouais, Ymonville.

ARTICLE 5 : Une copie du présent arrêté sera notifiée à Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Dreux, Monsieur le Président de Chartres Métropole, Monsieur le Président de la Beauce de Janville, Monsieur le Président de la Beauce Vovéenne, Monsieur le Président de la Communauté des communes rurales du sud de l'Eure, et à Mesdames et Messieurs les Maires des communes d'Allainville, Allonnes, Beauvilliers, Berchères-les-Pierres, Berchères-Saint-Germain, Boisville-la-Saint-Père, Challet, Champfol, Chartres, Dreux, Fresnay-l'Évêque, Garnay, Gasville-Oisème, Gellainville, Le Boullay-Mivoye, Le Boullay-Thierry, Lèves, Louvilliers-en-drouais, Marville-Moutiers-Brûlé, La Madeleine de Nonancourt, Neuvy-en-Beauce, Nogent-Le-Phaye, Nonancourt, Poisvilliers, Prasville, Prunay-le-Gillon, Saint-Lubin-des-Joncherets, Saint-Prest, Saint-Rémy-Sur-Avre, Serazereux, Sours, Theuville, Trancrainville, Tremblay-les-Villages, Vernouillet, Vert-en-Drouais, Ymonville.

ARTICLE 6 : Le présent arrêté fera l'objet d'une mention de cet affichage qui sera inséré en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département de l'Eure d'une part et dans un journal diffusé dans le département d'Eure et Loir d'autre part.

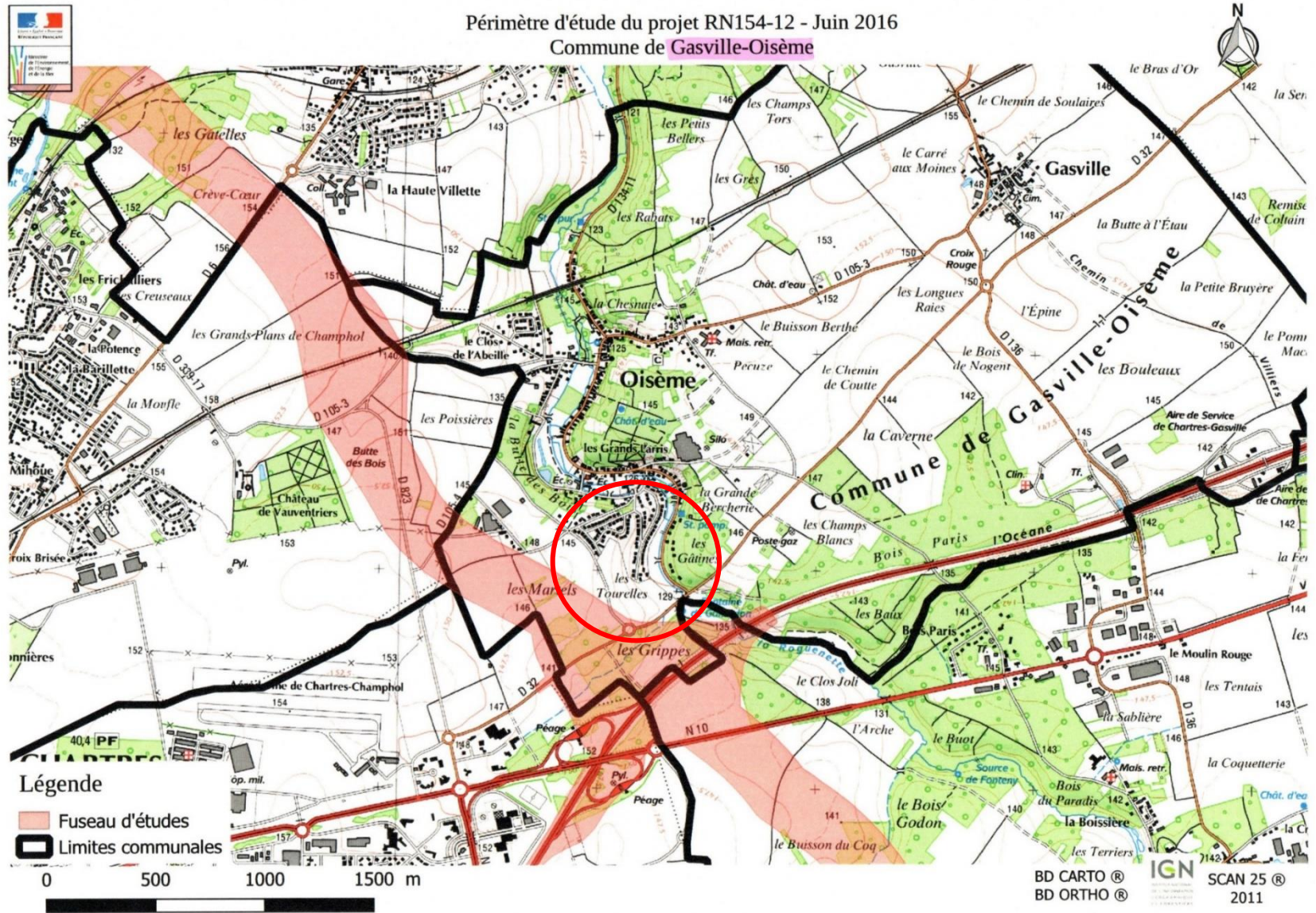
Il sera en outre publié au recueil des actes administratifs du département de l'Eure-et-Loir ainsi que dans celui de l'Eure et sera consultable dans chacune des mairies des communes citées à l'article 1^{er} ainsi qu'au siège de la Communauté d'Agglomération du Pays de Dreux et de Chartres Métropole, de la Direction Départementale des Territoires d'Eure-et-Loir, et de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Eure.

ARTICLE 7 : Le Préfet de l'Eure, la Secrétaire Générale de la Préfecture de l'Eure, la Directrice Départementale des Territoires et de la Mer de l'Eure, le Préfet d'Eure-et-Loir, la Secrétaire Générale d'Eure-et-Loir, le Directeur Départemental des Territoires d'Eure-et-Loir, Mesdames et Messieurs les maires des communes et le président de l'établissement public de coopération intercommunale retenus dans le périmètre, Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Centre Val de Loire, Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Dreux, Monsieur le Président de Chartres Métropole, Mesdames et Messieurs les Maires des communes mentionnées à l'article 1er du présent arrêté, sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Evreux, le 27 JUL. 2016
Le Préfet
Thierry COUDERT

Chartres, le 07 JUL. 2016
Le Préfet
Nicolas QUILLET

Périmètre d'étude du projet RN154-12 - Juin 2016
Commune de **Gasville-Oisème**



Les lotissements La Garenne III et La Garenne IV, une partie de la ZA du Bréharet ne figurent pas sur le plan annexé à l'arrêté préfectoral. Le fuseau d'études empiète sur la marge sud du lotissement La Garenne IV, déjà construit.

Plan de la commune de Gasville-Oisème annexé à l'arrêté du 07/07/2016



RN 154 et RN 12

Le projet d'accélération de l'aménagement à 2 x 2 voies



Bilan de la concertation inter-service

Échelon local
[10 mars - 15 mai 2016]

Pièce n°7 - Bilan de la concertation inter-services, échelon local (10 mars – 15 mai 2015), DREAL, Juin 2016, 78 p.

Version juin 2016



Thème	N°	Commentaires formulés par la collectivité	Réponses apportées par le maître d'ouvrage
	2	p942,943,944 : bretelles d'accès entre actuelle A11 et RD32 soient prévues en déblai et non en remblai comme présenté sur le document	<p>Le maître d'ouvrage rappelle le principe quant à la définition du tracé du projet à ce stade des études. Il précise que le tracé proposé est un tracé dit « de référence » indispensable pour conduire l'étude d'impact et la définition de la bande dite « des 300 m » qui sera portée à l'avis du public lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.</p> <p>Dans l'hypothèse où le projet serait reconnu d'utilité publique, il appartiendra au concessionnaire de définir avec précision le tracé, son profil en long (remblai ou déblai), les ouvrages d'art, les dispositifs de protection (acoustiques, liés à la protection de la ressource en eau, etc.), l'implantation et la nature des points d'échanges à l'intérieur de la bande présentée à l'enquête publique.</p> <p>Cependant, le Moa a fait le choix fort d'appliquer le projet de directive paysagère de préservation des vues sur la cathédrale de Chartres, conduisant à prévoir certaines sections du projet en déblai pour protéger les cônes de vue identifiés.</p> <p>Une analyse fine au cas par cas a été réalisée sur les perspectives de vision de la cathédrale dans l'étude paysagère réalisée. Elle est synthétisée dans l'atlas « Paysage et Patrimoine » de la partie 2.8 de l'étude d'impact soumise à CIS. Dans un souci de transparence et d'exhaustivité, l'intégralité de l'étude paysagère menée a été annexée à l'étude d'impact.</p> <p>Cette analyse a permis de déterminer le profil en long adapté pour l'infrastructure projetée au regard des zones de vues lointaines majeures sur la cathédrale de Chartres et les zones de transition identifiées, notamment sur les passages en déblais nécessaires.</p> <p>De la même manière, une analyse a été menée sur le profil en long des axes existants interceptés par le projet et qui seront rétablis. C'est par exemple le cas de la RD32 qu'il est proposé de rétablir à leur niveau actuel.</p> <p>C'est ainsi qu'il a été proposé le choix fort de la réalisation du nœud autoroutier A154 – A11 en déblai.</p> <p>Le Moa rappelle également le deuxième choix fort effectué suite à la concertation sur les variantes de tracés et de points d'échange, consistant en la suppression de l'un des mouvements du nœud, dont les perspectives d'utilisation apparaissaient faibles (mouvement A11 Paris vers A10), et ce, afin de limiter les impacts potentiels du projet sur la commune (voir réponse précédente).</p> <p>Au regard de l'ensemble de ces dispositions, les études menées concluent au fait que de protections supplémentaires ne sont pas nécessaires.</p> <p>En ce qui concerne la bretelle mentionnée, il est à préciser que son passage se fait au droit d'une dépression topographique. Il n'y a donc pas de possibilité technique de prévoir un passage en déblai supplémentaire dans ce secteur ; ni d'intérêt d'un point de vue acoustique ou vis-à-vis des impacts sur les vues sur la cathédrale de Chartres.</p>
	3	section verte du plan en p943 (toute la partie en amont et en aval du franchissement de la voie SNCF) soit traitée en déblai et non remblai afin de préserver l'environnement de notre commune	<p>Le Moa prend note de la remarque.</p> <p>Il a été ajouté au dossier au chapitre "3.5.1.2 Principales mesures paysagères prises au niveau des enjeux paysagers majeurs" le texte suivant :</p> <p>« Afin d'améliorer l'intégration paysagère du projet, les solutions permettant de minimiser l'impact du franchissement de la voie ferrée à l'Est du château de Vauventriers, à Champhol, devront être privilégiées dans les phases ultérieures du dossier. »</p>
	4	Nous signalons que sur plan p944 le passage de la RD32 est représenté sous la future autoroute ce n'est pas cohérent avec les couleurs de déblai/remblai Souhaite confirmation que l'A154 passe sous la l'actuelle RD32	<p>Il s'agit effectivement d'une coquille dans la représentation cartographique.</p> <p>Le rétablissement de la RD32 proposé est prévu à son niveau actuel, en passage supérieur par rapport au projet RN154-12</p>

La commune de Gasville-Oisème demande le traitement en déblais du franchissement de la voie ferrée (demande identique à celle de Champhol). La DREAL prend note de la remarque et assure que les solutions permettant de minimiser l'impact paysager du franchissement de la voie ferrée seront privilégiées dans les phases ultérieures du dossier.

Pièce n°7 - Bilan de la concertation inter-services, échelon local (10 mars – 15 mai 2015), DREAL, Juin 2016, p.57

Thème	N°	Commentaires formulés par la collectivité	Réponses apportées par le maître d'ouvrage
localisation	5	proximité de l'échangeur avec habitations nouvellement construites, lotissement la Garenne IV) les habitations du nouveau lotissement ne figurent sur aucune carte et peu citées	S'il a été pris en compte dans les études, notamment acoustiques et relatives à la qualité de l'air, le dossier a été modifié pour que le lotissement Garenne IV apparaisse plus explicitement dans le dossier d'étude d'impact (pièce E : atlas cartographiques de la partie VI.2.5.3 occupation des sols et projets de développement urbain et de la partie conclusive du VI – synthèse des enjeux environnementaux). Par ailleurs, le détail des études air et acoustiques a été annexé à la pièce E dans un souci d'exhaustivité vis à vis de l'information apportée au public. Là encore, les habitations du lotissement y sont bien prises en compte.
rétablissements	6	la connexion entre la RD 105-4 et la RD823 semble ne pas être assurée sur le plan de la page 943 : pas acceptable : cela supprimerait une voie d'entrée/sortie de la commune, particulièrement empruntée à ce jour	Le Moa précise que les rétablissements de réseaux (routes, eau, etc.) seront définis précisément par le concessionnaire en phase projet, le principe étant le rétablissement de l'ensemble des fonctionnalités des réseaux. Par principe, il est proposé dans le cadre du projet présenté un rétablissement de l'ensemble des routes départementales interceptées. Au regard de la proximité des RD 105-4 ; RD 32 et RD105-3, et de leur interception concomitante à quelques centaines de mètres par le projet, il a été proposé dans le cadre du tracé de référence le rétablissement des RD 105-3 et RD32, mais pas celui de la RD 105-4. La fonctionnalité de la liaison actuelle entre la RD105-4 et la RD823 serait dans cette hypothèse assurée par le rétablissement proposé de la RD32 Ce schéma pourra être revu en phase projet par le concessionnaire, à la lumière des études en phase projet, des aménagements fonciers éventuels et des procédures réglementaires à conduire. Les principes généraux concernant les rétablissements ont été rappelés dans l'étude d'impact.
	7	plus de précisions demandées sur les moyens mis en œuvre pour garantir qualité de vie et respect des populations (mise en place de revêtements anti-bruit, réduction de vitesse à 90 km/h sur toute la portion aux abords de la commune, interdire le stationnement de véhicules autour de l'échangeur, reboisements avec des sujets d'âge avancé et essence adaptée)	Le Moa rappelle qu'il est tenu par des obligations réglementaires en terme de protection des riverains vis-à-vis des nuisances générées. Il en est de même pour le projet qui sera mis en œuvre par le concessionnaire. Au regard des choix forts du Moa en ce qui concerne la réalisation du nœud RN154-12 / A11, des mesures de protection supplémentaires telles que celles mentionnées par la commune n'apparaissent pas nécessaires. En tout état de cause, il convient de préciser que des demières seront mises en œuvre en dernier ressort par le concessionnaire en phase projet. Le Moa rappelle également que le dossier présenté contient également un volet paysager visant à favoriser l'insertion du projet dans le paysage.

La DREAL répond en juin 2016 à la commune de Gasville-Oisème que le Lotissement La Garenne IV a bien été pris en compte dans la pièce E de l'étude d'impact. La lecture détaillée de cette pièce E (pièces n°14 à 18) établit la réalité de cette prise en compte. Par ailleurs, à la commune qui s'inquiète des moyens proposés pour garantir la qualité de vie des habitants impactés, la DREAL répond que c'est une obligation, qui incombera au concessionnaire retenu, mais que des mesures de protection supplémentaires à celles proposées dans l'étude d'impact n'apparaissent pas nécessaires.

Pièce n°7 - Bilan de la concertation inter-services, échelon local (10 mars – 15 mai 2015), DREAL, Juin 2016, p.58



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 et de la RN 12 par mise en concession et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec cet aménagement (27-28)

n°Ae : 2016-52

Pièce n°8 Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154), Autorité environnementale, Septembre 2016, 33 p.

Avis délibéré n°Ae 2016-52 adopté lors de la séance du 21 septembre 2016
Formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable

L'autorité environnementale recommande des analyses complémentaires concernant la qualité de l'air au niveau du point de jonction A 11 / A1 54

L'autorité environnementale juge peu convaincantes les raisons du Maître d'ouvrage de privilégier le contournement Est de Chartres au détriment d'un aménagement de la rocade ouest existante.

Pièce n°8 Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154), Autorité environnementale, Septembre 2016, p. 17-18

des infrastructures et de fournir une modélisation de l'ambiance sonore dans l'état initial sur l'ensemble de la zone d'étude, à proximité des autres voiries sur lesquelles les trafics seront significativement modifiés.

En termes de qualité de l'air, l'état initial est plus complet et s'appuie sur plusieurs campagnes de mesures. L'ensemble des établissements sensibles sont recensés. Les objectifs de qualité sont respectés sur l'ensemble des points de mesure, même dans le secteur de Saint-Rémy-sur-Avre qui est le plus pollué. Néanmoins, ils ne concernent que les oxydes d'azote et le benzène, certains des points de mesure étant en outre trop éloignés pour être représentatifs des itinéraires les plus circulés (jonction avec l'A 10, notamment). Le dossier ne fournit en outre aucune indication spécifique concernant les particules (PM 10 et PM 2,5)³².

L'Ae recommande de compléter l'analyse de la qualité de l'air dans l'état initial par des mesures concernant la pollution par les particules, en particulier au point de jonction avec l'A 11, qui présente à la fois les trafics et la fréquentation humaine les plus importants.

2.2. Recherche de variantes, et choix du parti retenu

La démarche décrite rappelle les différentes étapes de la concertation, y compris les différentes visions qui se sont confrontées sur le parti d'aménagement et le mode de financement du projet, et les raisons successives qui ont conduit le maître d'ouvrage à proposer le parti retenu. Le dossier reprend ensuite l'analyse de toutes les variantes pour chaque section (sauf Dreux-Chartres) avec une grille de critères environnementaux et conclut son analyse par un encadré de synthèse.

De façon générale, la démarche d'évitement a conduit à intégrer dans la conception du projet des mesures fortes en faveur de la préservation des eaux superficielles et souterraines et des perspectives paysagères sur la cathédrale de Chartres. Mais, le choix de financer des travaux coûteux sur certaines sections, par la mise en concession sur un périmètre beaucoup plus large incluant d'autres aménagements peu justifiés par le dossier sur les autres sections, entraîne des impacts environnementaux négatifs significatifs, pour lesquels le dossier propose, en outre, à ce stade peu de mesures de réduction et de compensation.

Deux motivations récurrentes conduisent à privilégier ou, à l'inverse, à exclure certains scénarios ou certaines variantes :

- la "lisibilité de l'itinéraire" est fréquemment invoquée pour justifier l'homogénéisation du profil en travers, sans motif de fond, comme si c'était un enjeu en tant que tel³³ ;
- toute option "difficilement intégrable à un réseau concédé" est a priori rejetée³⁴.


Au stade d'un dossier ayant vocation à démontrer l'utilité publique d'un projet, l'analyse des scénarios et des variantes doit permettre d'apprécier le bilan³⁵ de l'ensemble des choix possibles

³² De l'anglais *Particulate Matter* (matières particulaires).
PM 10 : Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres ; dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches.
PM 2,5 : Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres ; elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires.

³³ L'argument avancé par le maître d'ouvrage semble plutôt faire référence à une notion d'homogénéité, le concept de lisibilité visant principalement à réduire le risque routier. Voir en particulier : http://www.infra-transport-matieres.cerema.fr/IMG/pdf/D937w_rapport_EvaluationRisqueRoutier.pdf

³⁴ Ce deuxième critère découle du cadrage des différentes décisions ministérielles

³⁵ Jurisprudence du Conseil d'Etat (arrêt "Ville Nouvelle Est" du 28 mai 1971), qui a considéré qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente

 Avis délibéré du 21 septembre 2016 - Aménagement à 2x2 voies de la RN154 et de la RN12 par mise en concession et mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec cet aménagement (27-28)

parmi les options présentées au cours des différentes concertations, pour le projet complet, mais aussi pour les différents tronçons qui le composent et qui poursuivent des objectifs distincts.

Pour l'Ae, ce n'est pas le cas pour plusieurs options retenues par le maître d'ouvrage :

- seule la section nord fait l'objet d'une analyse complète : le dossier justifie le scénario retenu, par la réutilisation partielle de la RN 12 et par des impacts environnementaux supérieurs des contournements Nord ou Sud ;
- au droit de Chartres : le projet privilégie le scénario d'un contournement nouveau par l'est au détriment d'un aménagement de la rocade Ouest existante, pour des raisons peu convaincantes³⁶ (voir analyse des scénarios ci-dessous) ;
- le dossier n'évoque pas de scénario alternatif pour les autres sections (reste de la RN 12, Dreux-Chartres, section sud) :
 - alors que les données fournies par le dossier mettent en évidence des trafics d'ores et déjà limités au sud de Chartres (y compris pour le scénario de référence à 2042), les avantages et les impacts négatifs des aménagements proposés sont peu documentés. En particulier, le dossier ne propose aucun scénario alternatif et repose a priori sur la réalisation de près de 15 km de voies nouvelles, représentant une consommation importante de terres agricoles ;
 - alors que le dossier démontre que l'aménagement à 2x2 voies entre Dreux et Chartres a d'ores et déjà significativement réduit l'accidentalité, le principe d'une transformation en autoroute n'est pas discuté (en particulier, en ce qui concerne le nombre de points d'entrée et de sortie, très directement en lien avec la desserte locale, et en ce qui concerne l'augmentation de la vitesse) ;
 - alors que l'aménagement proposé pour la RN 154 délétera les contournements de Dreux d'un trafic de transit important, la mise à 2x2 voies de la RN 12 n'est, elle non plus, pas discutée, alors que l'étude d'impact y met en évidence des fortes augmentations de trafic et des impacts sonores significatifs.

Par ailleurs, l'alternative modale consistant à acheminer les céréales vers le port de Rouen par voie ferrée n'est ni étudiée, ni même évoquée.

Dès lors que le maître d'ouvrage fait le choix de proposer un projet sur un périmètre de concession sur l'ensemble de l'axe, l'analyse au regard des raisons environnementales et sanitaires devrait prendre en compte tous les enjeux environnementaux sur l'ensemble du tracé, et pas uniquement tronçon par tronçon, sans discussion sur certains d'entre eux.

Pour les sections qui ne font actuellement l'objet d'aucun scénario alternatif (RN 12, Dreux-Chartres, sud de Chartres), les informations disponibles dans le dossier montrent des impacts environnementaux négatifs (consommation de sols, rejets atmosphériques et nuisances liées à l'augmentation de vitesse), sans expliciter le bénéfice qu'ils apportent. Le dossier produit d'ailleurs à plusieurs reprises une carte selon laquelle le temps de parcours pour l'accès au centre de Chartres et Dreux de la plupart des habitants qui habitent entre les deux agglomérations s'allonge avec le projet.

³⁶ "Un aménagement de la rocade Ouest existante, qui permet de ne pas créer de nouvelle infrastructure, mais qui traverse des milieux sensibles et entraînera des difficultés de desserte des zones économiques et commerciales actuelles ; Un contournement par l'Est [...] qui traverse des zones délicates et présente de ce fait des possibilités de passage réduites. Mais il déchargerait la rocade Ouest de son trafic de transit. Le maître d'ouvrage privilégie cette solution".

 Avis délibéré du 21 septembre 2016 - Aménagement à 2x2 voies de la RN154 et de la RN12 par mise en concession et mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec cet aménagement (27-28)

modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10 % du fait de la réalisation du projet". Faute d'information suffisamment précise pour définir les axes correspondants, la modélisation porte sur un rectangle englobant les extrémités nord-ouest (Nonancourt) et sud-est (jonction avec l'A 10) du projet.

Les résultats ne sont produits qu'à deux "horizons temporels"⁵⁶ : 2010 pour l'état initial et 2042. Sans surprise, les résultats pour l'année 2042 sont présentés comme favorables, l'augmentation des émissions liée à celles des trafics étant largement compensée par les progrès techniques attendus pour les véhicules à cet horizon. L'Ae rappelle qu'une étude d'impact doit prendre en compte les hypothèses les plus défavorables. La qualité de l'air devrait donc être modélisée également à l'année de mise en service, permettant de prendre en compte les performances du parc de véhicules dans un futur proche et des trafics générés par la nouvelle infrastructure⁵⁷.

Malheureusement, les impacts sanitaires ne sont calculés que sur la base des résultats pour l'année 2042, rapportés à la situation actuelle. L'ensemble des résultats de l'étude ne permettent donc pas une information satisfaisante du public.

L'Ae recommande de compléter l'étude air/santé par une modélisation des rejets atmosphériques et de la qualité de l'air à l'année de mise en service de l'infrastructure et de reprendre le calcul des impacts sanitaires du projet en tenant compte de l'évolution de ces valeurs entre 2022 et 2042.

2.3.7. Bruit

Nonobstant le problème de référence réglementaire soulevé au § 2.1, l'analyse des impacts sonores est globalement bien conduite sur l'ensemble du tronçon qui concerne la RN 12. Elle conduit le maître d'ouvrage à résorber la plupart des PNB existants, grâce à des mesures de protection à la source, ainsi qu'à des protections en façade. Le maître d'ouvrage signale que, pour cinq immeubles de Dreux, il propose de traiter tous les étages de façon équitable.

Il ne semble, en revanche, pas prévu de résorber trois PNB (maisons) de Vert-le-Drouais, ces résorptions découlant de l'application de la réglementation sur les infrastructures nouvelles.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser ses engagements concernant la résorption les trois PNB de Vert-le-Drouais, en application de la réglementation applicable aux voiries nouvelles.

Le reste de l'étude acoustique est plus discutable, soit par défaut de méthode, soit parce qu'elle ne fournit pas les éléments qui permettent de s'assurer de la bonne prise en compte de cet enjeu :

– de façon générale, le dossier ne fournit aucune donnée concernant le réseau connexe, alors que les impacts sonores pourraient être significatifs sur certains tronçons, compte tenu des augmentations de trafic prévues par le maître d'ouvrage ou prévisibles (RN 12 hors RN 154, mais aussi A 11 de part et d'autre de Chartres notamment) ;

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact (état initial, analyse des impacts, mesures) sur le réseau connexe susceptible de connaître des augmentations significatives en termes de bruit.

– le dossier affirme, sans le démontrer, que les modifications des ambiances sonores des voiries existantes ne sont pas significatives (en affirmant notamment que l'augmentation du bruit reste

⁵⁶ Termes de la note méthodologique du 25 février 2005

⁵⁷ Contrairement à ce qu'indique l'étude air / santé et les explications apportées par le bureau d'étude lors de la visite des rapporteurs, la notice méthodologique requiert de réaliser une telle modélisation aux différents horizons temporels de la vie du projet : elle ne limite donc pas l'évaluation aux deux seuls horizons traités par le dossier.

inférieure à +2 dB sur tous les tronçons concernés)⁵⁸. L'Ae relève que, dans les sections rurales du projet, le bruit auxquels sont exposés les riverains devrait augmenter sous l'effet de trois facteurs : augmentation du trafic et de la vitesse sur l'A 154, augmentation du trafic sur l'itinéraire de substitution. L'analyse des résultats de la modélisation sur certaines sections laisse apparaître plusieurs habitations exposées à des niveaux de bruit significatifs (dont un PNB à Serazereux), sans expliciter la réglementation qui leur est applicable (mais avec des protections de façade dans certains cas).

Mais l'application de l'article R.571-45 du code de l'environnement devrait également conduire à réévaluer le caractère significatif, en tenant compte des modifications successives d'ores et déjà apportées à l'infrastructure. Les mesures de protection déjà prises sont d'ailleurs rappelées dans le dossier.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des modifications des ambiances sonores des voiries existantes, et d'en déduire le cas échéant les mesures supplémentaires à prévoir.

En outre, l'Ae note que le réseau connexe ne semble pas du tout pris en compte dans la modélisation au niveau de Chartres (jonction avec l'A 11, raccordement à la rocade ouest de Chartres) – voir pages 31/32 de l'annexe 1.

Le dossier décrit en particulier une zone d'activité en développement (plateau nord-est de Chartres), sans que le dossier ne précise, dans l'analyse des impacts cumulés, de quelle façon le respect de la réglementation sera garanti, une fois les deux projets réalisés⁵⁹. L'Ae relève notamment que l'avis de l'autorité environnementale relatif au projet de ZAC signalait que "l'ambiance sonore dans l'état initial est modérée sauf pour les riverains des avenues Jean Mermoz et Marcel Proust (ambiance non modérée pouvant aller jusqu'à 67 dB)". Or, l'avenue Marcel Proust intersecte le projet d'autoroute : ce point n'est pas repris dans cette étude d'impact. Le même avis signale également les "émergences sonores fortes engendrées par les avions" de l'aérodrome voisin et concluait alors que le risque de création de PNB ne pouvait être totalement écarté pour les futurs habitants.

L'Ae recommande, pour la périphérie de Chartres, de compléter la modélisation, tenant compte de l'ensemble des sources et des projets connus, et d'en tirer toutes les conséquences nécessaires en termes de mesures d'évitement ou de réduction.

2.3.8. Sécurité routière

La discussion de l'impact du projet pour la sécurité routière n'est pas compréhensible.

En effet, un graphique met en évidence la forte diminution constatée du nombre annuel d'accidents par section de la RN 154 jusqu'à aujourd'hui (de 4 à 8 accidents depuis 2012, par opposition à plus de 10 accidents les années précédentes). Le graphique suivant évoque 4 ou 5 accidents sur la RN 12 depuis 2011, alors que les deux tronçons sont communs entre Nonancourt et Dreux. Sans développer la méthode de calcul, l'étude d'impact conclut : "Compte tenu des trafics attendus sur l'infrastructure et sur les itinéraires concurrents, la mise en service du projet devrait permettre d'éviter 10 accidents par an". Interrogé par les rapporteurs sur le sens de ces différents chiffres, le maître d'ouvrage a précisé :

– que les chiffres relatifs à la RN 154 ne concernent pas le tronçon commun, mais incluent la rocade

⁵⁸ Selon la réglementation applicable en termes de bruit, c'est ce qui peut conduire à requérir des mesures de protection vis-à-vis des habitations existantes.

⁵⁹ Compte tenu de l'application des règles d'antériorité, les projets étant concomitants.

La possibilité de création d'un point noir de bruit (PNB) au niveau de Chartres est un risque pour l'Autorité Environnementale. La non prise en compte du réseau routier connexe à proximité de l'A 11 est également évoquée.

Pièce n°8 Avis délibéré de l'Autorité Environnementale sur l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154), Autorité Environnementale, Septembre 2016, p. 26-27

Effets cumulés du projet avec les autres projets connus

L'autorité environnementale souligne que le projet de ZAC du plateau nord-est de Chartres comporte des informations plus complètes sur le bruit, la qualité de l'air et les impacts sanitaires que l'étude d'impact de l'A 154. Elle rappelle, pour la création de cette ZAC, le risque de création de Point Noir de Bruit, que l'Indice Pollution Population de la situation projet est nettement supérieur à celui de l'état initial, l'absence de mesures ERC.

L'autorité environnementale rappelle que ce constat ne peut qu'être amplifié par le projet A 154.

Pièce n°8 - Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154), Autorité environnementale, Septembre 2016, p. 31

n°2013-135, l'Ae recommandait principalement : d'indiquer les conséquences que pourrait avoir l'A 154 pour ce projet ; de préciser les projections de trafic tenant compte de la possible mise en service de l'A 154 ; de justifier la compatibilité du projet avec les dispositions de l'article L.228-2 du code de l'environnement (itinéraires cyclables) ; de mieux expliciter les résultats de l'étude de bruit et les conséquences à en tirer pour les immeubles proches de la rocade. L'Ae relève la convergence des questions soulevées dans les deux avis, ainsi que l'absence de réponse à ces différentes questions dans l'analyse des impacts cumulés.

L'Ae recommande de rappeler l'avancement des projets envisagés sur la rocade de Dreux et la façon dont le maître d'ouvrage prévoit de répondre aux recommandations convergentes de ses avis, tout particulièrement pour ce qui concerne les impacts sur le trafic et en termes de bruit et les mesures à prévoir pour les itinéraires cyclables.

Aménagement du plateau nord-est de Chartres

Il s'agit d'un projet de ZAC de 283 ha, prévoyant 3 500 logements, 100 000 m² d'activités et de services et 80 000 m² de surfaces commerciales et de loisirs, ayant vocation à se déployer en trois phases, à proximité de l'aérodrome de Chartres, juste à l'ouest du projet, le long de l'A 11⁶⁵. Le dossier le présente, mais ne précise pas si la ZAC a été créée et selon quel phasage elle sera réalisée. Il n'est donc pas exclu que la première phase de la ZAC soit réalisée avant la mise en service de l'autoroute. Les impacts du projet, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation, ne font donc l'objet d'aucune mesure appropriée à ce cumul d'impacts⁶⁶. Il est d'ailleurs intéressant de noter que l'avis de l'autorité environnementale relatif au projet de ZAC comportait alors des informations plus complètes sur le bruit, la qualité de l'air et les impacts sanitaires que la présente étude d'impact. L'Ae ne peut donc que rappeler les principales recommandations de cet avis, aisément transposables au projet d'autoroute :

- "le risque de création de PNB ne peut être totalement écarté pour les futurs habitants";
- "au global, l'indicateur global "indice pollution-population" de la situation avec le projet est nettement supérieur à l'indicateur global de la situation initiale du fait de la croissance de la population et de la répartition des flux de trafic générés par la ZAC" : l'étude air/santé du présent dossier n'en tient donc pas compte.
- "ces constats ne font l'objet d'aucune mesure d'évitement ou de réduction alors que l'étude d'impact mériterait de valoriser les mesures envisagées pour développer les modes de déplacement doux, susceptibles d'avoir un effet positif sur la qualité de l'air"; "l'importance de cet enjeu milite pour qu'il fasse partie intégrante du projet d'aménagement de ZAC".

Ces constats ne peuvent donc qu'être amplifiés par le voisinage du projet examiné ici.

cas, l'avancement de ce projet paraît plus incertain, compte tenu du projet en cours et du déclassement de la rocade qu'il entraînera - les flux résiduels de véhicules apparaissant en outre particulièrement réduits.

⁶⁵ <http://www.chartres.fr/votre-ville/les-grands-projets/le-plateau-nord-est/>

⁶⁶ Le tableau d'appréciation des impacts cumulés précise que "le chantier générera la production de poussières et de gaz à effet de serre", sans mentionner les impacts en termes de qualité de l'air. Pour la phase exploitation, même si le tableau évoque "l'augmentation des produits gazeux polluants", il ne propose aucune mesure d'atténuation, s'appuyant sur les résultats de l'étude air/santé à l'horizon 2042.

Pour le bruit, l'étude d'impact indique que "les modélisations acoustiques dans le cadre du projet intègrent les modifications de trafic à l'échelle d'étude. De fait, l'analyse acoustique réalisée et les mesures définies intègrent les incidences cumulées avec les projets". L'Ae rappelle son analyse du § 2.3.8, dans laquelle elle constatait que le bruit le long de l'A 11 et au niveau de l'avenue Marcel Proust, notamment, n'est pas pris en compte.

L'avis de l'autorité environnementale (préfet de région) signale la suppression de 47 ha de terres agricoles. Ce point n'est pas mentionné dans le tableau appréciant les impacts cumulés.



Pièce C

Notice explicative

Pièce n°12 – Notice explicative - Pièce C - DREAL – octobre 2016 - 56 p.



Tableau des projets connus recensés dans la zone d'étude:

Le lotissement « La Garenne IV » de Gasville-Oisème est mentionné avec un statut d'avancement de projet mentionné comme « inconnu », alors qu'il est réalisé depuis 2015.

Communes	Nom projet	Nature projet	Avancement projet	Source
Vert-en-Drouais, Louvilliers-en-Drouais	Zone de la Pyramide	Réserve foncière à vocation économique	Inconnu	Dreux agglomération
Dreux	Zone d'activités des Livraindières	Projet de requalification/extension de la zone industrielle	Inconnu	Dreux agglomération
Dreux	Zone Chatelet	Projet de requalification	DUP lancée	Dreux agglomération
Dreux	Secteur des Fenots	Création ZAC	En cours d'aménagement	Dreux agglomération
Dreux	Secteur des Bergeronnettes	Lotissement	Projet à l'étude	Dreux agglomération
Vernouillet, Garnay, Luray	Zone d'activités de grande capacité de l'agglomération drouaise	Périmètre proposé pour la zone de grande capacité	Inconnu	Dreux agglomération
Vernouillet	Zone Industrielle de la Croix St Jacques	Extension de la zone d'activité	Inconnu	Dreux agglomération
Saint-Prest	Secteur des Gringales	Lotissement	Projet en cours	Chartres Métropole
Champhol	Zone ludique (Golf)	Création d'un golf	En cours	Chartres Métropole
Champhol	Zone à aménager (habitat)	Logements	Projet à l'étude	Chartres Métropole
Champhol	SDIS	Création SDIS	Mise en service septembre 2015	Chartres Métropole
Gasville-Oisème	Lotissement la Garenne IV	Lotissement	Inconnu	Commune de Gasville-Oisème
Chartres	ZAC du Plateau Nord-Est	Création ZAC	Réalisation à partir de mi 2014	Préfecture de l'Eure-et-Loir
Allones	Eurovia Grandis Travaux	ICPE	Demande d'autorisation d'exploiter	Préfecture de l'Eure-et-Loir

Tableau 1 : Projets connus recensés dans la zone d'études

Pièce n°12 - Notice explicative - Pièce C – DREAL – Octobre 2016 – p. 8

La préservation du cadre de vie des riverains est présentée comme un des enjeux principaux du projet A 154, notamment pour le paysage, la qualité de l'air et le bruit.

Pièce n°12 - Notice
explicative - Pièce C – DREAL
– Octobre 2016 – p. 9

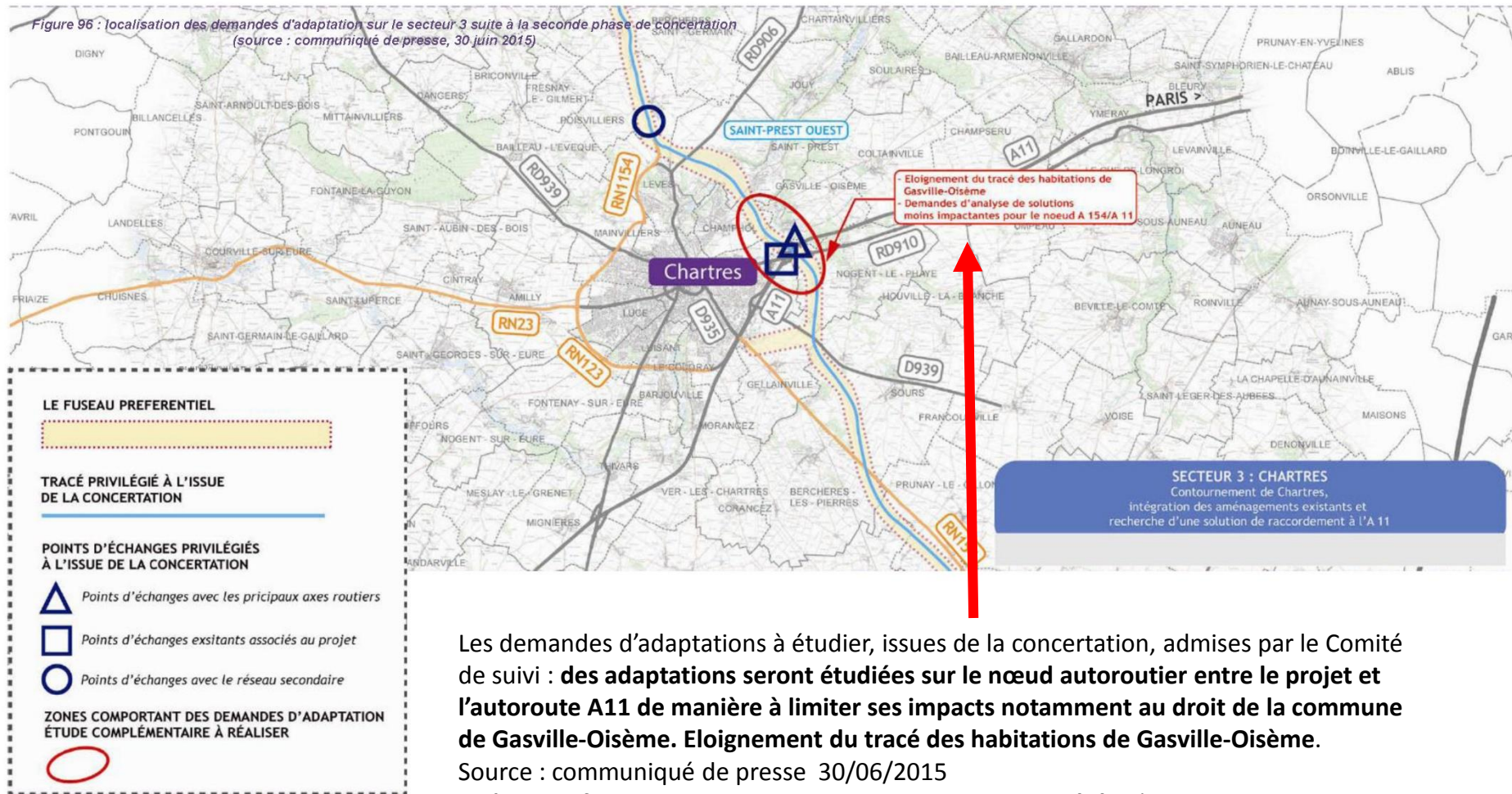
1.3 LES ENJEUX PRINCIPAUX DU PROJET

1.3.1 La préservation du cadre de vie des riverains

Si le projet entend améliorer grandement la qualité de vie des riverains au sein des axes existants, il doit aussi être attentif à préserver celle des autres habitants de la zone. Ainsi, la préservation de la dominante rurale du site est un enjeu capital pour les populations de la zone d'influence.

Le projet a donc inscrit au sein de ses enjeux principaux et intégré dès la conception du projet :

- **la prise en compte du paysage** : les sensibilités paysagères sont essentiellement concentrées autour de l'agglomération chartraine et sont avant tout liées à la directive paysagère de protection des vues de la cathédrale de Chartres ;
- **la prise en compte de la qualité de l'air** : des mesures à l'état actuel et futur, avec ou sans projet ont été réalisées ;
- **la prise en compte du bruit** : des modélisations à l'état actuel et futur avec ou sans projet ont été réalisées.



Les demandes d'adaptations à étudier, issues de la concertation, admises par le Comité de suivi : **des adaptations seront étudiées sur le nœud autoroutier entre le projet et l'autoroute A11 de manière à limiter ses impacts notamment au droit de la commune de Gasville-Oisème. Eloignement du tracé des habitations de Gasville-Oisème.**

Source : communiqué de presse 30/06/2015

Il n'est pas fait mention explicite des habitations considérées (La Garenne III, La Garenne IV, Rue de l'Orme Guyot?).

La place accordée dans la suite du dossier à ces demandes d'adaptation n'est pas claire.

Pièce n°12 - Notice explicative - Pièce C – DREAL – Octobre 2016 – p.26



Pièce D

Plan Général des Travaux

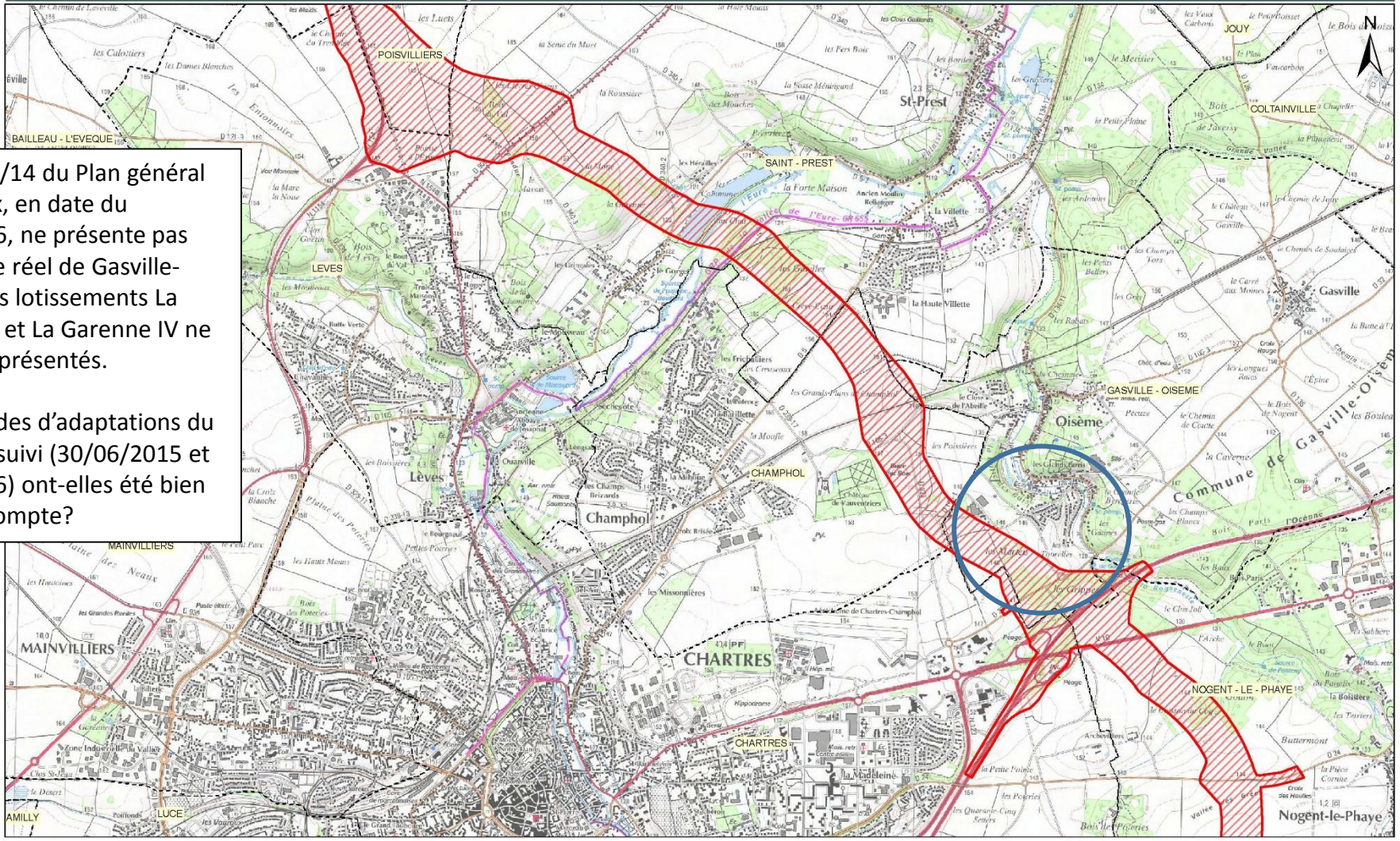
Pièce n°13 - Pièce D
– Plan général des
Travaux – DREAL –
octobre 2016 – 16 p.

Version octobre 2016



La Carte 09/14 du Plan général des travaux, en date du 01/06/2016, ne présente pas l'urbanisme réel de Gasville-Oisème : les lotissements La Garenne III et La Garenne IV ne sont pas représentés.

Les demandes d'adaptations du Comité de suivi (30/06/2015 et 08/01/2016) ont-elles été bien prises en compte?



Limite communale
 Projet objet de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Le 01/06/2016
 0 1 2 Km



RN 154 et RN 12

Le projet d'accélération de l'aménagement à 2 x 2 voies

Pièce E

Résumé non technique

Pièce n°14 – Pièce E –
Résumé non technique –
DREAL – octobre 2016 –
120 p.



Version octobre 2016

La DREAL rappelle, en préambule, le cadre réglementaire de l'étude d'impact, soumis à enquête publique et socle de la DUP

Cela concerne la bonne prise en compte des enjeux environnementaux, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, les mesures ERC.

Pièce n°14 – Pièce E –
Résumé non technique –
DREAL – octobre 2016 –
p. 7

1.5 CADRE RÉGLEMENTAIRE ET CONTENU DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Le présent projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et RN 12 est soumis à enquête d'utilité publique conformément à l'article L.110.1 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique et les articles L.123-1 et suivants du Code de l'Environnement.

L'enquête publique a pour objet d'éclairer sur l'intérêt général de l'opération ainsi que sur son utilité publique. Elle permet notamment de :

- ◆ s'assurer de la bonne prise en compte des préoccupations environnementales ;
- ◆ mettre en compatibilité les documents d'urbanisme qui le nécessitent ;
- ◆ procéder à une première détermination du foncier dont la maîtrise est nécessaire à la réalisation du projet ;
- ◆ procéder au classement des futures voiries dans la catégorie des autoroutes.

L'enquête publique permet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions [...] afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

L'acquisition de parcelles sera nécessaire pour la réalisation du projet. Dans ce cadre, l'enquête d'utilité publique suit les dispositions des articles R112-1 et suivants du Code de l'Expropriation.

Par ailleurs, les articles L122-1 et suivants et R122-1 et suivants du Code de l'Environnement exigent la réalisation d'une étude d'impact préalablement à tout aménagement ou ouvrage qui, par l'importance de ses dimensions et ses incidences, peut porter atteinte à l'environnement. Les conditions d'insertion du projet, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes à l'environnement et les avantages attendus de la réalisation sont traités dans l'étude d'impact (Pièce E du dossier d'enquête publique) définie par ce décret.

Conformément à l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme, la modification de certains zonages communaux et de leur réglementation nécessite la mise en compatibilité de documents d'urbanisme (plans locaux d'urbanisme notamment). Les dispositions pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique font l'objet de dossiers de mise en compatibilité joints au dossier d'enquête publique. Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme motivent également l'enquête publique.

Ils concernent notamment les plans locaux d'urbanisme des communes traversées par le projet et dont l'occupation du sol est modifié par l'implantation du projet sur leur territoire.

▪ Comité de suivi du 30 juin 2015

Le bilan de la concertation a été présenté au cours du comité de suivi du 30 juin 2015. Il a également été présenté la variante de tracé et de points d'échange retenue, ainsi que des demandes d'adaptation à analyser.

○ Le bilan du 2^{ème} temps fort de concertation publique

Entre le 10 décembre 2014 et le 13 février 2015, la DREAL Centre-Val de Loire a proposé à l'ensemble du public et des acteurs du territoire différents moyens d'information et d'expression. Ces 8 semaines de concertation, prolongées jusqu'au 27 février 2015 pour la réception des avis, ont permis de recueillir 977 contributions écrites et orales. 70 % de ces contributions portent sur les questions que la DREAL avait particulièrement souhaité soumettre à la concertation, à savoir le choix du tracé et d'un système d'échanges.

Les acteurs du territoire et les habitants se sont largement mobilisés. Plus de 1 100 personnes au total ont participé aux 4 réunions publiques de la concertation.

Outre les avis émis sur les variantes de tracés et de points d'échanges, des questions et des inquiétudes quant aux impacts potentiels du projet notamment sur le cadre de vie (nuisances sonores, impacts sur le paysage, risques de pollution, etc.) et les activités agricoles ont été exprimées.

Ces éléments éclairent sur les attentes des futurs riverains de l'infrastructure. Ils seront repris dans la prochaine étape d'études qui conduira à l'élaboration du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

○ La variante de tracé et le dispositif de points d'échanges privilégiés

La concertation des acteurs locaux et du public ont permis de faire émerger la variante de tracé et le dispositif de points d'échanges privilégiés. Ces derniers pourront être ajustés par endroits pour intégrer les enseignements tirés des contributions :

◆ Dans le secteur Nonancourt-Dreux :

- Au Nord, la variante retenue est la variante « Buray Est », avec pour adaptation à étudier un décalage du tracé permettant un passage au sud du Centre E. Hoff (commune de Saint-Lubin des Joncherets). Le système de points d'échanges comprendra un échange direct entre le projet et la RN 12 pour éviter un retour du trafic sur l'itinéraire de substitution en traversée de Saint-Rémy-sur-Avre, ainsi qu'un point d'échanges desservant la commune de Saint-Lubin des Joncherets, à étudier au niveau de la RD117 ;
- Au Sud du secteur, la variante retenue est la variante « Louvilliers Est ». Les adaptations à étudier porteront sur un décalage du franchissement de la vallée de la Blaise plus au sud pour permettre un éloignement du hameau de Chambléan, sans pour autant provoquer de nuisances supplémentaires sur d'autres communes, ainsi qu'un passage à équidistance entre

les communes de Vermouillet et Allainville. L'échangeur proposé pour la desserte du Sud de Dreux sur la RN154 est retenu.

- Au sujet de la RN12 : la solution de réaménagement sur place de la RN12 sur la section comprise entre l'est de Dreux (franchissement de la Blaise) et le Plessis-sur-Vert (à hauteur des stations-service) est confirmée ; un itinéraire de substitution sera créé en parallèle et devra être le plus rectiligne possible. L'échangeur proposé en traversée nord de Dreux avec l'Avenue Wilson est retenu, ce qui portera à 4 le nombre de points d'échanges sur la RN12.

◆ Entre Dreux et Chartres, la 2x2 voies existante est réutilisée, en incluant un échangeur avec la RD 28 au niveau de la commune de Tremblay-les-Villages ;

◆ Dans le secteur de Chartres :

- L'option « Saint-Prest Ouest » est retenue ;
- Un point d'échanges au niveau de la commune de Poisvilliers (diffuseur avec la RD1154 au nord de Chartres) est retenu ;

○ Des adaptations seront étudiées sur le noeud autoroutier entre le projet et l'autoroute A11 de manière à limiter ses impacts notamment au droit de la commune de Gasville-Oisème ;

◆ Dans le secteur Chartres sud-A 10 :

- Un aménagement à l'Ouest de la route actuelle (variante « Ymonville ouest ») est retenu ;
- Le point d'échanges avec la RD 17 est confirmé ;
- La variante « Fresnay sud » est retenue. Sur ce secteur, un raccordement plus au sud sur l'autoroute A10 devra être considéré afin de limiter les impacts vis-à-vis du hameau de Pitheaux. La prise en compte des enjeux agricoles conduit également à rechercher des adaptations consistant à se rapprocher de l'ancienne voie ferrée.

L'éloignement du tracé des habitations de Gasville-Oisème, une des deux demandes d'adaptation admises par le comité de suivi du 30/06/2015, n'apparaît plus dans le RNT de l'Etude d'impact.

Description générale du projet retenu

L'infrastructure projetée chemine entre Champhol et Oisème, puis passe sous l'A 11 et la RD 910.

Aucun élément ne permet de mesurer la proximité de l'ouvrage avec les habitations de Oisème, ni le franchissement de la Roguette au niveau du nœud avec l'A 11.

Le franchissement de la voie ferrée en remblais ou en déblais n'est pas explicité.

Pièce n°14 – Pièce E –
Résumé non technique –
DREAL – octobre 2016 –
p. 27

Secteur 3 : Contournement de Chartres (Poisvilliers / Prunay le Gillon)

○ Longueur

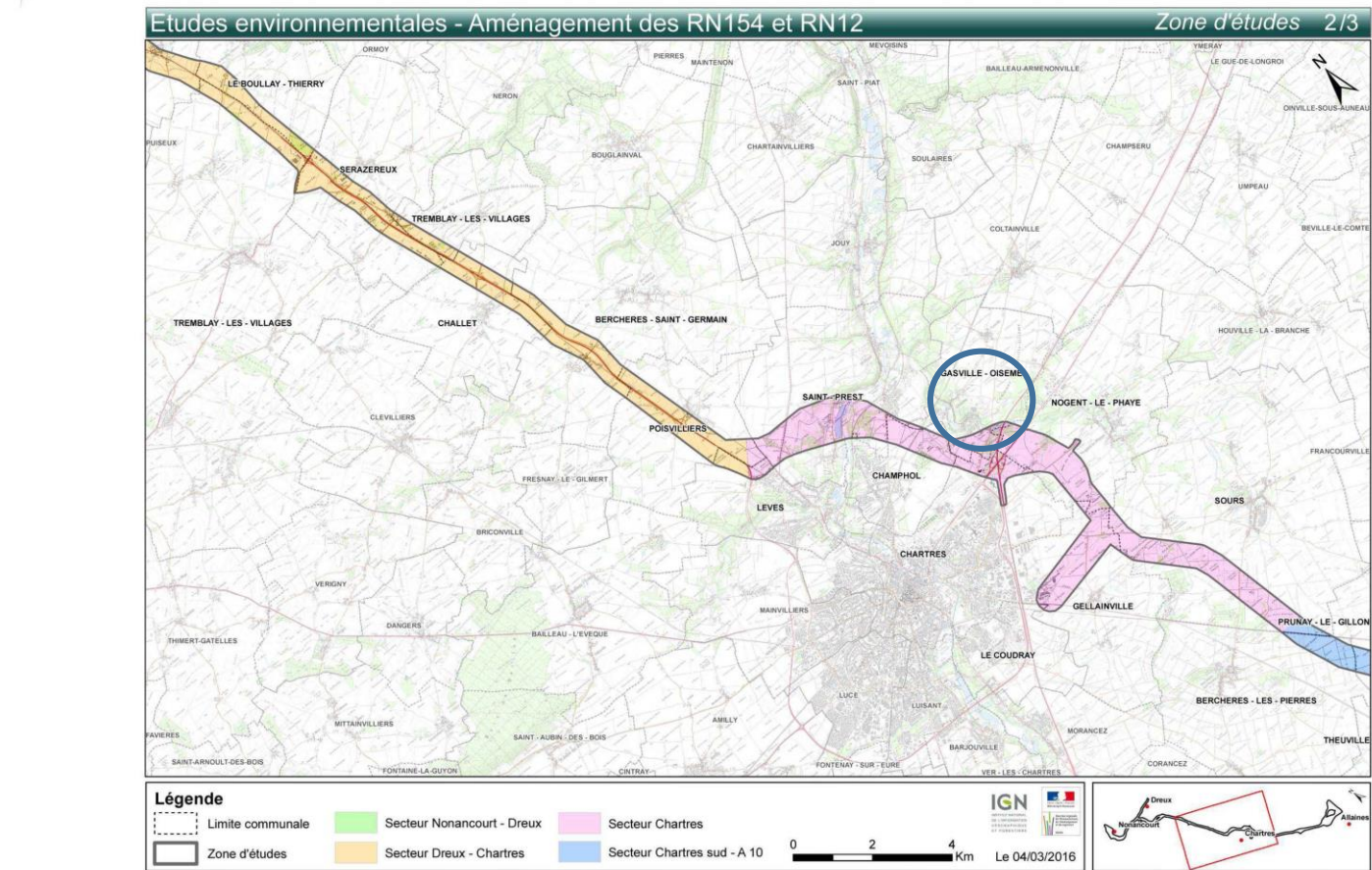
Ce tronçon est d'une longueur de 18,8 km environ.

○ Situation

Le projet se raccorde sur la RN 154 actuelle à hauteur de Poisvilliers, le tracé s'écarte ensuite de l'axe de la RN 154 actuelle en s'orientant vers l'Est.

L'infrastructure projetée franchit la vallée de l'Eure à l'Ouest du lieu-dit « Les Herailles » et d'un point de captage d'alimentation en eau potable, puis elle franchit une voie ferrée.

Elle chemine entre Champhol et Oisème, puis passe sous l'autoroute A 11 et sous la RD 910.



Malgré l'échelle, on peut voir que la carte Zone d'études 2/3, en date du 04/03/2016, ne comporte pas les lotissements La Garenne III et La Garenne IV dans le fuseau préférentiel.

Pièce n°14 – Etude d'impact RNT – DREAL – Octobre 2016 – p.33

Figure 18 : Fuseau préférentiel- Planche 2/3 (Source : DREAL Centre-Val de Loire)



Absence de la Roguenette (cours d'eau type 2) sur la carte, aucun corridor écologique ou réservoir écologique n'est mentionné sur le secteur 3 de Chartres (contournement Est).

Les trames vertes et bleues définies par le **Plan Vert de Chartres Métropole**, adopté en 2013, ne sont ni mentionnées ni figurées.

Pièce n°14 – Etude d'impact
RNT – DREAL – Octobre 2016 –
p. 46

TRAME VERTE ET BLEUE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

• Trame verte et Bleue

Le schéma régional de cohérence écologique de la partie orientale de la Normandie a été adopté par arrêté du préfet de région le 18 novembre 2014, après son approbation par le Conseil régional par délibération en séance du 13 octobre 2014. Quant au schéma régional de cohérence écologique du Centre-Val de Loire, ce dernier a été adopté par arrêté du préfet de région le 16 janvier 2015, après son approbation par le Conseil régional par délibération en séance du 18 décembre 2014.

À l'échelle de la zone d'études, deux paysages écologiques distincts sont identifiés :

- ♦ **Le secteur de Dreux** qui est largement dominé par le paysage écologique du Thymerais-Drouais, paysage de transition entre les vastes champs cultivés ouverts du plateau beauceron, les ensembles bocagers du Perche et de la Normandie voisine. Les vallées de l'Avre et de la Blaise et les principaux boisements structurent localement le réseau écologique ;
- ♦ **Le paysage écologique du bassin de vie de Chartres** qui est quant à lui caractéristique de la Beauce : vastes champs cultivés ouverts (openfields) parcourus par quelques vallées peu encaissées. Une ambiance plus bocagère et forestière se dessine vers l'Ouest (abords du Perche). Les axes des corridors écologiques locaux se concentrent sur les vallées : Eure, Voise, Drouette, Loir et Vallée de Paray. Ce bassin de vie est concerné par un réservoir de biodiversité de la sous-trame des « milieux cultivés ».

La zone d'étude intercepte :

- ♦ Des réservoirs biologiques :
 - ✓ de la sous-trame « pelouses calcaires » (sites des pelouses de la côte Blanche, des pelouses de la petite côte et des pelouses d'Ymonville) sur les communes de Garnay, Dreux, Prasville et Ymonville ;
 - ✓ de la sous-trame « cultures » en partie Sud de la zone d'études ;
 - ✓ de la sous-trame « forêt calcaire, acide alluviale » sur les communes de Dreux, Fresnay-l'Évêque, et Garnay. (sites de « Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet », « vallée du Loir et affluents aux environs de Château-dun », « Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet et vallons affluents »).
- ♦ Des corridors diffus de la sous-trame « Pelouse et lisière sèches sur sols calcaires » sur les communes d'Allainville, Dreux, Fresnay l'Évêque, Garnay, Prasville, Tréon, Vernouillet, Vert en Drouais et Ymonville.
- ♦ Des corridors diffus de la sous-trame « milieux boisés » en partie Nord avant tout de la zone d'études et plus ponctuellement sur la commune de Fresnay-l'Évêque.

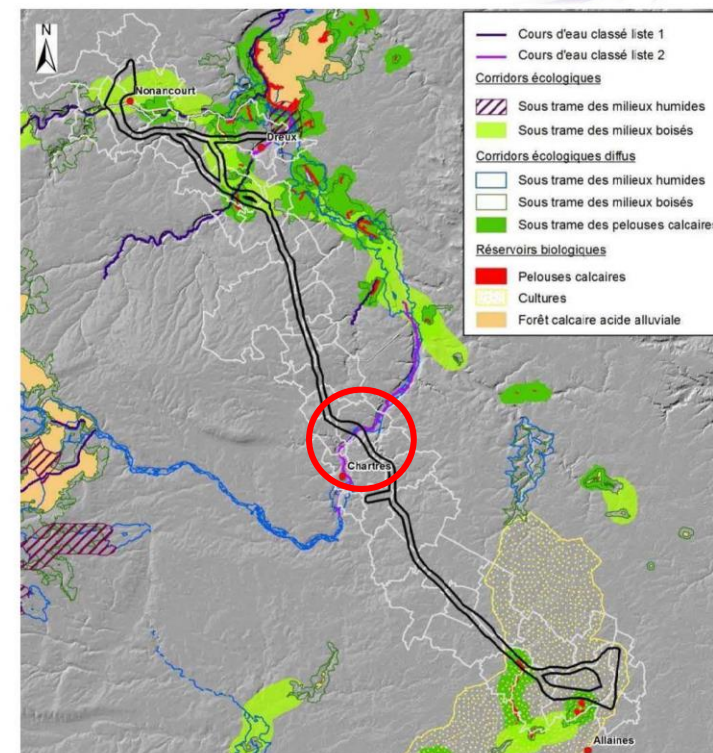


Figure 21 : Corridors écologiques et réservoirs biologiques identifiés à l'échelle de la zone d'études (Source : SRCE Régions Haute-Normandie et Centre - Val de Loire)

- **Continuités écologiques**

Secteur 1 : Nonancourt – Dreux

Le fuseau d'études présente deux grandes problématiques de fonctionnalité pour la faune.

Les déplacements de la grande faune (ongulés, en particulier le Cerf) se font à l'échelle de l'ensemble du fuseau, avec une majorité d'animaux à l'Ouest de Dreux. Les réseaux d'axes de déplacement sont nombreux et complexes. Des points de concentration (liés surtout aux traversées d'infrastructures ou de rivières et aux contournements de l'urbanisation) sont toutefois identifiés. Les plus fortes densités d'animaux se localisent non loin de l'agglomération de Dreux, où un corridor important se dessine. Côté Nord, près de Nonancourt, la mise à 2 x 2 voies de la RN 154 a contraint beaucoup d'ongulés à la traverser plus au Nord, mais les déplacements sont pour l'instant très diffus dans ce secteur.

Les axes de vol des chauves-souris suivent sans surprise les linéaires arborés dans les zones les plus riches, à savoir les vallées alluviales. La Blaise en amont de Dreux, l'Avre et l'Eure sont identifiées comme les zones présentant les enjeux les plus significatifs. L'activité chiroptérologique y est forte et la diversité d'espèces maximale. Ailleurs, plusieurs boisements, en général importants et suffisamment anciens, se démarquent également, sans montrer cependant la même diversité ni le même niveau d'activité. C'est le cas pour le Bois de Bontemps au Nord, la Vallée des Rois à la Poterie, le Bois de la Mare du Sud au Plessis-Chaumont.

Ces deux sujets forment un des enjeux importants du fuseau. Les autres problématiques de fonctionnalité sont d'un niveau inférieur. Elles concernent par exemple les axes migratoires des oiseaux (pas d'axe privilégié, intérêt légèrement supérieur pour les vallées alluviales) ou les rivières (axes pour les poissons, les mammifères semi-aquatiques ou les mollusques).

Secteur 2 : Dreux – Chartres

L'aire d'étude est principalement occupée par des champs cultivés dont aucun n'a été identifié comme réservoir de biodiversité. Les enjeux fonctionnels de ces milieux sont globalement faibles.

Secteur 3 : Chartres

À l'échelle locale, les petits boisements servent de relais notamment pour les mammifères, bien qu'aucun corridor écologique fonctionnel pour la sous-trame des milieux boisés n'ait été mis en évidence.

Les milieux humides de la vallée de l'Eure (prairies, haies, dépressions humides...) et de la vallée de la Roguenette (boisements, prairies) forment un complexe d'intérêt écologique constituant les enjeux principaux de préservation sur l'aire d'étude.

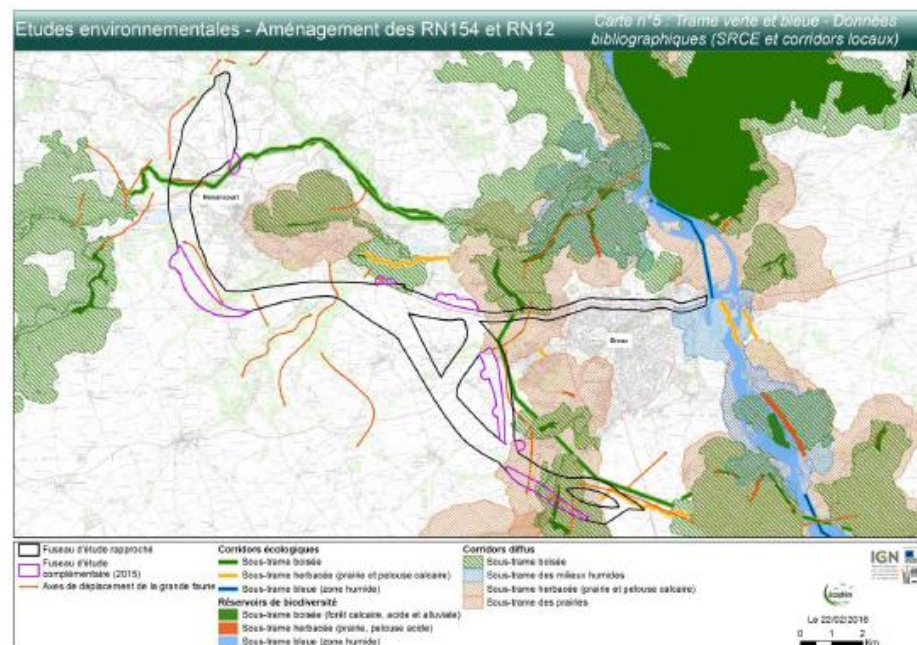


Figure 22 : Trame verte et bleue – données bibliographiques (SRCE et corridors locaux) – et axes de déplacement grande faune identifiés sur le Secteur 1 (source : écosphère, diagnostic écologique, analyse des impacts et mesures, février 2016)

Aucun corridor écologique fonctionnel n'est mis en évidence, bien que les milieux humides et les boisements de la vallée de l'Eure et de la vallée de la Roguenette soient mentionnés comme formant un « complexe d'intérêt écologique ».

Secteur 3 : Chartres

Zones humides

Les enjeux de préservation des zones humides sont mentionnés pour la vallée de la Roguenette et ses rûs, dont celui qui est perpendiculaire à la Fontaine de Gallardon.

Des enjeux de niveau moyen ont été identifiés au niveau de la vallée de la Roguenette, notamment pour l'aulnaie-frênaie et pour la présence de l'Agrion de Mercure.

Le lotissement La Garenne IV ne figure pas sur cette carte réalisée sur fond de photographie aérienne.

Pièce n°14 – Etude d'impact
RNT – DREAL – Octobre 2016 –
p. 49

Des enjeux de préservation des zones humides existent et sont localisés :

- ♦ dans la vallée de l'Eure, sur un secteur situé sur la commune de Gasville-Oisème le long d'un ru perpendiculaire à la Fontaine de Gallardon ;
- ♦ dans la vallée de la Roguenette, sur un secteur situé le long d'un ru perpendiculaire à la Source de Fonteny à Nogent-le-Phaye ;

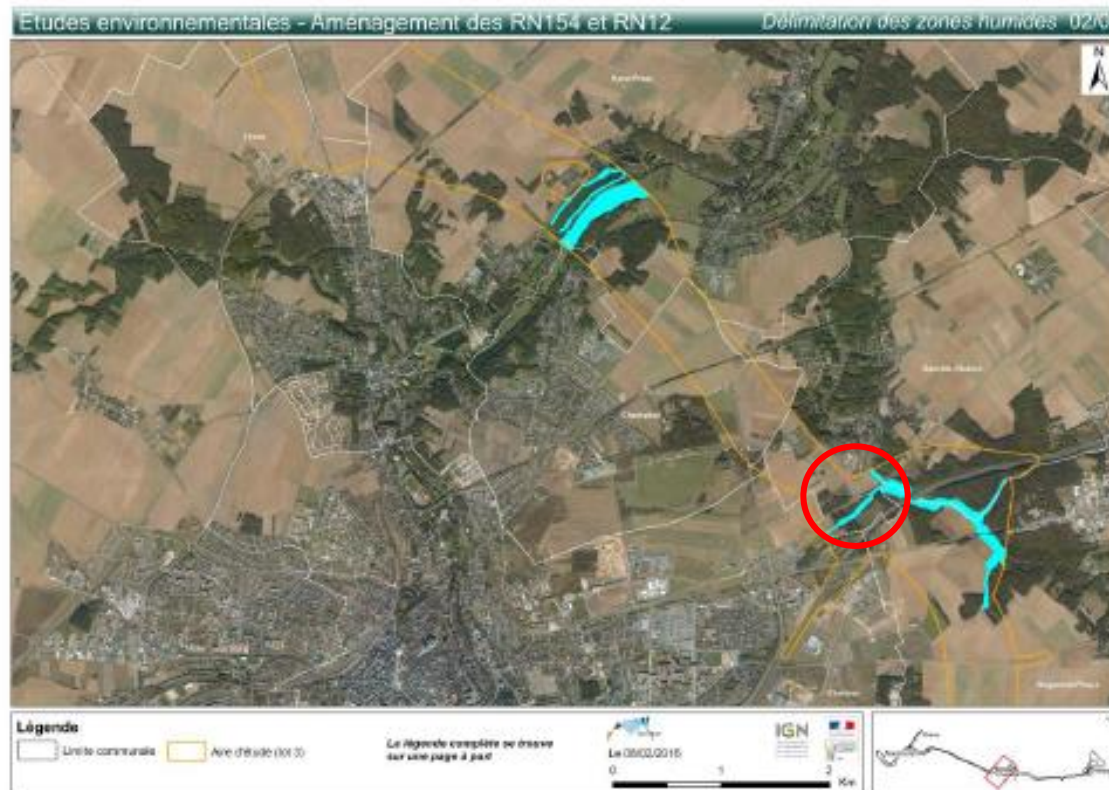


Figure 25 : Zones humides identifiées sur le secteur 3 au niveau des vallées de l'Eure et de la Roguenette (source : Biotope, diagnostic écologique, analyse des impacts et mesures, février 2016)

Perspectives de développement urbain

Parmi les 14 projets majeurs à vocation d'habitat ou économique recensés à l'échelle de la zone d'études, en octobre 2016, le lotissement La Garenne IV, pourtant construit depuis 2015, est mentionné avec un statut d'avancement de projet « inconnu ».

On se demande comment une telle erreur est possible, après la visite sur place du sous-préfet de Dreux en charge du dossier, M. Frédéric Rose, le 3 avril 2015, venu constater la réalité de la construction du lotissement (cf courrier mairie Gasville-Oisème).

Pièce n°14 – Etude d'impact RNT – DREAL – Octobre 2016 – p. 53

PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

La zone d'études s'insère dans un secteur dominé par les terres agricoles, toutefois, depuis une période de plus de 20 ans une tendance vers l'artificialisation des sols est observée, que ce soit pour de l'urbanisation ou de l'extraction de matériaux.

14 projets majeurs à vocation d'habitat ou économique sont recensés à l'échelle de la zone d'études :

Communes	Nom projet	Nature projet	Avancement projet	Source
Vert-en-Drouais, Louvilliers-en-Drouais	Zone de la Pyramide	Réserve foncière à vocation économique	Inconnu	Dreux agglomération
Dreux	Zone d'activités des Livraindières	Projet de requalification/extension de la zone industrielle	Inconnu	Dreux agglomération
Dreux	Zone Chatelet	Projet de requalification	DUP lancée	Dreux agglomération
Dreux	Secteur des Fenots	Création ZAC	En cours d'aménagement	Dreux agglomération
Dreux	Secteur des Bergeronnettes	Lotissement	Projet à l'étude	Dreux agglomération
Vernouillet, Garnay, Luray	Zone d'activités de grande capacité de l'agglomération drouaise	Périmètre proposé pour la zone de grande capacité	Inconnu	Dreux agglomération
Vernouillet	Zone Industrielle de la Croix St Jacques	Extension de la zone d'activité	Inconnu	Dreux agglomération
Saint-Prest	Secteur des Gringales	Lotissement	Projet en cours	Chartres Métropole
Champhol	Zone ludique (Golf)	Création d'un golf	En cours	Chartres Métropole
Champhol	Zone à aménager (habitat)	Logements	Projet à l'étude	Chartres Métropole
Champhol	SDIS	Création SDIS	Mise en service septembre 2015	Chartres Métropole
Gasville-Oisème	Lotissement la Garenne IV	Lotissement	Inconnu	Commune de Gasville-Oisème
Chartres	ZAC du Plateau Nord-Est	Création ZAC	Réalisation à partir de mi 2014	Préfecture de l'Eure-et-Loir
Allonnes	Eurovia Grands Travaux	ICPE	Demande d'autorisation d'exploiter	Préfecture de l'Eure-et-Loir

Figure 27 : Projets connus recensés dans la zone d'études

LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Au total, ce sont 7 zones d'activités économiques qui sont recensées dans le secteur d'études et 3 projets de zones d'activités.

Les activités économiques

La ZA du Bréharet, intercepté par le projet, n'est pas mentionnée parmi les 7 zones d'activités et les 3 projets de zones d'activités recensées dans le cadre de l'étude d'impact.

Commune	Zone d'activité
Nonancourt	ZA Route de Damville
Dreux	Zone industrielle Nord / ZA des Livraindières
Dreux	Zone industrielle des Châtelets
Vernouillet	Zone industrielle de la Croix Saint Jacques
Garnay	Zone industrielle de la Tisonière
Gellainville	Zone industrielle de Chartres-Gellainville / Jardins d'entreprises
Boisville-la-Saint-Père	Zone industrielle de Demainville

Figure 29 : Zones d'activités présentes dans la zone d'études

Les projets de zones d'activités sont les suivantes :

- ◆ La zone d'activités des Brosses à Nonancourt ;
- ◆ La zone d'activités de la vallée du Saule sur les communes de Tremblay-les-Villages, Sézazereux et Le Boullay-Thierry ;
- ◆ L'extension du Jardin d'entreprises au niveau de Chartres, Nogent-le-Phaye et Gellainville.

Par ailleurs, des zones d'exploitation de carrières sont situées le long de la RN 154 dans le secteur 4 : Chartres Sud – A 10.

Cadre de vie et santé publique

Le résumé non technique présente **une amélioration de l'ambiance sonore sur le réseau secondaire** :

- Légère augmentation du niveau sonore, non perceptible, sur certains axes routiers dont la RD 910.

- Des effets induits négligeables et inférieurs aux seuils réglementaires.

Une amélioration ponctuelle de la qualité de l'air:

- Avec toutefois une légère dégradation au droit du projet à déplorer.

- Le calcul de l'Indice Pollution Population montre que le projet A 154 induirait une évolution positive de l'exposition des populations dans la bande d'étude.

Cette affirmation est contredite par l'étude d'impact (cf. pièce n°17)

Pièce n°14 – Etude d'impact
RNT – DREAL – Octobre 2016 –
p. 62

CADRE DE VIE ET SANTÉ PUBLIQUE

AMÉLIORATION DE L'AMBIANCE SONORE SUR LE RÉSEAU ROUTIER SECONDAIRE

La mise en service du projet entraînera une variation des flux de véhicules sur le réseau routier secondaire. Sur la grande majorité des routes secondaires de l'aire d'étude, une légère à forte amélioration de l'ambiance sonore est attendue : c'est en particulier le cas pour la RN 12 entre RN 154 et Saint-Rémy, la rocade Ouest de Dreux et la RD24-RN23.

Une légère augmentation du niveau sonore est attendue pour certains axes routiers tels que la RD 910. Cependant, l'augmentation reste inférieure à 2 dB(A) ce qui n'est pas significatif et pas audible pour un individu.

Pour l'ensemble des axes routiers à proximité du projet, les effets induits sont négligeables et inférieurs aux seuils réglementaires. Aucune protection acoustique n'est à mettre en œuvre.

AMÉLIORATION PONCTUELLE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

L'étude Air et Santé réalisée par le bureau d'étude Egis dans le cadre des études préalables montre une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude entre l'état initial et l'état de référence pour du fait du renouvellement du parc automobile entre 2010 et 2042 et ce, malgré l'augmentation du kilométrage parcouru (+22 %) ;

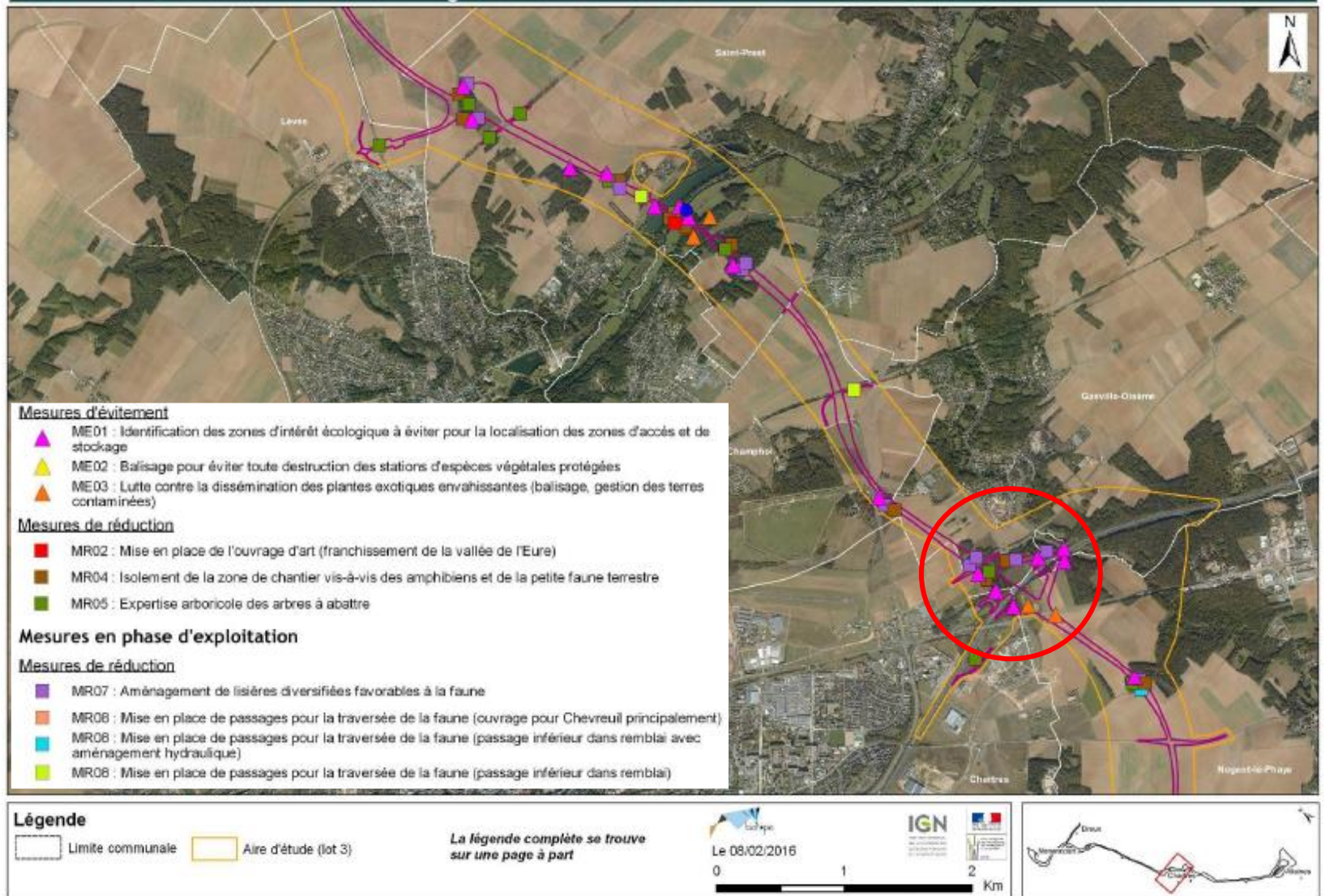
Par ailleurs, une légère amélioration de la qualité de l'air est observée au droit de la RN 12, de la Rocade de Dreux et de celle de Chartres, de la traversée de Chartres et de la pénétrante Est de cette ville. En revanche, une légère dégradation de la qualité de l'air au droit du projet du fait de sa réalisation est à déplorer. Toutefois, la réalisation du projet n'induirait aucun dépassement des normes de la qualité de l'air en vigueur.

En termes de santé publique, le calcul de l'Indice Pollution Population, indicateur sanitaire simplifié, indique que la réalisation du projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et RN 12 induirait une évolution positive de l'exposition des populations présentes dans la bande d'étude.

Mesures d'insertion écologique

De nombreuses mesures d'évitement et de réduction écologiques sont prévues pour le secteur du franchissement de la Roguenette et du nœud A 11/ A 154.

Le lotissement La Garenne IV ne figure pas sur cette carte réalisée sur fond de photographie aérienne.



Pièce n°14 – Etude d'impact RNT – DREAL – Octobre 2016 – p. 80



Pièce E

Etude d'impact

Volume 1

Pièce n°15 - Pièce E – Etude d'impact – volume 1 – DREAL – octobre 2016 – 158 p.



Contenu de l'étude d'impact

Études obligatoires et réglementaires: description du projet, analyse de l'état initial, analyse des effets cumulés, mesures ERC, analyse des enjeux écologiques, analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances.

L'étude d'impact comporte 11 chapitres.

Pièce n°15 - Pièce E –
Etude d'impact –
volume 1 – DREAL –
octobre 2016 – p.9

2 CONTENU DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Le contenu de l'étude d'impact est élaboré tel qu'il est défini à l'article R 122-5 du Code de l'Environnement.

Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Ainsi, l'étude d'impact comprend obligatoirement :

- ◆ Le nom des auteurs de l'étude et leurs qualifications ;
- ◆ Le résumé non technique ;
- ◆ L'appréciation des impacts du programme de l'opération.

De plus, elle doit contenir conformément au décret n°2011-2019 portant réforme des études d'impact :

- Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions : exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement du projet, le pétitionnaire devra notamment indiquer, les superficies nécessaires à la construction et les modes d'occupation (acquisitions totales, acquisitions suivies de rétrocessions, locations, ...), leurs utilisations et les éventuelles dispositions de remise en état ; les principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant la phase de construction puis d'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendues résultant du fonctionnement du projet proposé ;
- Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet ;
- Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme du projet sur l'environnement ;
- Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus ;
- Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ;
- La compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par les documents d'urbanisme opposables, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes ;
- Les mesures envisagées par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes, l'exposé des effets attendus de ces mesures et une présentation des modalités de suivi de ces mesures ;
- L'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement ;
- Une description des difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.

Pour les projets d'infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend, en outre :

- Une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
- Une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet ;
- Une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité et l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet ;
- Une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour évaluer et en étudier les conséquences.

Conformément à l'article R.414-10-3° du code de l'environnement, les travaux et projets devant faire l'objet d'une étude d'impact sont soumis à évaluation des incidences Natura 2000. Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 fait l'objet d'un volume individualisé, joint au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Ainsi, l'étude d'impact du présent dossier comporte les chapitres suivants :

Chapitre I : Sommaire

Chapitre II : Préambule

Chapitre III : Résumé non technique

Chapitre IV : Appréciation des impacts du programme

Chapitre V : Description du projet et esquisse des principales solutions de substitution examinées

Chapitre VI : Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet

Chapitre VII : Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme du projet sur l'environnement et la santé – mesures pour éviter, réduire ou compenser ces effets

Chapitre VIII : Analyse des impacts cumulés du projet avec d'autres projets connus

Chapitre IX : Compatibilité du projet avec l'affectation du sol définie par les documents d'urbanisme et son articulation avec les plans, schémas et programmes

Chapitre X : Analyse des méthodes utilisées et description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées pour réaliser l'étude

Chapitre XI : Auteurs des études

ANALYSE DU TERRITOIRE

- Les études environnementales mises en œuvre dans la bande d'étude couvrent cinq grands domaines (sont reportés en **rouge** ceux qui présentent des manques ou des erreurs) :
- MILIEU PHYSIQUE: Climat, topographie, géologie, **eaux superficielles et souterraines**, risques naturels
- MILIEU NATUREL: Zones d'intérêt remarquables, habitats naturels, flore, faune, **trames vertes et bleues et continuités écologiques**, zones humides
- MILIEU HUMAIN: **urbanisme réglementaire**, servitudes d'utilité publique, **perspectives de développement urbain**, contexte socio-économique, **les activités économiques**, agriculture et sylviculture
- PAYSAGE: **directive paysagère de protection des vues de la cathédrale de Chartres**, patrimoine et loisirs
- CADRE DE VIE: **Ambiance acoustique, qualité de l'air**

- **Option Est rapprochée**

Il s'agit d'un tracé neuf de 19 km à l'Est de Chartres, déviant par l'Ouest Saint-Prest, Gasville-Oisème, Nogent-le-Phaye, et Sours. L'option se raccorde au Sud sur le contournement de Prunay-le-Gillon – Allonnes.

Elle franchit la vallée de l'Eure suivant deux variantes. Le premier franchissement s'effectue au niveau des Hérailles, au Nord de Champhol dans un secteur où les pentes sont peu marquées mais où est situé un plan d'eau. La variante de franchissement se situant plus à l'Ouest de Saint-Prest dans une zone où les pentes sont plus prononcées est caractérisée par la présence de plusieurs habitations en pied de coteau. L'option passe ensuite entre Champhol et Oisème avant de franchir l'A 11 et la N 10. Après avoir dépassé Nogent-le-Phaye l'option se raccorde à la RN 154 actuelle au Nord de Bonville. La branche principale de l'option se dirige vers le Sud et traverse la RN 154 actuelle à l'Est de Berchères-les-Pierres. Elle s'oriente ensuite parallèlement à l'axe actuel de la RN 154 en direction d'Allonnes.

Description des options étudiées

Option Est rapprochée

L'option passe entre Champhol et Oisème avant de franchir l'A 11 et la N 10.

La carte représente le fuseau de l'option Est rapprochée. En zoomant, on peut remarquer qu'il passe sur la ZA du Bréharet et dans Oisème, à l'emplacement des lotissements La Garenne III et IV.

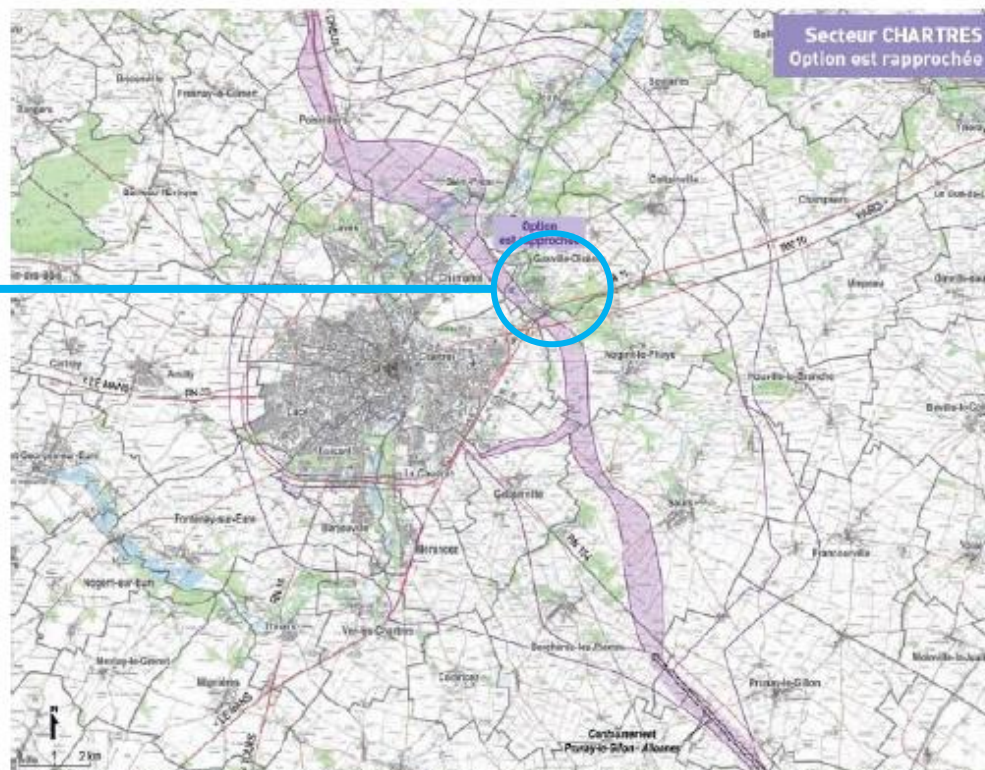
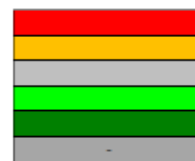


Figure 49 : Option Est rapprochée (source : « Étape 2 : Analyse comparative des options de passage, V0e, Egis Environnement »)

2. enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire			Option Ouest rapprochée	Option Ouest éloignée	Option Est rapprochée	Option Est éloignée
2.1 Lutter contre le changement climatique et anticiper ses conséquences	Réduire les émissions de gaz à effet de serre	Bilan carbone en phase exploitation	-	-	-	-
	Prendre en compte le changement climatique	Nombre de franchissements de cours d'eau				
		Nombre de points bas en déblai				
2.2 Préserver la biodiversité	Préserver les milieux et les espèces	Nombre de sites à enjeux moyens à forts connus et concernés (pour 1000 ha)				
		Nombre de zonages réglementaires touchés (pour 1000 ha)				
	Préserver les continuités écologiques	Nombre d'zones de déplacement coupées				
2.3 Préserver le cadre de vie	Protéger les paysages et le patrimoine	Nombre de sites patrimoniaux interceptés par l'itinéraire				
		Part de surface non urbanisée interceptée				
	Réduire les nuisances	Estimation du nombre d'habitants, sous l'emprise de l'option de passage, impactés par les nuisances acoustiques (pour 1000 ha)				
		Estimation du nombre d'habitations, sous l'emprise de l'option de passage, impactées par les nuisances acoustiques (pour 1000 ha)				
		Part de surface autour des bâtis sensibles, situés sous ou aux environs de l'emprise de l'option de passage, impactée par les nuisances acoustiques				
	Prendre en compte les risques naturels et technologiques	Part de surface interceptant un zonage PPRi et/ou PPRt				
2.4 Protéger les ressources	Protéger la ressource en eau	Part de surface interceptant un périmètre de protection éloigné et/ou rapproché				
		Economiser les ressources agricoles et forestières	Part de surface agricole et forestière interceptée par le scénario :			
	Nombre de parcelles agricoles et forestières interceptées par le scénario (pour 1000 ha)					
	Economiser les ressources du couvert	Nombre d'ouvrage d'art non courant				
Nombre d'ouvrage d'art courant par km						

			Option Ouest rapprochée	Option Ouest éloignée	Option Est rapprochée	Option Est éloignée
2.5 Favoriser un aménagement durable des territoires	Cohérence avec les politiques d'aménagement	Part de surface interceptant une zone d'activité				
		Développement équilibré des territoires ruraux et urbains				
3. Enjeux sociaux et économiques						
3.1 Renforcer l'attractivité économique des territoires	Contribuer au développement économique	Emplois directs/indirects créés, chiffre d'affaire des activités directement impactées, nombre d'entreprises attendues				
		Favoriser une agriculture pérenne				
	Contribuer au développement touristique	Perte pour l'économie agricole, situation spatiale des parcelles agricoles, perte de complémentarité des filières				
		Nombre de sites touristiques interceptés par le scénario (pour 1000 ha)				
3.2 Contribuer à une meilleure équité sociale	Rendre accessible l'autoroute	Temps de parcours (péage fermés) itinéraire A10/A11				
	Créer des emplois dans la région	Nombre d'emplois directs et indirects créés par l'infrastructure en phase travaux et exploitation				
3.3 Rechercher la viabilité économique du projet	Maîtriser les coûts	Coûts d'aménagement du scénario en M€				
		Assurer un équilibre entre rentabilité et subvention publique				
		Taux de retour sur investissement				
		Valeur actualisée nette				



Option franchement moins favorable que les autres
Option moins favorable que les autres
Option dans la moyenne
Option plus favorable que les autres
Option franchement plus favorable que les autres
Information manquante

Tableau 2 : Évaluation des options sur le secteur 3 Contournement de Chartres à partir des codes couleur (source : « Étape 2 : Analyse comparative des options de passage, V0e, Egis Environnement »)

La réalité des enjeux concernant le contournement Est rapproché ont-ils été équitablement pris en compte pour cette évaluation?

Axes	Objectifs et fonctionnalités	Chartres- secteur 3	
		variantes	
		Saint Prest Est	Saint Prest Ouest
2.5 Favoriser un aménagement durable des territoires	Cohérence avec les politiques d'aménagement		
	Développement équilibré des territoires ruraux et urbains		
3.3 Rechercher la viabilité économique du projet	Maîtriser les coûts		

Figure 81 : Grille de comparaison des variantes de tracé sur le secteur 3 : Contournement Nord-Est de Chartres (source : Etape 3 : Identification et comparaison des hypothèses de tracé au sein du fuseau préférentiel, Egis, 2015)

○ Variantes de solutions d'échanges

Figure 82 : Extrait de la carte des hypothèses de tracés et des points d'échanges sur le secteur 3 – Contournement



- À enjeu paysager fort à très fort : zone de transition définies dans la directive paysagère de la Cathédrale
- Marqué par la proximité d'une mare avec présence
- **Point d'échanges 3B : Liaison A 11 - projet RN 1**

La bifurcation autoroutière serait assurée par un nœud autoroutier complet entre l'autoroute A 11 et la future infrastructure.

Le diffuseur A 11 – RD 910 existant serait ainsi accessible depuis la RN 154 aménagée et assurerait plusieurs fonctions essentielles pour la ville et plus généralement l'agglomération : il s'agirait de l'entrée de ville principale (connexion au cœur de ville, accès à la cathédrale et la gare), il assurerait donc une desserte de très bonne qualité avec les zones industrielles situées à l'Est de la ville (secteur en plein développement actuellement).

Au niveau environnemental, cette option s'intègre dans un secteur :

- À enjeu paysager fort : zone de transition définies dans la directive paysagère de la Cathédrale de Chartres ;

- Avec des espaces boisés classés (Bois de Grippes sur la commune de Gasville-Oisème) ;
- Marqué par la présence d'une canalisation de gaz (GRTgaz)
- Avec des projets d'urbanisation : ZAC du Plateau Nord-Est, ZA le Jardin d'entreprise, ZA de Gellainville.

SECTEUR 3 : CONTOURNEMENT DE CHARTRES : Contournement Nord-Est de Chartres

Les tracés sur le secteur de Chartres ne présentent pas de variantes hormis au droit de Saint-Prest, secteur pour lequel les enjeux environnementaux ont amené à étudier plusieurs solutions de franchissement de l'Eure. À l'issue de l'analyse, c'est la **variante Ouest** qui présente des impacts moindres. Elle est également moins coûteuse et propose un franchissement de l'Eure plus court.

Un dispositif de points d'échanges prévoyant une connexion au Nord avec la rocade Ouest grâce au diffuseur de Poisvilliers (**point d'échanges 3A**) et à l'Est avec A 11 – et par extension la RD 910 (**point d'échanges 3B**) – permettrait la desserte du réseau principal de l'agglomération et connecterait les principales zones de développement et de requalification urbaine (plateau Est, Pôle Ouest...) conformément aux orientations du SCOT de l'agglomération et du PDU.

Point d'échange 3B : nœud A 11-RD910 / A 154

Les enjeux environnementaux de cette option mentionnent la zone de transition des vues de la Cathédrale, les EBC de Gasville-Oisème, un réseau de gaz, les projets d'urbanisation dont ZAC du Plateau.

La proximité de l'urbanisme de Gasville-Oisème, les enjeux écologiques (zones humides, abords boisés de la Roguette, rû), risque inondation ne sont en revanche pas mentionnés.

Malgré le **deuxième temps de concertation** et les **demandes d'adaptations**, sensées tenir compte de l'urbanisme réel de Gasville-Oisème, malgré les propositions d'adaptation de la DREAL, le Lotissement La Garenne IV n'est pas représenté, le lotissement La Garenne III est absent dans un cas, la ZA du Bréharet est incomplète et non identifié par la légende.

Les trois cartes présentées sur cette page sont erronées, avec l'oubli d'une ou des deux tranches de lotissement : ils sont cités dans le texte mais non situés.

La **Figure 101**, qui présente le **nœud retenu** après la demande d'adaptation, montre la présence d'une **bretelle d'accès** à proximité du lotissement La Garenne IV, non représenté.

Pièce n°15 – Pièce E -
Etude d'impact - Volume
1– DREAL – Octobre 2016
– p. 117



Le nœud d'échange A 11 – RN 154 aménagée

Suite à la concertation plusieurs demandes d'adaptations ont été effectuées.

Le nœud proposé apparaissait pour les intervenants comme étant trop proche des habitations et notamment du lotissement de « la Garenne » sur la commune de Oisème. Plus globalement ce sont les impacts visuels et acoustiques de ce point d'échanges qui sont décriés. Sur le plan des fonctionnalités, les avis sont majoritairement positifs.

Par ailleurs, l'aménagement proposé à la concertation est un nœud autoroutier complet, permettant d'assurer tous les mouvements entre les infrastructures.

Afin de réduire les impacts de l'aménagement, il a décidé :

- De supprimer la bretelle permettant le mouvement Paris vers Orléans (le trafic estimé étant marginal, le mouvement étant toujours possible en utilisant la gare de péage de Chartres) ;
- De décaler l'axe du tracé à l'Ouest (ainsi que les bretelles d'accès) afin d'éloigner le projet de Oisème.

Deux configurations de l'échange ont ainsi été étudiées : le nœud et la double trompette.

Le choix retenu à l'issue des analyses s'est porté sur l'aménagement de type nœud, pour des raisons de consommation d'espaces agricoles, et d'impacts environnementaux.



Figure 99 : Nœud d'échange A11-projet présenté lors de la seconde phase de concertation

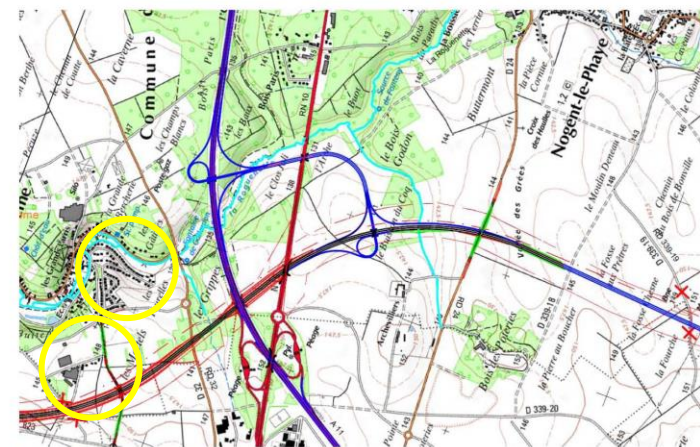


Figure 100 : Solution double trompette

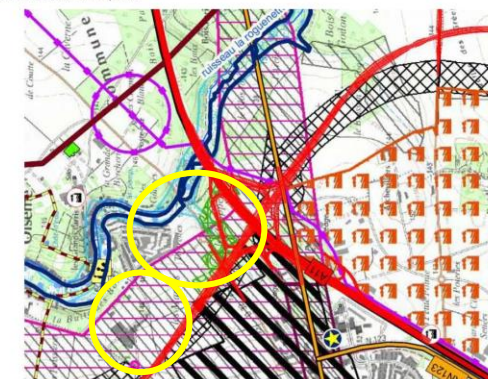


Figure 101 : Nœud (RETENU)



RN 154 et RN 12

Le projet d'accélération de l'aménagement à 2 x 2 voies

Pièce E

Etude d'impact

Volume 2

Pièce n°16 - Pièce E –
Etude d'impact
Volume 2 – DREAL –
Octobre 2016 – 496 p.



Version octobre 2016



L'étude d'impact reprend les cartes, les tableaux et les arguments de l'analyse de 2014 (Pièce n°6) qui liait le risque inondation à l'existence d'un PPRI. La carte figure bien la vallée de la Roguenette sur l'Atlas des Zones Inondables. Le tableau joint mentionne les communes en zone inondable impactées par le projet A 154 : **ni Gasville-Oisème, ni Sours, ni Nogent-le-Phaye ne figurent dans ce tableau. Le risque inondation de la vallée de la Roguenette n'est pas pris en compte dans la zone d'études.** Seuls les PPRI sont pris en compte.

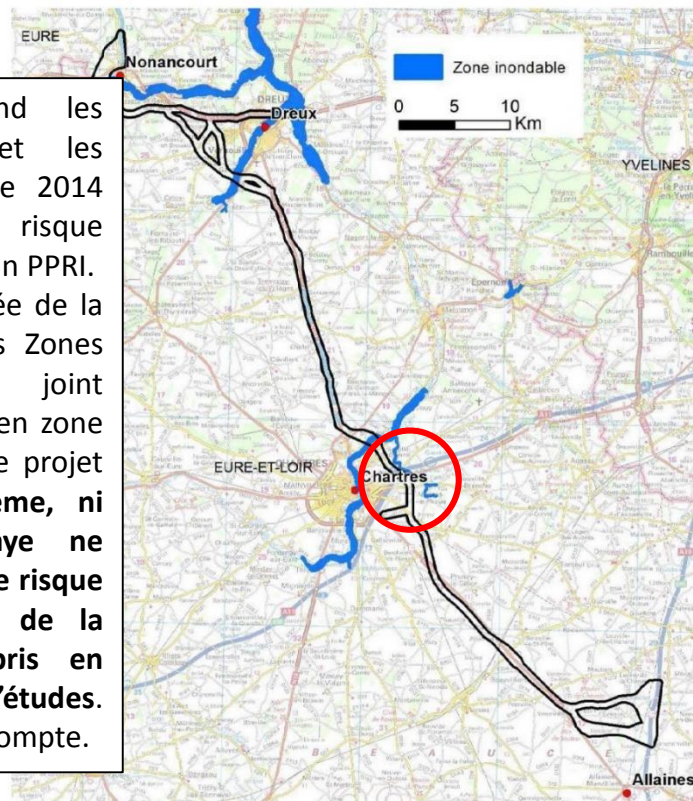


Figure 136 : Zones inondables au titre de l'AZI interceptées par la zone d'études (Source : AZI)

Commune	Surface de la zone d'étude située en zone inondable (ha)	% de de la zone d'étude située en zone inondable (%)
Nonancourt	40,0	0,44
Saint Lubin des Joncherets	24,1	0,26
Dampierre sur Avre	2,3	0,026
Dreux	41,1	0,451
Champhol	0,02	<0,01
Garnay	38,3	0,42
Saint Prest	56,6	0,62
Sainte- Gemme-Moronval	0,006	<0,01

2.3.5.1.2

Le tableau suivant permet d'évaluer l'importance de l'enjeu « risque inondation » à l'échelle de la zone d'études.

Tableau 17 : Enjeu inondation à l'échelle de la zone d'études (Source : EGIS)

Rappelons que le PPRI vaut servitude d'utilité publique. À ce titre, il est annexé au Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) conformément à l'article R 126-1 du Code de l'Urbanisme. Le non-respect des prescriptions de ce plan est puni des peines prévues à l'article L.480- 4 du même code.

Ces PPRI identifient et localisent des zones à enjeux forts et aux droits desquelles des contraintes urbanistiques ont pu être affectées :

- ♦ une zone verte, (zone non urbanisable) vouée à l'expansion des crues, dans le but de permettre un laminage des crues de la rivière et de ne pas aggraver le risque d'inondation sur les communes concernées et à leur aval ;
- ♦ une zone rouge (zone inconstructible), caractérisant des zones urbanisées soumises vis-à-vis du risque d'inondation ;
- ♦ une zone bleue (zone à urbanisation et aménagements réglementés), caractérisant des zones urbanisées ou en limite d'urbanisation ne jouant pas de rôle significatif dans l'expansion des crues ;
- ♦ une zone jaune, qui correspond à la partie restante du lit majeur de la rivière, soumise à un risque supérieur à la crue centennale ou lié à la remontée de la nappe.

Les secteurs vert et rouge constituent donc les zones les plus contraignantes en termes d'urbanisation.

Malgré la faible résolution de la carte, on voit que l'Est de chartres est classé en sensibilité forte ou très forte, concernant le risque d'inondation par remontée de nappe. Le secteur de la vallée de la Roguenette est manifestement classé en zone de « nappe sub-affleurante ».

L'AZI et le risque Inondation par remontée de nappe confortent la nécessité d'un **PPRI pour la vallée de la Roguenette** et la prise en compte du risque inondation pour les communes dans l'étude d'impact du projet A 154.

Pièce n°16 – Pièce E - Etude d'impact - Volume 2– DREAL – Octobre 2016 – p. 192

2.3.5.1.4 Inondation par remontée de nappe

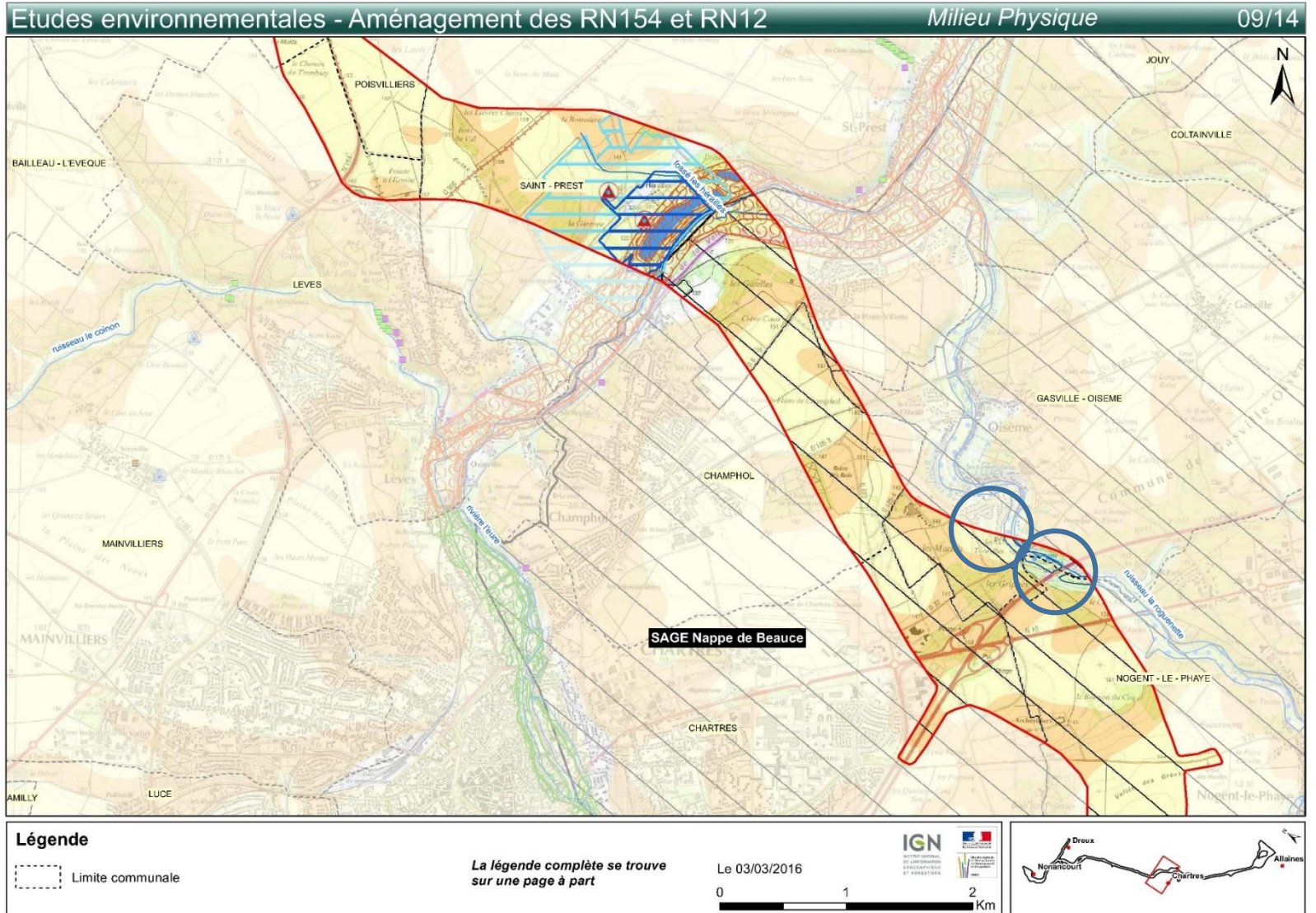
Etant donné la localisation du projet et les PPRI opposables, il s'avère plus probable que l'aléa inondation soit principalement lié au débordement des cours d'eau.

Toutefois, la carte suivante montre des zones, notamment autour de Dreux et de Chartres, très sensibles à la remontée des nappes dans les sédiments.

En effet, les alluvions situées dans les vallées et à proximité sont sujettes à l'aléa de remontée de nappes : la montée du niveau des rivières et des cours d'eau entraînent une grande sensibilité de ces formations aux inondations.



Figure 154 : extrait de la carte des remontées de nappes sur la zone d'études (Source : inondationsnappes.fr)



La carte de synthèse des enjeux du milieu physique montre que la zone d'études comporte bien une fraction de la vallée de la Rogouette, au sud-est du bourg de Oisème.

Cette zone inondable n'est pourtant pas mentionnée comme interceptée par le projet A 154.

Les lotissements La Garenne III et la Garenne IV ne figurent pas dans la zone d'étude.

Pièce n°16 – Pièce E - Etude d'impact - Volume 2– DREAL – Octobre 2016 – p. 205

Aucun zonage d'inventaire ou zonage réglementaire n'existe dans l'aire d'études du contournement Est de Chartres.

Le lotissement La Garenne IV ne figure pas sur cette carte réalisée sur fond de photographie aérienne.

Pièce n°16 – Pièce E - Etude d'impact - Volume 2– DREAL – Octobre 2016 – p. 234



Dans l'étude d'impact, en octobre 2016, l'élaboration du **PLU de Gasville-Oisème**, en cours depuis 2011 et en phase d'arrêt depuis le 04 juillet 2016, n'est toujours pas mentionnée.

Le POS obsolète est le seul document d'urbanisme mentionné.

Le PLU de Gellainville, en cours d'élaboration, est lui bien mentionné. De même, les PLU de Sours et de Prasville, en cours, sont mentionnés (p.460)

Pièce n°16 – Pièce E -
Etude d'impact - Volume
2– DREAL – Octobre 2016
– p. 459



2.5.1.2 Documents d'urbanisme

2.5.1.2.1 Documents d'urbanisme en vigueur

Le rôle du document d'urbanisme est de planifier l'urbanisme au niveau communal, de définir les différents zonages, urbain, naturel, agricole, ... ainsi que les prescriptions et / ou servitudes qui y sont associées.

Les caractéristiques générales de chaque document d'urbanisme recensé à l'échelle de la zone d'étude sont décrites dans les paragraphes suivants :

- ♦ **Plan Local d'Urbanisme** : Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'un groupement de communes (EPCI) ou d'une commune, établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré. Le PLU doit permettre l'émergence d'un projet de territoire partagé prenant en compte à la fois les politiques nationales et territoriales d'aménagement et les spécificités d'un territoire (Art. L.121-1 du code de l'urbanisme). Il détermine donc les conditions d'un aménagement du territoire respectueux des principes du développement durable (en particulier par une gestion économe de l'espace) et répondant aux besoins de développement local.
- ♦ **Plan d'Occupation des Sols** : document simplifié et maintenant remplacé par le PLU, il fixe les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols, dans le cadre des orientations des Schémas Directeurs avec lesquels il doit être compatible.
- ♦ **CC** : document d'urbanisme simple qui délimite les secteurs de la commune où les permis de construire peuvent être délivrés. Contrairement au PLU, elle ne peut pas réglementer de façon détaillée les modalités d'implantation sur les parcelles (types de constructions autorisées, densités, règles de recul, aspect des constructions, stationnement, espaces verts...) et elle ne peut contenir des orientations d'aménagement. Ce sont les dispositions du règlement national d'urbanisme qui s'y appliquent.
- ♦ **RNU** : Le règlement national d'urbanisme (RNU) comprend des règles générales sur l'aménagement et la constructibilité permettant de déterminer la faisabilité d'un projet. Ces règles sont applicables aux constructions, aménagements, installations et travaux faisant l'objet d'un permis de construire, d'un permis d'aménager ou d'une déclaration préalable, ou dispensés de toute formalité. L'application des règles du RNU dépend de l'existence de documents d'urbanisme locaux. Toutefois, certaines règles, dites d'ordre public, s'appliquent à l'ensemble du territoire. Le RNU comporte des règles dites impératives et d'autres dites permissives.

Pour chaque commune de la zone d'études, le tableau de synthèse suivant peut être réalisé. Ces données sont reprises sur les cartes proposées dans l'atlas cartographique.

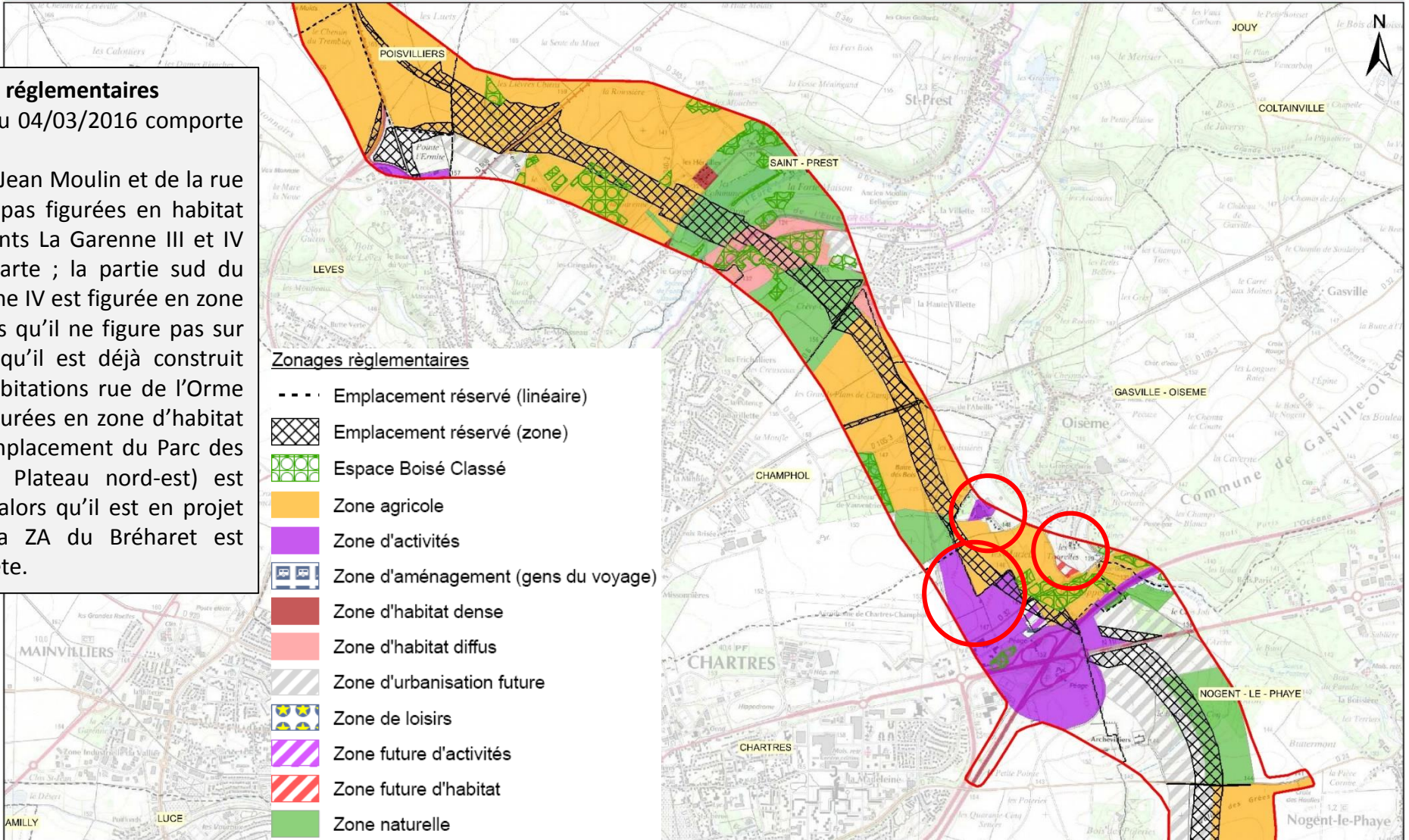
Département	Commune	Document d'urbanisme en vigueur	Date d'approbation
Eure-et-Loir	Allainville	PLU	11/12/2008
Eure-et-Loir	Allonnes	PLU	09/02/2012
Eure-et-Loir	Beauvilliers	PLU	16/05/2013
Eure-et-Loir	Bercheres-les-Pierres	PLU	25/11/2010
Eure-et-Loir	Bercheres-Saint-Germain	PLU	27/05/2010
Eure-et-Loir	Boissy-en-Drouais	PLU	17/02/2014
Eure-et-Loir	Boisville-la-Saint-Pere	PLU	20/12/2012
Eure-et-Loir	Challet	CC	05/11/2008
Eure-et-Loir	Champhol	PLU	21/01/2009
Eure-et-Loir	Chartres	PLU	29/06/2009
Eure-et-Loir	Dampierre-sur-avre	POS	1980
Eure-et-Loir	Dreux	PLU	16/07/2012
Eure	Droisy	POS	31/10/1996
Eure-et-Loir	Fresnay-l'evêque	PLU	21/12/2012
Eure-et-Loir	Garancieres-en-Drouais	PLU	21/01/2014
Eure-et-Loir	Garnay	PLU	13/01/2014
Eure-et-Loir	Gasville-oiseme	POS	16/12/2008
Eure-et-Loir	Gellainville	POS	23/03/2009 (PLU en cours)
Eure	La Madeleine-de-Nonancourt	POS	07/03/1983
Eure-et-Loir	Le Boullay-Mivoye	PLU	18/02/2014
Eure-et-Loir	Le Boullay-Thierry	PLU	20/02/2014
Eure-et-Loir	Le Coudray	PLU	10/12/2012
Eure-et-Loir	Leves	PLU	15/12/2004
Eure-et-Loir	Levesville-la-Chenard	RNU	-
Eure-et-Loir	Louvilliers-en-Drouais	PLU	09/02/2009
Eure	Marcilly-la-Campagne	POS	12/2004
Eure-et-Loir	Marville-Moutiers-Brûlé	PLU	28/01/2014
Eure-et-Loir	Moutiers	CC	01/12/2010
Eure-et-Loir	Neuvy-en-Beauce	PLU	04/10/2011

Urbanisme – Zonages réglementaires

Cette carte en date du 04/03/2016 comporte plusieurs erreurs :
 les maisons de la rue Jean Moulin et de la rue des Gâtines ne sont pas figurées en habitat dense ; les lotissements La Garenne III et IV sont absents de la carte ; la partie sud du lotissement La Garenne IV est figurée en zone d'habitat future (alors qu'il ne figure pas sur le POS utilisé, mais qu'il est déjà construit depuis 2015) ; les habitations rue de l'Orme Guyot ne sont pas figurées en zone d'habitat dense ou diffus ; l'emplacement du Parc des Expositions (ZAC du Plateau nord-est) est figuré en violet (ZA) alors qu'il est en projet (rayure violette) ; la ZA du Bréharet est figurée mais incomplète.

Zonages réglementaires

- - - - Emplacement réservé (linéaire)
- ▣ Emplacement réservé (zone)
- ▣ Espace Boisé Classé
- ▣ Zone agricole
- ▣ Zone d'activités
- ▣ Zone d'aménagement (gens du voyage)
- ▣ Zone d'habitat dense
- ▣ Zone d'habitat diffus
- ▣ Zone d'urbanisation future
- ▣ Zone de loisirs
- ▣ Zone future d'activités
- ▣ Zone future d'habitat
- ▣ Zone naturelle



Pièce n°16 – Pièce E -
 Etude d'impact -
 Volume 2– DREAL –
 Octobre 2016 – p. 472

En octobre 2016, date de publication de l'Etude d'impact support de l'enquête publique, le lotissement La Garenne IV est déjà réalisé. C'est donc une erreur de le classer comme projet au statut d'avancement inconnu. La mention « inconnu » pose question. La source indiquée est la commune de Gasville-Oisème qui sait parfaitement que le lotissement, qu'elle a autorisé en 2014, n'est plus un projet depuis deux ans.

Pièce n°16 – Pièce E - Etude d'impact - Volume 2 – DREAL – Octobre 2016 – 498 p.



2.5.3.2 Perspectives de développement urbain

Le projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et RN 12 nécessite qu'il soit réalisé en cohérence avec les projets d'aménagement en cours ou prochainement prévus ; cela notamment dans une logique d'aménagement raisonné et partagé du territoire.

À cet égard, la liste des projets connus interceptés par la zone d'études peut être réalisée sur la base des échanges réalisés avec Dreux Agglomération et Chartres Métropole ainsi que de la consultation des projets soumis à l'Autorité Environnementale.

Communes	Nom projet	Nature projet	Avancement projet	Source
Vert-en-Drouais, Louvilliers-en-Drouais	Zone de la Pyramide	Réserve foncière à vocation économique	Inconnu	Dreux agglomération
Dreux	Zone d'activités des Livraindières	Projet de requalification/extension de la zone industrielle	Inconnu	Dreux agglomération
Dreux	Zone Chatelet	Projet de requalification	DUP lancée	Dreux agglomération
Dreux	Secteur des Fenots	Création ZAC	En cours d'aménagement	Dreux agglomération
Dreux	Secteur des Bergeronnettes	Lotissement	Projet à l'étude	Dreux agglomération
Vernouillet, Garnay, Luray	Zone d'activités de grande capacité de l'agglomération drouaise	Périmètre proposé pour la zone de grande capacité	Inconnu	Dreux agglomération
Vernouillet	Zone industrielle de la Croix St Jacques	Extension de la zone d'activité	Inconnu	Dreux agglomération
Saint-Prest	Secteur des Gringales	Lotissement	Projet en cours	Chartres Métropole
Champhol	Zone ludique (Golf)	Création d'un golf	En cours	Chartres Métropole
Champhol	Zone à aménager (habitat)	Logements	Projet à l'étude	Chartres Métropole
Champhol	SDIS	Création SDIS	Mise en service septembre 2015	Chartres Métropole
Gasville-Oisème	Lotissement la Garenne IV	Lotissement	Inconnu	Commune de Gasville-Oisème
Chartres	ZAC du Plateau Nord-Est	Création ZAC	Réalisation à partir de mi 2014	Préfecture de l'Eure-et-Loir
Allones	Eurovia Grands Travaux	ICPE	Demande d'autorisation d'exploiter	Préfecture de l'Eure-et-Loir

Tableau 51 : Projets connus recensés dans la zone d'études

Ainsi près de 14 projets majeurs ont été recensés.

La traversée de Dreux, se caractérise par l'existence de projets urbains très étendus. L'Ouest de Vernouillet, représente la marge de l'agglomération Drouaise où se concentre une urbanisation encore importante avec la présence de projets urbains (ZA d'activité de la Croix Saint-Jacques).



Figure 213 : Extension Est du jardin d'entreprise (Source : Chartres agglomération)



RN 154 et RN 12 Le projet d'accélération de l'aménagement à 2 x 2 voies



Le même tableau 51, dans la version de l'étude d'impact de mars 2016 pour la concertation inter-services (source clef DREAL).

Le lotissement La Garenne IV ne figurait pas dans la liste des 13 projets connus recensés dans la zone d'études.

Son ajout, dans la version d'octobre, avec un statut d'avancement **inconnu**, pose question: **dans quelles conditions est-il ajouté, avec quelle information, sachant qu'il est construit depuis 2015?**

S'agit-il de la prise en compte du lotissement telle que **mentionnée dans la pièce n°7?**

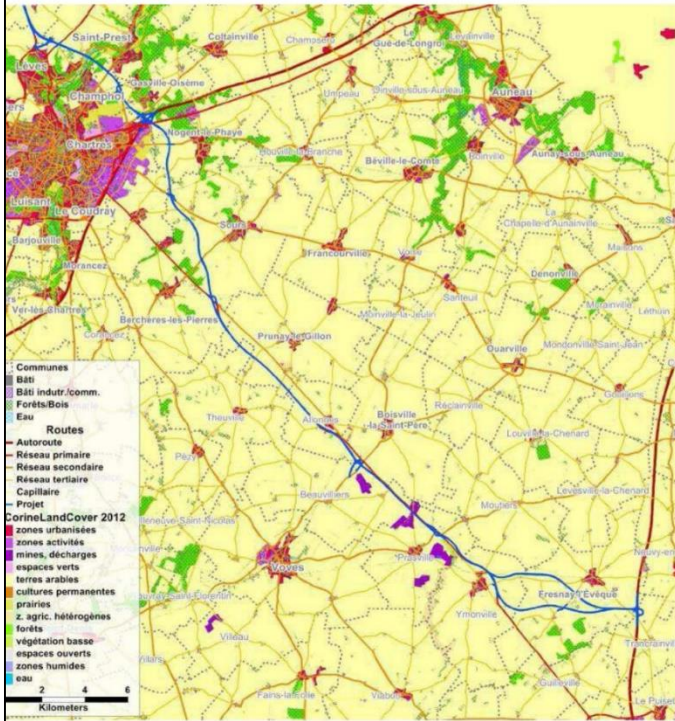


Figure 248 : Usage du sol d'après Corine Land Cover 2012 sur la zone d'études, secteurs 3 et 4 (source : Dossier socio-économique, Trafalgar, novembre 2015)

Les secteurs 3 et 4, le paysage s'uniformise nettement, avec la prédominance des terres arables, des îlots boisés et de quelques secteurs hétérogènes. Les communes de Prasville et de Louviers se détachent par la présence des carrières calcaires.

L'urbanisation se concentre autour de l'agglomération chartreuse.

La zone d'étude s'insère dans un secteur dominé par les terres agricoles, toutefois, depuis une période de plus de 20 ans une tendance vers l'artificialisation des sols est observée, que ce soit pour de l'urbanisation ou de l'extraction de matériaux.

2.5.3.2 Perspectives de développement urbain

Le projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et RN 12 nécessite qu'il soit réalisé en cohérence avec les projets d'aménagement en cours ou prochainement prévus ; cela notamment dans une logique d'aménagement raisonné et partagé du territoire.

À cet égard, la liste des projets connus interceptés par la zone d'études peut être réalisée sur la base des échanges réalisés avec Dreux Agglomération et Chartres Métropole ainsi que de la consultation des projets soumis à l'Autorité Environnementale.

Communes	Nom projet	Nature projet	Avancement projet	Source
Vert-en-Drouais, Louviers-en-Drouais	Zone de la Pyramide	Réserve foncière à vocation économique	Inconnu	Dreux agglomération
Dreux	Zone d'activités des Livraindières	Projet de requalification/extension de la zone industrielle	Inconnu	Dreux agglomération
Dreux	Zone Chatelet	Projet de requalification	DUP lancée	Dreux agglomération
Dreux	Secteur des Fenots	Création ZAC	En cours d'aménagement	Dreux agglomération
Dreux	Secteur des Bergeronnettes	Lotissement	Projet à l'étude	Dreux agglomération
Vernouillet, Garnay, Luray	Zone d'activités de grande capacité de l'agglomération drouaise	Périmètre proposé pour la zone de grande capacité	Inconnu	Dreux agglomération
Vernouillet	Zone industrielle de la Croix St Jacques	Extension de la zone d'activité	Inconnu	Dreux agglomération
Saint-Prest	Secteur des Gringales	Lotissement	Projet en cours	Chartres Métropole
Champhol	Zone ludique (Golf)	Création d'un golf	En cours	Chartres Métropole
Champhol	Zone à aménager (habitat)	Logements	Projet à l'étude	Chartres Métropole
Champhol	SDIS	Création SDIS	Mise en service septembre 2015	Chartres Métropole
Chartres	ZAC du Plateau Nord-Est	Création ZAC	Réalisation à partir de mi 2014	Préfecture de l'Eure-et-Loir
Allonnes	Eurovia Grands Travaux	ICPE	Demande d'autorisation d'exploiter	Préfecture de l'Eure-et-Loir

Tableau 51 : Projets connus recensés dans la zone d'études

Ainsi près de 13 projets majeurs ont été recensés.

d'impact – concertation inter-services – DREAL – mars 2016 – 1186 p.

La ZA du Bréharet n'est pas mentionnée dans le tableau des zones d'activités économiques présentes dans la zone d'étude.

Cet oubli, commis dès 2014 (pièce n°6), n'a jamais été corrigé.



Commune	Zone d'activité	Surface de la ZA comprise dans la zone d'études (en ha)
Nonancourt	ZA Route de Damville	2.8
Dreux	Zone industrielle Nord / ZA des Livraindières	65.8
Dreux	Zone industrielle des Châtelets	40.2
Vernouillet	Zone industrielle de la Croix Saint Jacques	2.6
Garnay	Zone industrielle de la Tisonnière	1.4
Gellainville	Zone industrielle de Chartres-Gellainville / Jardins d'entreprises	15
Boisville-la-Saint-Père	Zone industrielle de Demainville	1.2
Lèves	Pôle artisanal	

Tableau 59 : Zones d'activités économiques présentes dans la zone d'études

En plus des zones d'activités économiques existantes, la zone d'études entre en interaction avec trois projets de zones d'activités :

- ◆ La zone d'activités des Brosses à Nonancourt ;
- ◆ La zone d'activités de la vallée du Saule sur les communes de Tremblay-les-Villages, Sérazereux et Le Boullay-Thierry ;
- ◆ L'ouverture de la ZA de Saint Lubin des Joncherets (30 ha),
- ◆ L'extension du Jardin d'entreprises au niveau de Chartres, Nogent-le-Phaye et Gellainville.

2.5.5.3 Carrières

À l'échelle de la zone d'études, les zones d'exploitation des carrières sont situées le long de la RN 154 dans le secteur 4. Celles-ci sont présentées dans le tableau suivant.

Nom	Commune	Type	Exploitant	Surface autorisée	Date de fin d'exploitation	Nom
Campagne du Petit Buisson	Fresnay-l'Évêque	Concassé de roches calcaires	Les transports gallias	34,98 ha	2028	Campagne du Petit Buisson
Le Bois Brûlé	Boisville-la-Saint-Père	Concassé de roches calcaires	Société des matériaux de beauce	227,57 ha	2017	Le Bois Brûlé
La Fosse Aubert	Beauvilliers	Concassé de roches calcaires	Cemex granulats	176,95 ha	2032	La Fosse Aubert
La Sablonnière, Bois des Placés - Folie	Beauvilliers	Concassé de roches calcaires	Cemex granulats	176,95 ha	2017	La Sablonnière, Bois des Placés - Folie

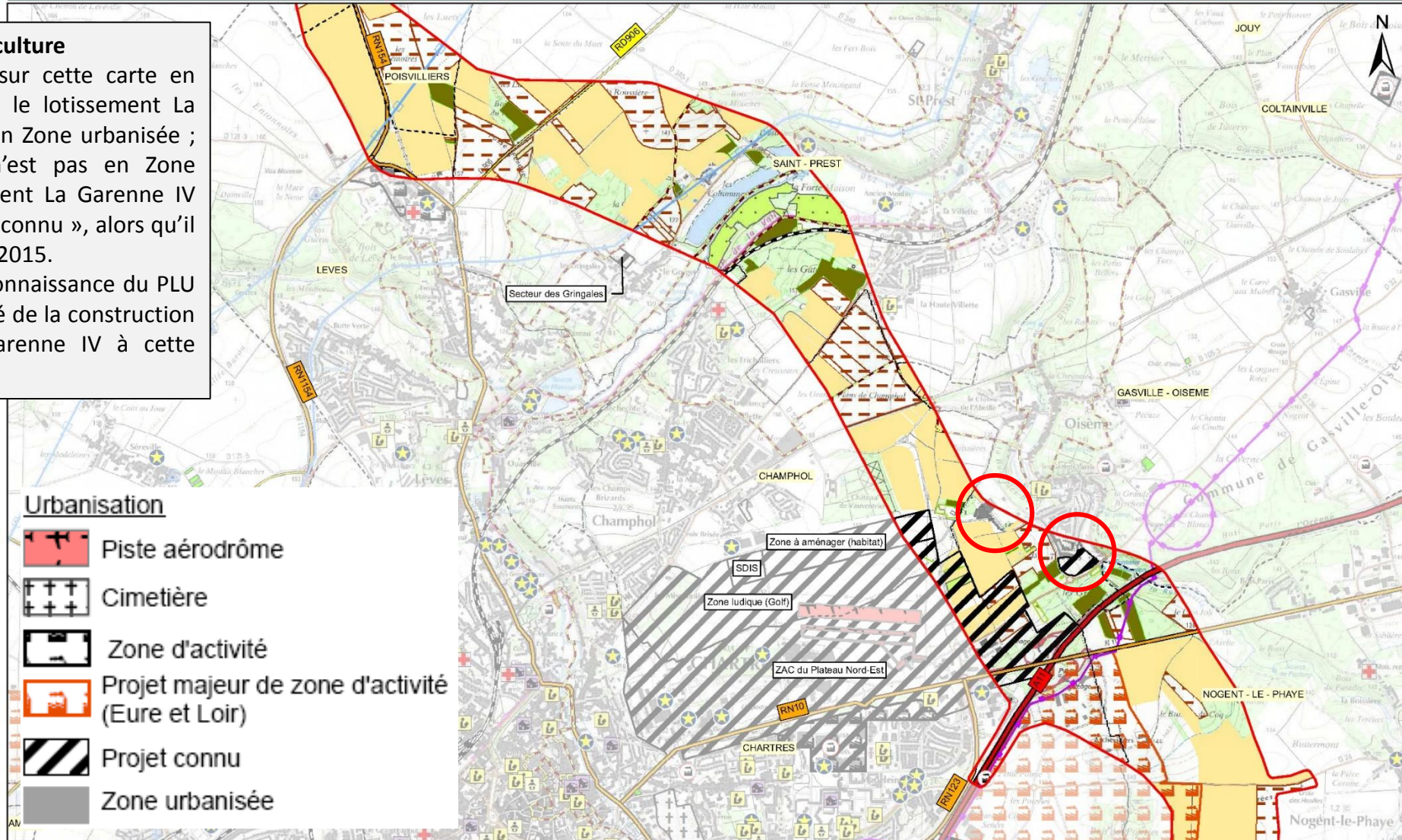
Tableau 60 : Liste des carrières recensées dans la zone d'études (source : Egis)

Pièce n°16 – Pièce E - Etude d'impact - Volume 2 – DREAL – Octobre 2016 – 498 p.

Milieu Humain et Agriculture

De multiples erreurs sur cette carte en date du 04/03/2016 : le lotissement La Garenne III n'est pas en Zone urbanisée ; la ZA du Bréharet n'est pas en Zone d'activité ; le lotissement La Garenne IV figure comme « projet connu », alors qu'il est déjà réalisé depuis 2015.

La DREAL a-t-elle eu connaissance du PLU en cours et de la réalité de la construction du lotissement La Garenne IV à cette date ?



Pièce n°16 – Pièce E -
Etude d'impact -
Volume 2 – DREAL –
Octobre 2016 – p.549

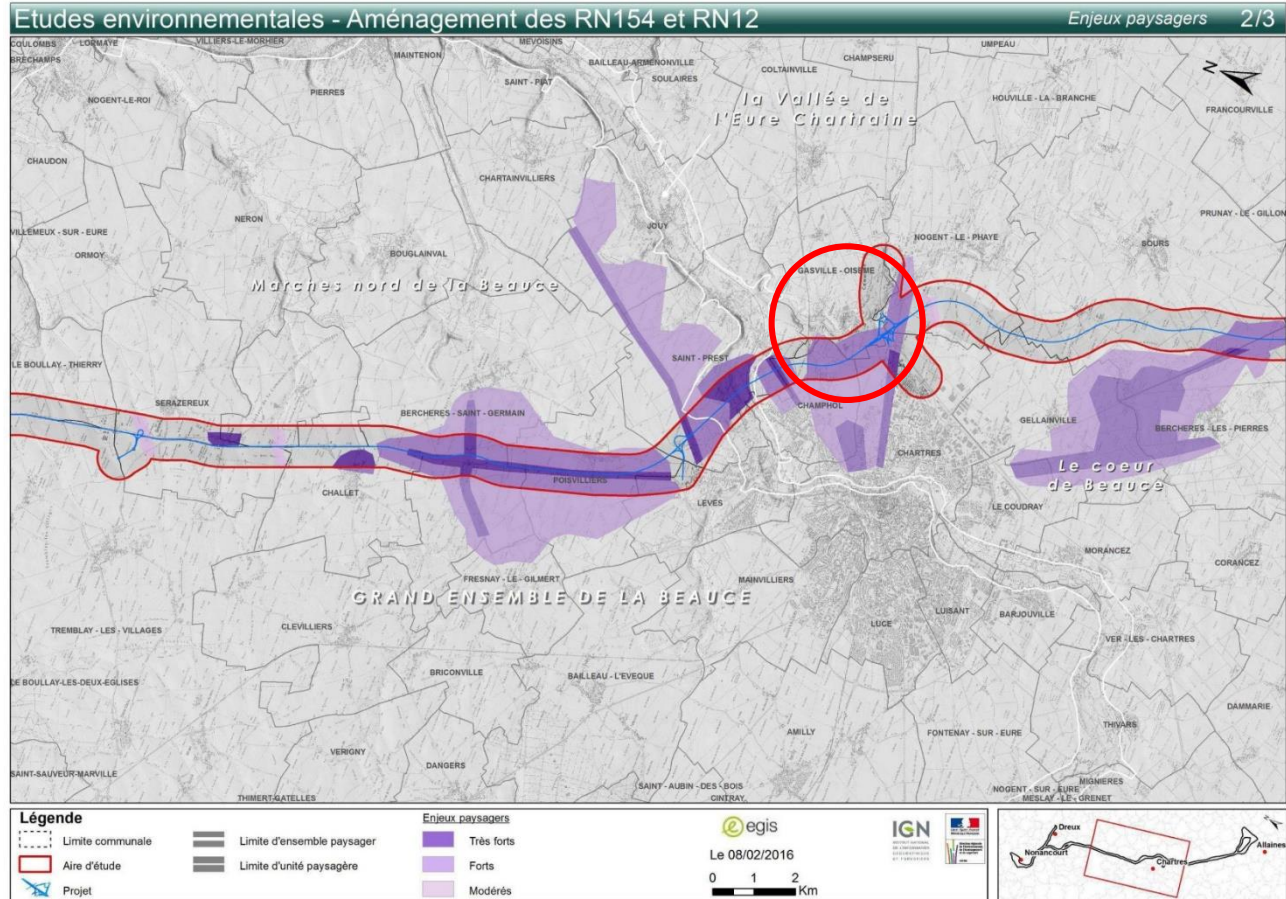


Figure 279 : Enjeux paysagers (planche 2/3) (source : Etudes des aménagements paysagers, Egis, 2016)

La carte des enjeux paysagers montre des **enjeux forts** pour toute l'aire d'étude à l'ouest de Oisème, y compris la voie ferrée (Massy – Gallardon – Chartres)

ENJEUX	ENJEUX FAIBLE	ENJEUX MODÉRÉS	ENJEUX FORTS	ENJEUX TRÈS FORTS
PAYSAGE Sensibilités paysagères Franchissement Perceptions	<ul style="list-style-type: none"> - Secteur ne faisant pas l'objet de sensibilité paysagère particulière - Trames paysagères existantes favorisant l'insertion du projet - Relief plat permettant un passage de la route au Terrain Naturel - Absence de covisibilités avec des riverains (ou infrastructures majeures) 	<ul style="list-style-type: none"> - Secteur un peu sensible, paysage peu enclin à recevoir une infrastructure routière - Ruptures de pentes faibles nécessitant des mouvements de terres légers / Plateaux au relief légèrement ondulé - Franchissement de fonds de vallées très boisées / franchissement de vallons peu profonds - Covisibilités lointaines ou mineures avec riverains (ou infrastructures majeures) 	<ul style="list-style-type: none"> - Secteur sensible, paysage sensible et ambiance paysagère intimiste peu propice à l'installation d'une infrastructure routière - Ruptures de pentes fortes impliquant d'importants mouvements de terrain - Franchissement de fond de vallées cloisonnées (bocages, boisements alluviaux...) - Covisibilités avec riverains (ou infrastructures majeures) fortes 	<ul style="list-style-type: none"> - Secteur très sensible, paysage remarquable ou emblématique inappropriés à l'installation d'une infrastructure routière, présentant des difficultés de mises en place de mesures d'insertion paysagère - Ruptures de pentes très importantes impliquant de très lourds mouvements de terrain - Franchissement de fond de vallées aux vues ouvertes (prairies, etc...) - Covisibilités rapprochées ou majeures avec riverains (ou infrastructures majeures)
PATRIMOINE ET LOISIRS	/	<ul style="list-style-type: none"> - Franchissement de chemins de randonnées (hors GR) - Bases de loisirs - Zones de pêche - Proximité de Jardins familiaux - Cônes de vues liées au patrimoine local non protégé réglementairement 	<ul style="list-style-type: none"> - Périmètre de protection et de mise en valeur de la cathédrale de Chartres (hors cônes de vision de la cathédrale) - Franchissement de GR - Franchissement de vélo-routes - Périmètres de Sites inscrits - Périmètres de MH inscrits - Espaces boisés classés 	<ul style="list-style-type: none"> - Périmètres de MH classés - Périmètres de Sites classés - Cônes de vision de la cathédrale

Pièce n°16 – Pièce E -
Etude d'impact -
Volume 2– DREAL –
Octobre 2016 –
p.578

L'ouest de Gasville-Oisème comporte plusieurs enjeux manifestes: covisibilités avec riverains en trois points de la commune (dont Clos de l'Abeille), franchissement de vallée, Espaces Boisés Classés, franchissement de GR, Périmètre de protection des vues de la Cathédrale.

Paysage et patrimoine

Erreurs sur l'urbanisme réel de Gasville-Oisème : les lotissements La Garenne III et IV, déjà construits, ainsi qu'une partie de la ZA du Bréharet figurent en « Zone à Urbaniser », au même titre que la ZAC du Plateau Nord-Est, alors qu'ils sont construits. L'autre partie de la ZA du Bréharet n'est pas légendée, comme les maisons de la rue de l'Orme Guyot.

La voie ferrée figure bien dans la Zone de transition des vues sur la Cathédrale, ainsi qu'un sentier de Grande Randonnée.

Éléments constitutifs du paysage

Paysages fermés

Boisements

Paysages agricoles ouverts et semi-ouverts

Prairies et bocages

Champs ouverts

Urbanisation

Tissu urbain continu

Tissu urbain discontinu

Zones industrielles, commerciales, carrières

Zone à urbaniser

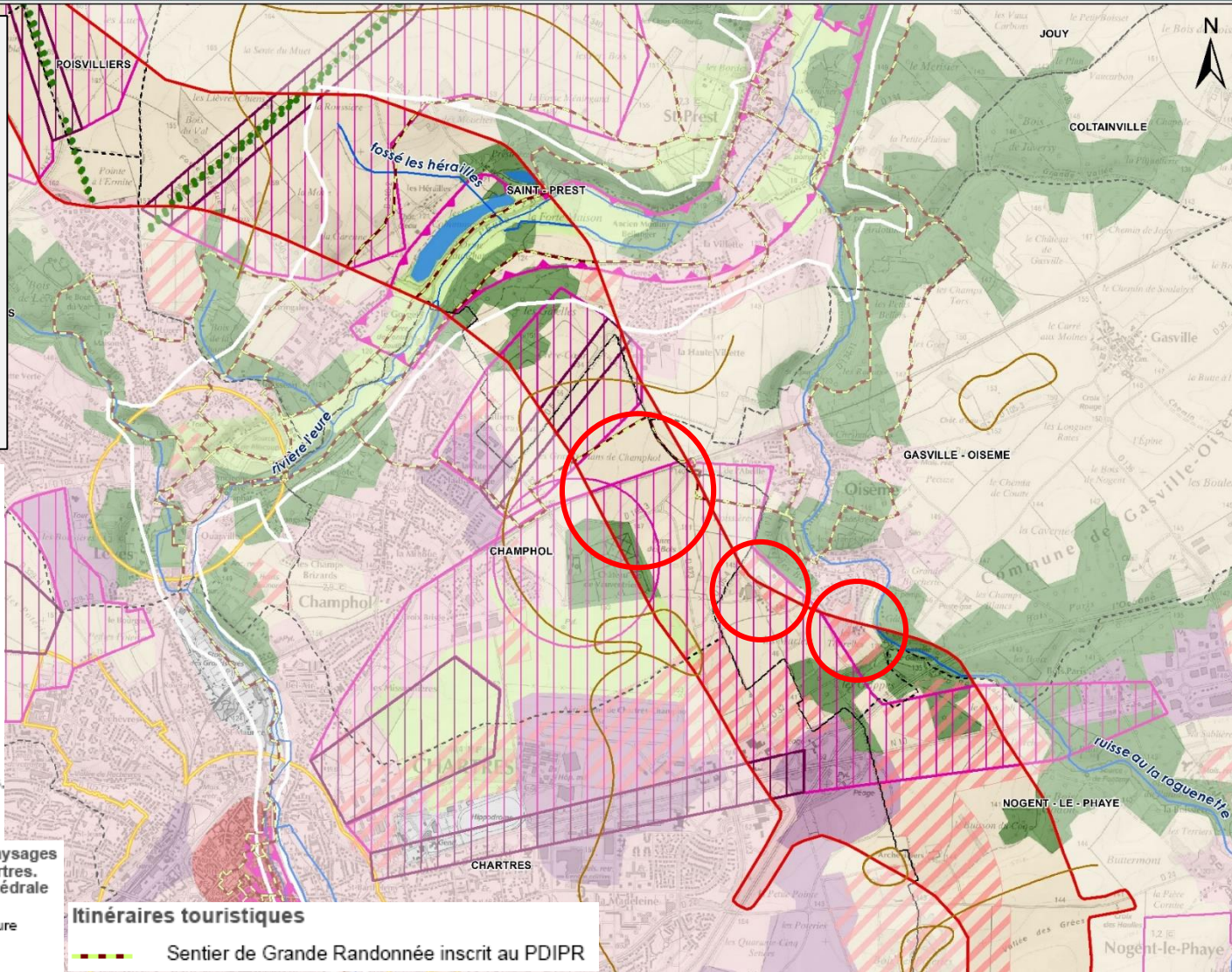
**Directive de Protection et mise en valeur des Paysages
Préservation des vues sur la cathédrale de Chartres.
Espaces associés aux vues majeures de la cathédrale**

Zones de protection d'une vue lointaine majeure

Zones de transition

Itinéraires touristiques

Sentier de Grande Randonnée inscrit au PDIPR



Pièce n°16 –
Pièce E - Etude
d'impact -
Volume 2– DREAL
– Octobre 2016 –
p.597

L'erreur de 2014 (pièce n°6) n'a pas été corrigée.

Les communes impactées par l'A 11 et figurant dans la zone d'étude du projet A 154, telle Gasville-Oisème, ne sont pas reportées dans le tableau. C'est d'ailleurs LA SEULE infrastructure du tableau dont la localisation ne soit pas renseignée. Les premières maisons du lotissement La Garenne IV sont situées à moins de **300 m** de l'A 11, soit dans la bande affectée par le bruit de cette infrastructure existante.

Pièce n°16 – Pièce E - Etude d'impact - Volume 2– DREAL – Octobre 2016 – p.607



Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre permet ainsi de déterminer :

- ◆ Les secteurs affectés par le bruit de l'infrastructure considérée ;
- ◆ Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction de nouveaux bâtiments dans ces secteurs affectés par le bruit.

À l'échelle de la zone d'étude les différents axes interceptés et leur classement acoustique sont présentés dans le tableau suivant.

Infrastructure	Classement sonore	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)	Localisation dans la zone d'étude.
RN 12	3	100	Nonancourt
RN 12	2	250	La Madeleine de Nonancourt
RN 12	1	300	Le Plessis Saint Rémy/Dreux
RN 12	2	250	Carrefour RN 12/chemin de la Grande /rue Hérault
RN 154	2	250	La Madeleine de Nonancourt
RN 154	2	250	Du carrefour RN 154/RD929 à la limite communale avec Vernouillet
RN 154	3	100	Le Boullay-Mivoye (RN 154/RD140)
RN 154	2	250	Le Boullay-Mivoye, Tremblay les villages, Serazereux
RD939	3	100	Sours
RD6	2	250	Lèves, Champhol
RD906	3	100	Saint Prest
A10	1	300	Fresnay L'Evêque
A11	1	300	
LGV Paris -Brest	2	250	Lèves, Champhol
LGV Atlantique Paris-Monts	1	300	Boisville-la-Saint-Père et Allones

Tableau 86 : Classement sonore des infrastructures de transport dans la zone d'étude (Source : DREAL Centre-Val de Loire et Préfecture de l'Eure)

Malgré la dominance du secteur agricole dans la zone d'études, des axes de transport majeurs, constituant des sources de bruit importantes, sont recensés. Il s'agit notamment :

- ◆ De la RN 12 depuis le Plessis Saint Rémy jusqu'à Dreux (extrémité de la zone d'étude) ;
- ◆ L'autoroute A10 ;
- ◆ L'autoroute A11 ;
- ◆ La LGV Paris–Monts.

Ces axes (catégorie 1) situés en Eure-et-Loir sont figurés en rouge sur la figure page suivante (la zone d'étude y est repérée en pointillé orange). Les axes bleus sont quant à eux des axes classés en catégorie 2 et les axes violets en catégorie 3.

Les axes faisant l'objet d'un classement sonore situés dans le département de l'Eure sont représentés sur l'extrait suivant :

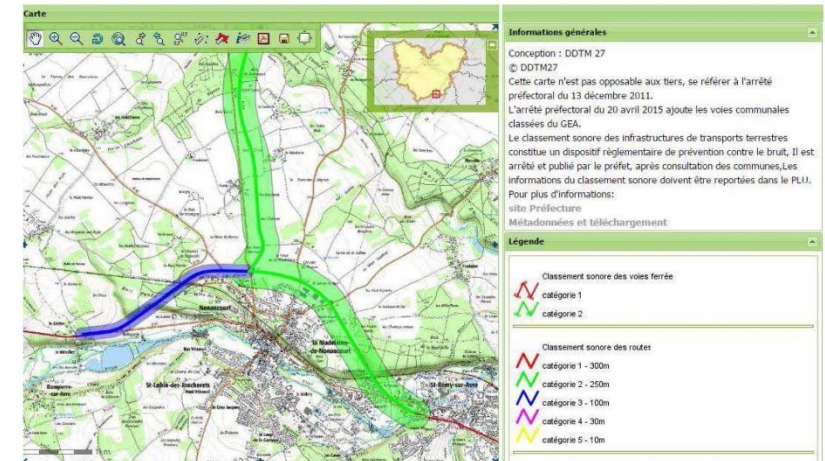


Figure 287 : Classement sonore des infrastructures terrestres sur le secteur du projet situé dans le département de l'Eure (Source : Cartelle)

La campagne de mesures acoustiques a été réalisée en mai-juin 2014, soit avant la construction du lotissement La Garenne IV. Implanter le PF 13, rue des Tourelles à Gasville-Oisème pose question : pourquoi ce choix, éloigné des axes bruyants A 11 et la RD 32 ? Pourquoi ne pas implanter au plus près du projet, soit rue du 14 juillet (La Garenne III) ou rue de l'Orme Guyot ? Les résultats obtenus rue des Tourelles sont-ils valables au regard de la réglementation ? On comprend ici que la campagne de 2014 est utilisée pour l'étude acoustique en 2016.

Pièce n°16 – Pièce E -
Etude d'impact - Volume
2– DREAL – Octobre 2016 –
p.612



Le tableau ci-après présente la synthèse des résultats des mesures effectuées. Un code couleur permet d'identifier si la mesure correspond à une ambiance sonore modérée (<65 dB(A) de jour et < 60 dB(A) de nuit - vert) ou non modérée (> 65 dB(A) de jour ou > 60 dB(A) de nuit - orange).

Point de mesure	Source de bruit principale	Distance approximative à la voie [m]	Jour (6h – 22h)			Nuit (22h – 6h)			Différence Mesure jour/nuit [dB(A)]
			LAeq [dB(A)]	TMHA [Unités]	%PL	LAeq [dB(A)]	TMHA [Unités]	%PL	
PF1	RN 154 et D6154	190	58.5	Donnée non disponible	Donnée non disponible	41.2	Donnée non disponible	Donnée non disponible	17.3
PF2	D313	120	42.3	13	8	26.6	1	0	15.7
PF3	RN 12	25	68.1	1600	26	62.1	307	43	6.0
PF4	RN 154 et D311.4	75	44.5	1744	23	34.1	326	40	10.4
PF5	RN 12	60	59.6	1820	15	54.6	370	26	5.0
PF6	RN 12	70	60	1856	15	55.4	386	25	4.6
PF7	RN 12	35	60.1	1856	15	55.6	386	25	4.5
PF8	D20 et D311	45	49.9	249	4	44.8	22	0	5.1
PF9	RN 154	105	49.8	1116	26	43.8	62	46	6.0
PF10	RN 154 et D26.1	105	55.1	1121	23	45	136	45	10.1
PF11	RN 154	360	58.8	1145	27	51.8	141	44	7.0
PF12	D6.2	45	47.9	94	6	40.1	4	0	7.8
PF13	Chemin des tourelles	10	46.5	Donnée non disponible	Donnée non disponible	40.5	Donnée non disponible	Donnée non disponible	6.0
PF14	D939 et D339.7	70	57	320	7	45.7	28	11	11.3
PF15	RN 154 et D131	30	53	494	21	45.5	59	47	7.5
PF16	RN 154	330	43.9	482	22	37.5	60	45	6.4
PF17	D142	10	51.7	Donnée non disponible	Donnée non disponible	39.1	Donnée non disponible	Donnée non disponible	12.6

Tableau 87 : Synthèse des résultats des mesures acoustiques

Seul le point PF3 a des niveaux sonores mesurés relatifs à une zone d'ambiance sonore préexistante non modérée. Tous les autres points de mesures ont des niveaux sonores mesurés relatifs à une zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

Sur cette base, la modélisation de l'état initial a été réalisée en intégrant le réseau routier et ferroviaire sur l'ensemble de la zone d'études.

L'objectif de cette modélisation est de disposer d'un modèle suffisamment bien calé pour que l'état initial modélisé soit cohérent avec celui mesuré.

La figure suivante permet de visualiser le secteur de la RN 12 tel que modélisé par CadnaA avec un repérage des différents bâtis environnants.

C'est à partir de ce modèle que les calculs sont ensuite réalisés. À noter que la couleur verte de la figure ne correspond pas à la définition d'un type d'ambiance (modérée ou non) mais est seulement le rendu standardisé du logiciel de modélisation au droit des secteurs non bâtis.

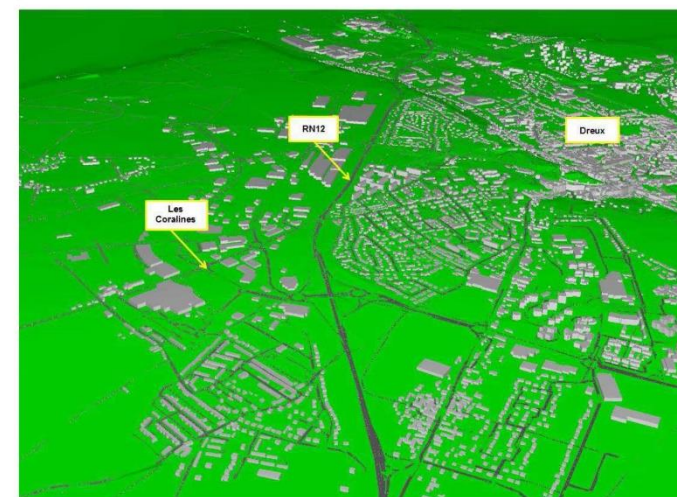


Figure 291 : Vue aérienne 3D de la RN 12 une fois modélisée (Source : CadnaA)

Les résultats de la modélisation « état initial » sont présentés, en annexe, en isophones réalisés à 5 m de hauteur pour les périodes jour (6h – 22h) et nuit (22h – 6h). Sur ces cartes, un marquage est réalisé afin de déterminer les zones d'ambiances sonores non modérées. Cette délimitation permet de repérer l'ambiance sonore préexistante des bâtis (modérée ou non modérée).

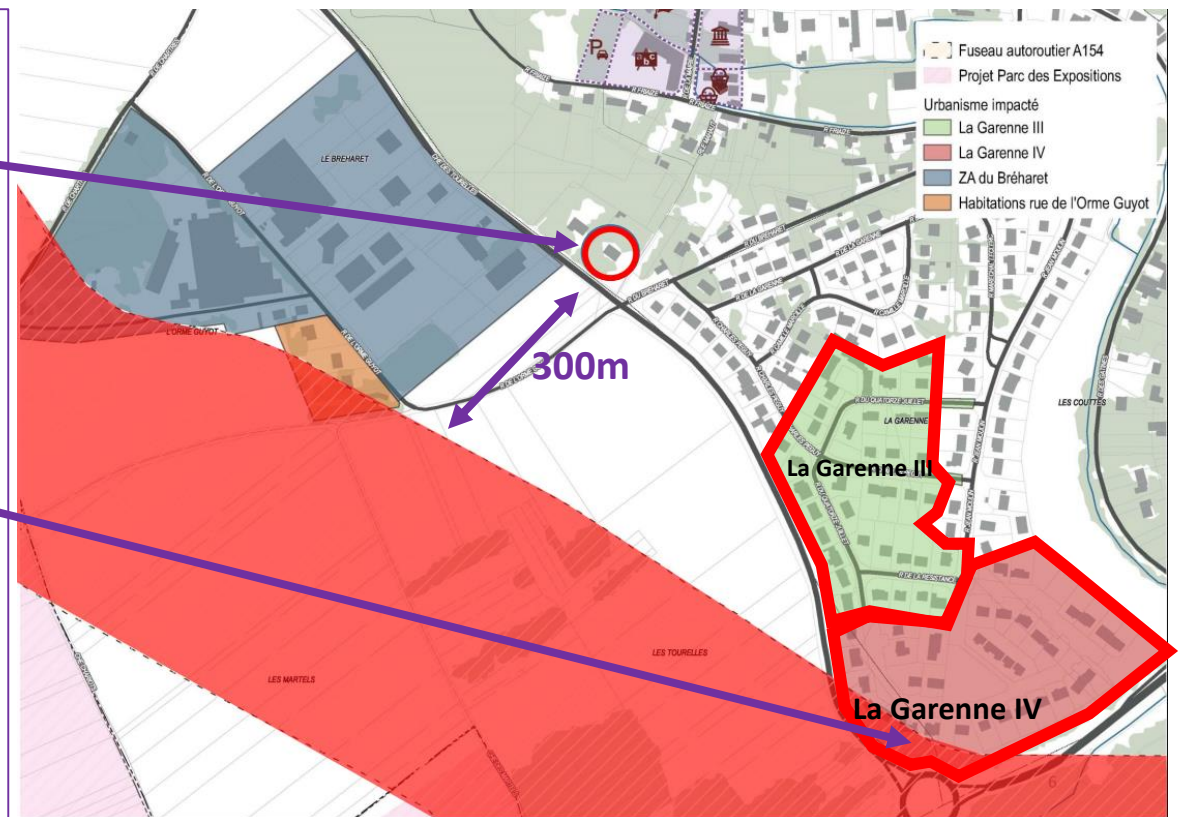
CADRE DE VIE: **Ambiance acoustique** Campagne de mesures acoustiques/ Urbanisme réel

• **Relevés de la campagne acoustique – 2014.** Localisation du PF 13, à **850m** de l'autoroute **A11** et environ **300m** de la limite du fuseau de l'A154.

• Pourquoi ne pas choisir un point dans le lotissement La Garenne III?

• Le relevé de **2014** a été utilisé pour l'étude acoustique de l'étude d'impact, en **2016**. A cette date, le lotissement la Garenne IV est déjà construit.

• Cette étude n'a pas tenu compte de l'**urbanisme réel** et de la **réglementation**, qui veut que les points de mesure soient placés **au plus près des infrastructures bruyantes existantes (A 11 et RD 32)**.



Etude acoustique – données comparatives

Mesures effectuées en novembre 2018 dans le cadre du projet de Construction du futur Parc des Expositions

Etude acoustique Chartres Métropole

Les résultats de cette campagne de mesures montrent des niveaux sonores de jour compris entre **48.5 et 55.5 dB(A)** et des niveaux de nuit compris entre **45.5 et 51.5 dB(A)**.

Les niveaux sonores les plus élevés mesurés concernent le point de mesures **PF1** situé à proximité de la RD32.

Les valeurs du PF 1 sont supérieures à celles du PF 2, qui est équivalent au PF 13 de l'étude acoustique de 2014 pour le projet A 154.

Le bruit de fond est marqué par le trafic de l'autoroute A11. Les points de mesures sont soumis essentiellement aux bruits des circulations routières plus ou moins proches telles que la **RD32**, la **RD910**, la **RD823** et la Voie de la Liberté.

Les points de mesures fixes indiquent des ambiances sonores préexistantes modérées avec des niveaux sonores inférieurs à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit.

Le tableau ci-après présente l'ensemble des résultats des points de mesures acoustiques. Les valeurs mesurées sont arrondies au 0,5 dB(A) près.

Résultats des mesures aux points fixes de 24h

Repère	Niveaux sonores mesurés de jour en dB(A)			Niveaux sonores mesurés de nuit en dB(A)			Ecart jour/nuit en dB(A)
	LAeq	L50	L90	LAeq	L50	L90	
PF1	52.5	52.0	48.0	51.5	51.5	48.0	1
PF2	48.5	46.0	41.5	45.5	44.0	40.0	3
PF3	55.5	55.5	51.0	48.5	44.0	37.5	7

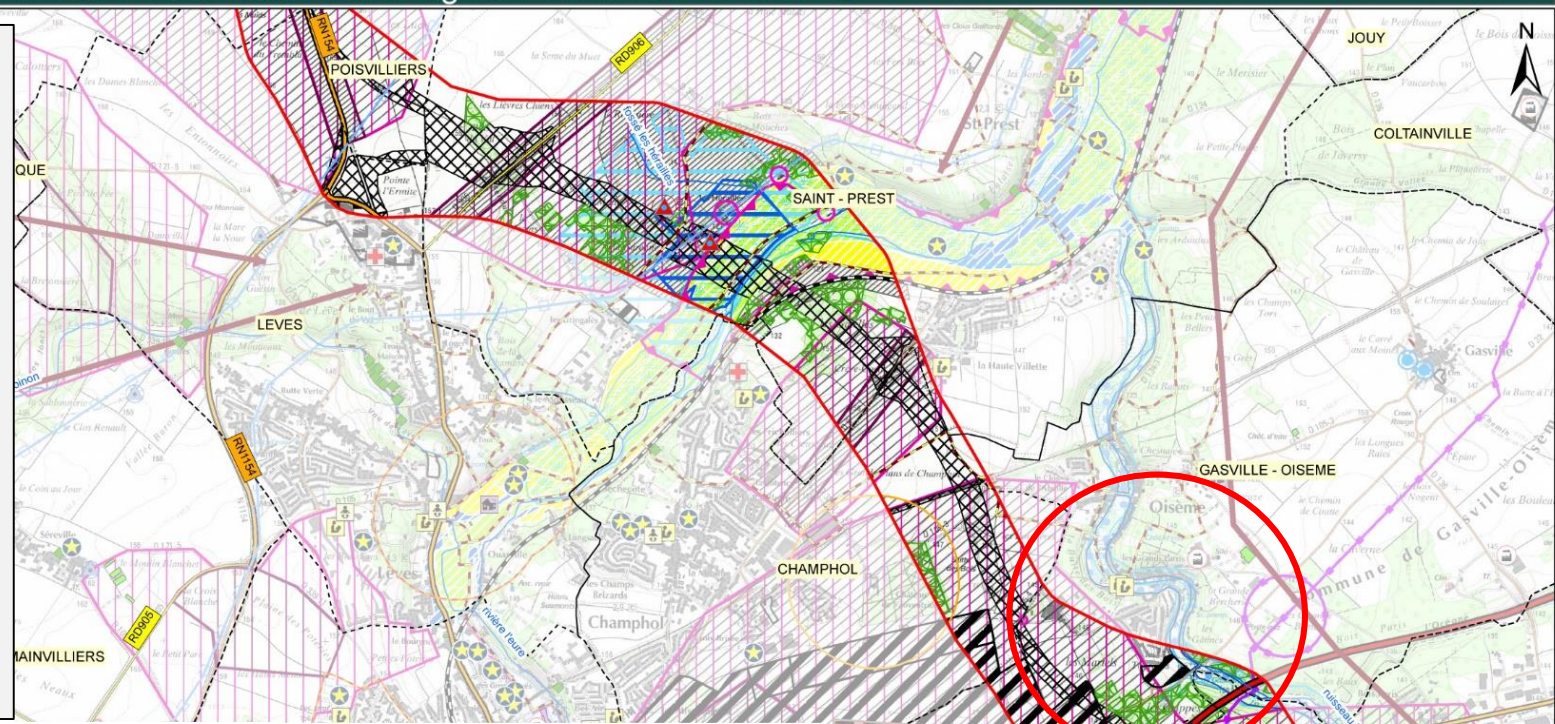
PF1 implanté au **48, rue du 14 Juillet**, dans le lotissement **La Garenne IV** (PF2 équivalent à PF13 DREAL 2014)



Source : Construction du futur Parc des Expositions de la Ville de CHARTRES (28) Évaluation environnementale : Dossier d'étude d'impact - 2019

Synthèse des enjeux environnemnaux

La carte de synthèse de la partie VI de l'étude d'impact compile les erreurs concernant la commune de Gasville-Oisème : le lotissement La Garenne III, présent sur le fond de carte, ne figure pas comme zone « urbanisée », pas plus que les maisons de la rue de l'Orme Guyot. La ZA du Bréharet ne figure pas comme « Zone d'activités », l'AZI de la vallée de la Roguenette est figurée. Une correction apportée après le Comité de suivi (30/06/2015 – 08/01/2016) est erronée : la hachure noire apportée pour le Lotissement La Garenne IV le classe comme « Projet connu » alors qu'il aurait dû être en « urbanisé ».



Urbanisation	
	Aérodrome
	Cimetière
	Zone d'activité
	Projet majeur de zone d'activité (Eure et Loir)
	Projet connu
	Zone urbanisée

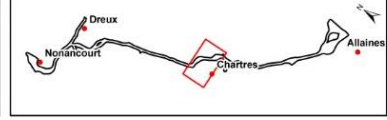
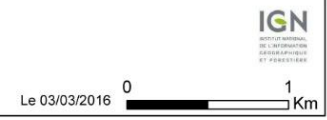
Directive de Protection et mise en valeur des Paysages Préservation des vues sur la cathédrale de Chartres. Espaces associés aux vues majeures de la cathédrale.	
	Zones de protection d'une vue lointaine majeure
	Zones de transition
Enjeux paysagers	
	Très fort
	Fort
	Modéré

Légende	
	Limite communale



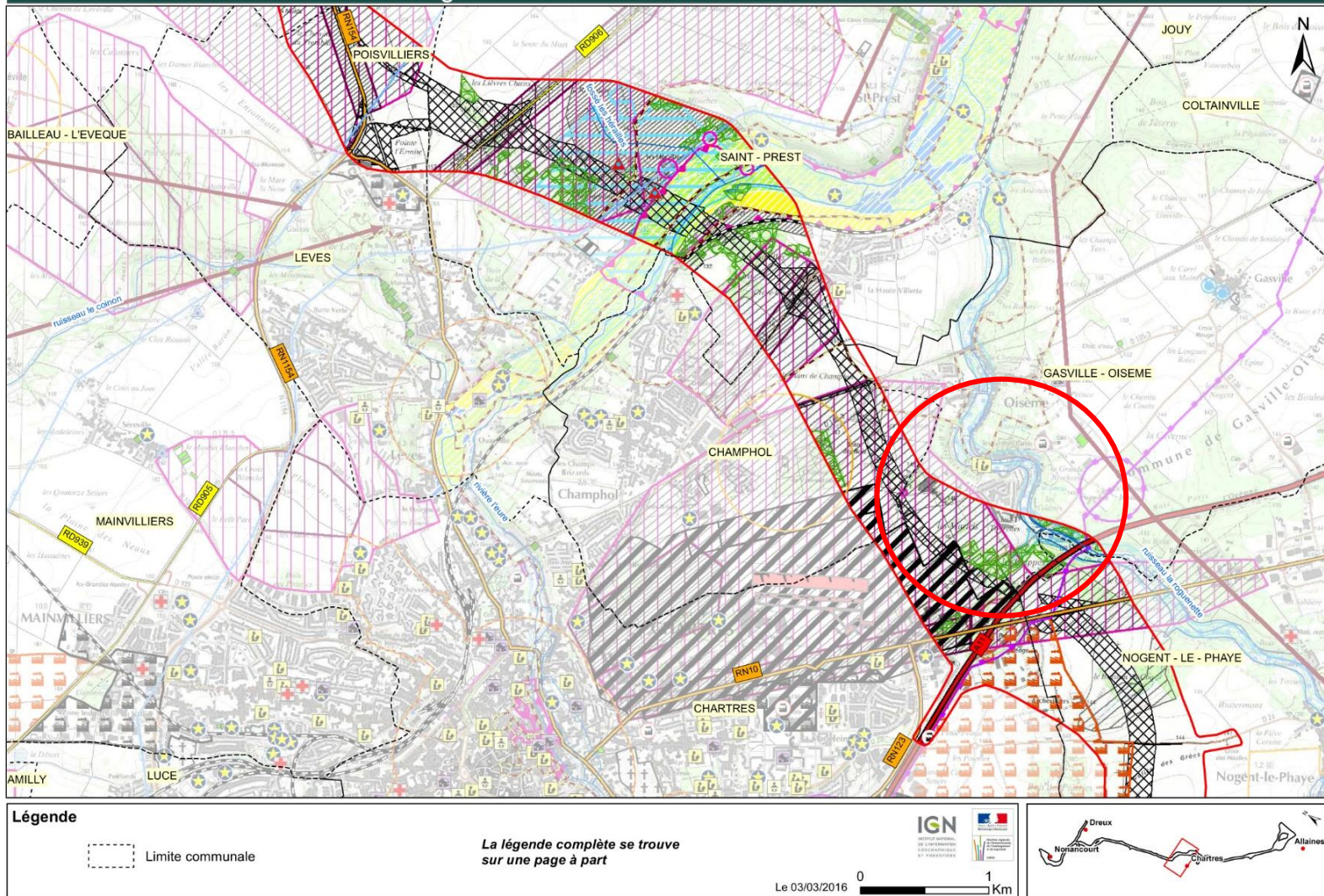
Pièce n°16 – Pièce E -
Etude d'impact - Volume
2- DREAL – Octobre 2016
– p.646

La légende complète se trouve sur une page à part



Même carte que la précédente, dans sa version de **mars 2016** (source clef DREAL). Le lotissement La Garenne IV n'est pas du tout figuré, ni la ZA du Bréharet, ni les maisons de la rue de l'Orme Guyot.

Preuve que des modifications ont été apportées durant la concertation, sans corriger les erreurs.



Pièce E - Etude d'impact – concertation inter-services– DREAL – mars 2016 – 1186 p.



RN 154 et RN 12

Le projet d'accélération de l'aménagement à 2 x 2 voies

Pièce E

Etude d'impact

Volume 3

Pièce n°17 - Pièce E –
Etude d'impact Volume
3 – DREAL – Octobre
2016 – 431 p.



Version octobre 2016

Le franchissement de la voie ferrée située au nord-ouest de Oisème est bien envisagé en remblai par la DREAL, en contradiction avec la demande de la commune de Gasville-Oisème, les enjeux paysagers forts de la commune dans l'aire d'étude et les principes de la directive paysagère des vues de la cathédrale.

Secteur 3 : Chartres / section 5 : Poisvilliers – Prunay-le-Gillon

Dans ce secteur, la présence de zones de protection de vues sur la cathédrale de Chartres impose un tracé en déblai dans de nombreux secteurs, permettant un rétablissement des communications à hauteur du terrain naturel au-dessus de l'autoroute.

Les principaux déblais sont réalisés :

- ◆ à proximité de la RD 6 ;
- ◆ au niveau du nœud avec A 11 et les différents rétablissements (RD 32 et RD 910).

Le principal remblai se situe au franchissement de la voie ferrée près d'Oisème.

Dans l'objectif de préserver les vues de la cathédrale de Chartres les passages en déblais induiront des modifications du relief importantes sur cette section pendant la phase travaux. Toutefois, au global sur cette section, des volumes de remblais d'apport sont nécessaires (17%).

Sur ces secteurs les travaux auront donc un effet fort sur le relief.

2.1.4 Effets des travaux sur les risques naturels

2.1.4.1 Effets des travaux sur le risque d'inondation

Le risque inondation constitue un enjeu primordial dans le cadre du présent projet. En effet, le projet franchit trois cours d'eau, l'Eure et ses affluents l'Avre et la Blaise, qui sont soumis au risque d'inondation et qui font également l'objet de PPRi.

Pour rappel, l'ensemble du projet est assujéti à deux types de risque d'inondation :

- ◆ Par remontée de nappe (source BRGM) : le phénomène d'inondation par remontée de nappe intervient principalement dans les secteurs où la nappe est sub-affleurante ;
- ◆ Par débordement de cours d'eau : ici le risque est le débordement direct des principaux cours d'eau (Eure, Avre, Blaise).

2.1.4.1.1 Effet sur les inondations par remontée de nappe

Effets directs et indirects temporaires

Secteur 1 : Nonancourt - Dreux

Sur ce secteur la sensibilité de remontée de nappe est globalement faible hormis localement à Allainville et Louvilliers-en-Drouais où des loupes de nappe sub-affleurantes apparaissent de manière localisée.

Secteur 2 : Dreux – Chartres

Sur ce secteur le projet se base essentiellement sur des infrastructures existantes, de plus les travaux ne sont pas de nature à augmenter le risque d'inondation par remontée de nappe.

Secteur 3 : Chartres

Secteur 4 : Chartres – A10

Sur ces secteurs la sensibilité de remontée de nappe est globalement très forte sur une grande partie des secteurs 3 et 4 avec parfois des nappes sub-affleurantes.

Les travaux auront donc globalement un impact moyen sur cette thématique, avant mise en place des mesures d'assainissement.

Mesures relatives au risque d'inondation par remontée de nappe

Mesures de réduction

Afin de limiter le risque d'inondation par remontée de nappe, les travaux seront réalisés en période de basses eaux.

2.1.4.1.2 Effet sur les inondations par débordement de cours d'eau

Effets directs temporaires et permanents

L'enjeu inondation constitue un enjeu important dans le cadre du projet dans la mesure où le projet traverse trois cours d'eau principaux qui font l'objet d'un plan de prévention du risque inondation (PPRI) approuvé. L'ensemble des PPRi opposables sur la zone d'études est listé dans le tableau ci-après.

PPRI	État	Date d'approbation
Avre Aval	Approuvé	20/12/2002
Avre	Approuvé	08/09/2003
Blaise	Approuvé	08/04/2014
Eure à Chartres	Approuvé	25/09/2001
Eure de la Lèves à Mesvoisins	Approuvé	19/02/2009

Tableau 97 : PPRi concernés par la zone d'étude (Source : EGIS)

Dans le cadre de la démarche d'évitement et de réduction en amont du projet, les ouvrages de franchissement des principaux cours d'eau sont des viaducs permettant d'éviter tout impact sur les zones inondables définies par les PPRi et les zones urbanisées réglementaires.

En phase travaux tout comme en phase exploitation le risque inondation est donc, pour ces trois cours d'eau, évalué au travers de ces documents opposables.

Leurs implantations ont fait l'objet d'études hydrauliques menées en juin et septembre 2015. Les résultats de ces études sont présentés dans la partie relative au risque inondation en phase exploitation.

Secteur 1 : Nonancourt – Dreux

Secteur 3 : Chartres

Secteur 1

◆ Raccordement à la RN 154 et la RN 12

Sur ce secteur, l'ouvrage de franchissement de la vallée de l'Avre entre les communes de Nonancourt (Eure) et de Saint-Lubin-des-Joncherets (Eure-et-Loir) est le viaduc dit de l'Avre.

◆ Contournement Ouest de Dreux

Sur ce secteur, l'ouvrage de franchissement de la vallée de la Blaise au Sud de Dreux (commune de Gamay, Eure-et-Loir) est le viaduc dit de la Blaise ;

◆ Aménagement sur place de la RN 12

Sur ce secteur, l'ouvrage de la RN 12 de franchissement de la vallée de la Blaise à l'Est de Dreux (commune de Dreux, Eure-et-Loir), dit viaduc des Pains Perdus, est déjà existant, il nécessite un doublement dans le cadre de l'aménagement

Les effets de la phase de travaux du projet A 154 sur le risque inondation ont été évalués en tenant compte uniquement des secteurs de cours d'eau faisant l'objet d'un PPRi. Le risque inondation pour la vallée de la Roguette n'a donc pas été étudié. Le franchissement de la vallée et la proximité immédiate du nœud A 11 / A 154 constituent pourtant des facteurs de risque évidents.

2.2.7.1.3 Secteur 3 : Chartres

Les mesures d'insertion écologiques du projet correspondent aux mesures d'évitement d'impact (ME), de réduction d'impact (MR) et d'accompagnement et de suivis (MA). Les mesures d'évitement d'impacts consistent en une adaptation du projet de manière à supprimer l'impact. Les mesures de réduction visent à réduire le niveau d'impact du projet.

Code de la mesure	Intitulé de la mesure
Mesures en phase travaux	
ME01	Identification des zones d'intérêt écologique à éviter pour la localisation des zones d'accès et de stockage
ME02	Balisage pour éviter toute destruction des stations d'espèces végétales protégées
ME03	Lutte contre la dissémination des plantes exotiques envahissantes (balisage, gestion des terres contaminées)
MR01	Prévention des risques de pollution accidentelle des eaux et des sols en phase chantier
MR02	Mise en place de l'ouvrage d'art (franchissement de la vallée de l'Eure)
MR03	Phasage des travaux dans le temps et dans l'espace en fonction des cycles de vie de la faune
MR04	Isolément de la zone de chantier vis-à-vis des amphibiens et de la petite faune terrestre
MR05	Expertise arboricole des arbres à abattre
MR06	Mise en place d'un plan lumière adapté

Figure 334 : Mesures d'évitement et de réduction des effets dommageables du projet sur les milieux naturels (source : Biotopie, diagnostic écologique, analyse des impacts et mesures, février 2016)

Rappel sur la recherche du fuseau de moindre impact

Lors de la phase 1 menée en 2012, afin de prendre en compte l'ensemble des enjeux sur le site et d'appréhender le fonctionnement écologique du secteur dans son intégralité, une aire d'étude a été définie tout autour de l'agglomération de Chartres. L'objectif de cette première phase était de cibler et hiérarchiser les enjeux sur l'aire d'étude en couplant les données récoltées dans la bibliographie, en consultations et lors d'investigations ponctuelles de terrain afin de procéder à l'analyse comparative des options proposées par le maître d'ouvrage sur la base d'une grille d'évaluation.

Rappel sur la recherche de la variante de moindre impact

Trois options (option Chartres-Est, option Chartres-Ouest et option Est éloignée baïonnette A11) avaient été définies. L'option Chartres-Est par le tronçon nord-ouest au niveau de Saint-Prest a été évaluée comme la moins favorable des trois au niveau écologique compte-tenu de la présence d'habitats humides (forêt alluviale, prairie humide, mégaphorbiaie...) dans la vallée de l'Eure et des espèces animales et végétales potentielles associées. L'option Chartres-ouest franchissait également la vallée de l'Eure mais dans un secteur déjà fortement urbanisé au sud de Chartres, par conséquent les enjeux écologiques étaient moindres mais le tracé était beaucoup plus long et plus impactant au niveau urbain. L'option Est éloignée comportait quelques secteurs à forts enjeux au niveau de l'Eure mais moins que pour l'option Chartres-Est. L'option Est éloignée impactait moins de secteurs à enjeux moyens et forts mais des secteurs à enjeux faibles sur un tracé beaucoup plus long que les deux précédents.

L'aire d'étude retenue pour la phase 2 correspond à l'option Chartres-Est par le tronçon nord-ouest au niveau de Saint-Prest.

Évitement au stade définition du tracé

Le projet d'aménagement suit la RN154 au nord de Lèves avant de bifurquer à l'est pour traverser la vallée de l'Eure à l'ouest de Saint-Prest. Afin de minimiser les impacts sur les milieux riverains de l'Eure, son franchissement se fera par un viaduc de 616 m. Le tracé coupe l'A11 au sud-ouest d'Oisème et évite tous les secteurs à enjeux en bordure de la Roguenette. Le tracé évite les petits boisements au sud de Montléverin et de la Garenne au sud de Brétigny. En revanche, le tracé coupe les lisières du Bois Godon au nord-ouest de Nogent-le-Phaye, du Pas de Saint-Martin et de Fonteny à l'ouest de Brétigny, le Bois des Crots à l'est de Berchères-les-Pierres.

Trois mesures d'évitement (identification des zones d'intérêt écologique à éviter pour la localisation des zones d'accès et de stockage, balisage pour éviter toute destruction des stations d'espèces végétales protégées et lutte contre la dissémination des plantes exotiques envahissantes (balisage, gestion des terres contaminées)) ont également été définies dans le cadre de ce projet d'aménagement.

L'avancement actuel du projet ne permet pas sa définition précise (localisation des zones de chantier, localisation des pistes d'accès, création d'un réseau de collecte des eaux de ruissellement, emplacement et taille des piles du viaduc de franchissement de la vallée de l'Eure...). De ce fait, l'analyse des impacts est réalisée à partir des éléments du projet fournis (localisation des zones de déblai, remblai, ouvrage d'art sans les piles de pont, talus, accotement, bord de chaussée). **Le diamètre et l'emplacement des piles du viaduc de franchissement de l'Eure n'étant pas précisément définis à ce stade de l'étude, il est considéré une destruction des milieux franchis. Par conséquent, les surfaces impactées sont sur-évaluées et seront ré-évaluées lorsque le projet sera défini par le concessionnaire lors des études ultérieures, après une définition plus précise du projet.**

Les mesures d'insertion écologique proposées en réponse des impacts seront donc d'ordre général en raison de l'imprécision des impacts estimés du projet.

Rappel du caractère le moins favorable sur le plan écologique de l'option Est Rapprochée.

Parmi les mesures d'évitement, le projet devra éviter tous les secteurs à enjeux en bordure de la Roguenette.



Les prévisions de trafic à l'horizon 2042 sont de 55000 véhicules par jour (dont 8000 PL) aux abords de Gasville-Oisème en cumulant A 11 et A 154.

Les deux tracés sont situés à moins de 300 m du bourg de Oisème.

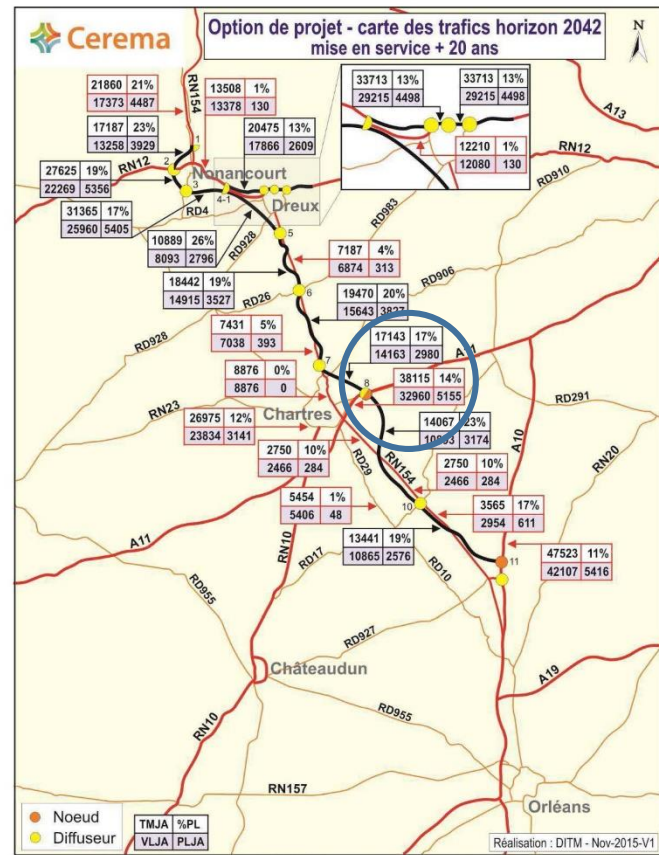


Figure 379 : trafics de l'option de projet (2042) (source : Evaluation économique et sociale, Trafalgar)

♦ Trafics attendus dans l'option de projet sur le secteur de Chartres

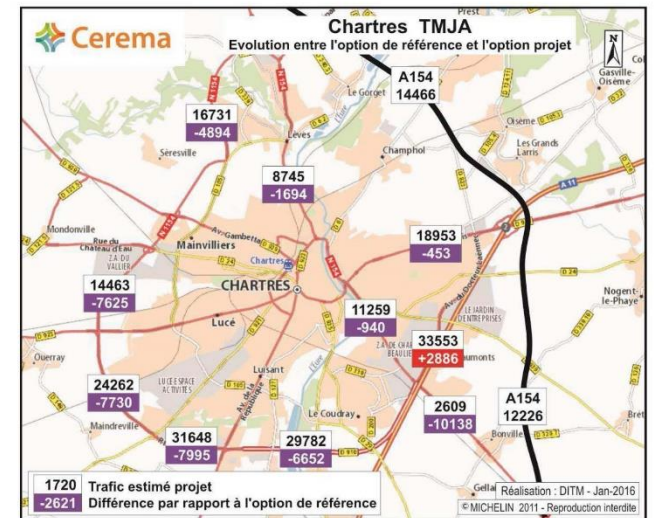


Figure 380 : Evolution des trafics tous véhicules sur la rocade ouest de Chartres (source : Evaluation économique et sociale, Trafalgar)

La mise en service du projet permet de diminuer le trafic sur la rocade de près de 8 000 véhicules par jour, dont 2 500 poids lourds (cf. carte ci-après). Cette diminution importante permettra d'améliorer les conditions de circulation autour de Chartres.

Pièce n°17 – Pièce E -
Etude d'impact - Volume
3 – DREAL – Octobre 2016
– 894 p.

Mesures paysagères liées aux franchissements des cônes de vues majeures sur la cathédrale de Chartres

Recommandations énoncées dans la directive paysagère

La Cathédrale de Chartres, inscrite sur la liste du Patrimoine Mondial de l'humanité depuis 1979, est un élément déterminant du paysage, signal visuel émergeant des horizons lointains, parfois à plus de 20 km.

Une déclaration de Valeur Universelle Exceptionnelle détermine les éléments qui ont conduit à rendre le bien éligible sur la liste du Patrimoine mondial. La prise en compte du monument dans son environnement est déterminante, elle est décrite comme suit : « La cathédrale de Chartres occupe une position remarquable dans la plaine de Beauce. Sa silhouette, observable à plus de 25 km aux alentours, constitue un signal particulièrement marquant dans le paysage. Véritable point de convergence affirmant de manière emblématique la relation exceptionnelle qu'entretient l'œuvre architecturale avec le site qui l'entoure, cette perception de la cathédrale « entre ciel et terre » a été évoquée par de nombreux artistes et écrivains illustres »

Les horizons dégagés du paysage beauceron offrant des vues lointaines sur ce monument sont particulièrement sensibles aux modifications du terrain, notamment par des remblais dont l'impact doit être évalué au regard de cet enjeu.

Historiquement, les routes radiales ont joué avec cette particularité en s'orientant dans la direction de la cathédrale, formant des cônes de vues remarquables sur le bâtiment. La directive paysagère de préservation des vues sur la cathédrale de Chartres s'attèle à protéger ces cônes de visions.

Le projet d'infrastructure doit prendre en compte les recommandations liées aux espaces associés aux vues majeures :

- ◆ au niveau de Saint-Germain-la-Gâtine : la cathédrale est perceptible à 10km, Cette perception lointaine ne sera modifiée puisque le tracé projet reprend le tracé existant. Il n'y aura donc pas de modification ou d'altérations majeures des vues lointaines sur ce secteur.
- ◆ au niveau de Poisvilliers : maintenir le caractère ouvert de plaine et la silhouette lointaine de la ville dominée par la cathédrale ;
- ◆ au niveau de la route de Maintenon (RD 906) : respecter la topographie du terrain naturel pour les aménagements routiers de la RD 906 ;
- ◆ au niveau de la RN 10 à Champhol : requalification des abords de la route et de ses limites ;
- ◆ au niveau de Berchères-les-Pierres – La Saussaye : conserver les tilleuls qui bordent la RN 54, prévoir leur remplacement.

Par ailleurs, le projet a été conçu de manière à réduire au maximum le tracé en remblai ou d'en limiter au maximum la hauteur.

Le tracé présenté a pris en compte un grand nombre de vues identifiées dans le projet de directive paysagère de mise en valeur des vues sur la cathédrale de Chartres de 2004 (voir ci-après).



Figure 402 : Point de vue remarquable sur la cathédrale de Chartres depuis la RD6 (périmètre de protection des vues). Source : Egis, Juillet 2014

Mesures d'insertion paysagère de l'infrastructure

Ainsi, pour ne pas altérer les cônes de vues sur la cathédrale de Chartres interceptés, les mesures paysagères d'insertion de la route sont :

- de ne pas occulter les vues sur la cathédrale dans les « zones protections de vue lointaine majeures » (ZPM) et les zones de transition (ZT) :
 - proscrire tout passage en remblai de l'infrastructure ;
 - abaisser le profil en long de l'infrastructure pour que le rétablissement de la route bénéficiant d'un cône de vue sur la cathédrale ne soit réalisé en trop fort remblai. En raison de l'affleurement des nappes d'eau, cette mesure n'a pas pu être réalisée systématiquement.
- De ne pas altérer les vues sur la cathédrale dans les ZPM et les ZT :
 - rétablir en place la route radiale interceptée par l'infrastructure pour ne pas désaxer la route ;
 - remplacer les arbres d'alignements abattus sur les routes radiales interceptées par l'infrastructure par des espèces de même essence,
 - dégager la perspective : ne pas réaliser de plantations de masse risquant de masquer les vues.

Parmi les mesures d'insertion paysagère de l'A 154, afin de ne pas occulter les vues de la Cathédrale dans les ZPM et les ZT, tout passage en remblai de l'infrastructure est pros crit.

Mesures d'insertion paysagère du franchissement de la voie ferrée.

Le détail des mesures prévues dans le secteur Champhol/Gasville-Oisème, au sujet du franchissement de la voie ferrée, **élude complètement le sujet.**

Sont évoqués le passage en déblais de la D 6, puis celui du nœud avec l'A 11.

Au niveau de Champhol

Le tracé sur cette section de zone de protection est en déblai permettant le rétablissement de la RD 6 et limitant ainsi l'impact sur les riverains et les vues sur la cathédrale.

Ainsi localement le projet paysager prévu est cohérent avec les recommandations de la directive de la cathédrale de Chartres qui préconisait localement : la gestion du territoire couvert par la zone de transition devrait être adaptée à l'ampleur de cet espace.

Au niveau de la RD 910 Champhol-Chartres

Le projet est en limite de la ZPM et se trouve en zone de transition. Ici Le nœud avec l'autoroute A 11 aura un impact important par son emprise dans le paysage ; limité en revanche par la mise en déblai de l'ensemble du projet. Les boisements impactés par l'échangeur seront reconstitués, le maintien des espaces ouverts permet de préserver les vues sur la cathédrale.

Ainsi localement le projet paysager prévu ne remet pas en cause les recommandations de la directive de la cathédrale de Chartres qui préconisait localement :

- Compléter les prescriptions de la zone de prescription par une requalification des abords de la route et de ses limites, incluant la publicité, la signalisation, les enseignes, l'éclairage public dans la traversée de Bois-Paris ;
- Dans la zone d'activité prévue sur le versant de la Roguette, le choix du type d'activités économiques devrait être compatible avec les qualités paysagères de cette vallée ;
- Les dispositions du PLU pourraient préciser les règles d'implantation, d'aspect extérieur, de hauteur afin d'assurer une bonne intégration avec le paysage.

- **Voie ferrée – A11 (secteur 14)**

Rappel du contexte paysager :

Le franchissement de la voie ferrée constitue un enjeu paysager très fort en raison de la proximité de riverains soumis à covisibilité (le Clos de l'Abeille, Les grands Larris), la présence du Monument Historique au Sud (Château de Vauventriers) et la zone de transition de protection des vues vers la cathédrale de Chartres.

Le passage au Nord de Chartres et à proximité des habitations (le Clos de l'Abeille, Les Grands Larris) induit des aménagements paysagers correspondant à la zone de transition. L'objectif est de garder ouvert ces espaces et de protéger les riverains (Clos de l'Abeille et des Grands Larris) de la proximité de l'infrastructure et d'encadrer de végétation de part et d'autre de la voie ferrée désaffectée.

Mesures paysagères

Mesures de réduction

Les zones de transition englobant le secteur au Nord de Champhol (au nord du château de Vauventriers et au Sud de la Haute Vilette) sont traitées en passage en remblai, intégrées par des aménagements de modelé de terre et plantés d'une lisière forestière permettant une connexion avec le bois du Château de Vauventriers. Le projet passe en limite de la zone de protection du monument historique. Ceinturé par son boisement actuel et renforcé par les plantations à l'Ouest du projet, la RN 154 ne sera pas visible depuis le château.

Plus au Sud le secteur est traité en passage en déblai (englobant le Clos de l'Abeille et les Grands Larris) pour limiter l'impact sur la zone de transition de la Cathédrale et les covisibilités avec les riverains de ces secteurs évoqués. Le raccordement avec la voie ferrée est en continuité avec la végétation aux abords (plantations de haies bocagères, lisières boisées). Des aménagements de massifs arbustifs accompagnent le bas du modelé paysager au Sud des Grands Larris.

Par ailleurs, il est à noter qu'afin d'améliorer l'intégration paysagère du projet, les solutions permettant de minimiser l'impact du franchissement de la voie ferrée à l'Est du château de Vauventriers, à Champhol, seront privilégiées dans les phases ultérieures du dossier.

- **Nœud A11**

Rappel du contexte paysager :

Le franchissement de l'A11 constitue un enjeu paysager très fort en raison de la proximité de riverains soumis à covisibilité (Les Grands-Larris), la présence de la Roguette et la zone de transition et de protection des vues vers la cathédrale de Chartres.

Le passage au Nord de Chartres, à proximité des habitations (Les Grands-Larris), la traversée de routes (RD 911, RD 32), la traversée de l'autoroute A 11 et de boisements induit des aménagements paysagers correspondant à la zone de transition et de protection d'une vue majeure lointaine. L'objectif est de protéger les riverains (Clos de l'Abeille et des Grands-Larris) de la proximité des infrastructures et de reconstituer des boisements et des ripisylve aux abords de la Roguette.

Mesures paysagères

Mesures de réduction

Le nœud A 11 raccordant plusieurs infrastructures dans une zone de transition (en partie) dans un contexte fortement boisé, induit des cadrages de vues sur la cathédrale par des lisières (repreant la trame existante de la végétation) et des arbres pour garder des transparences et créer des mises en scène sur des espaces ensemencés (prairie naturelle ou fleurie).

La présence du vallon de la Roguette est affirmée par la reconstitution de la ripisylve et la plantation de bosquets.

Effets et mesures par secteur

Voie ferrée – A 11

Dans la zone de transition englobant le secteur nord de Champhol, il est prévu de traiter le franchissement de la voie ferrée en remblai.

Aucune explication n'est fournie par la DREAL sur ce choix, qui entre en **contradiction flagrante** avec les mesures d'insertion paysagère de l'infrastructure (p.913). Elles prévoient une **proscription des passages en remblai dans les secteurs de vue de la Cathédrale (ZPM ou ZT)**.

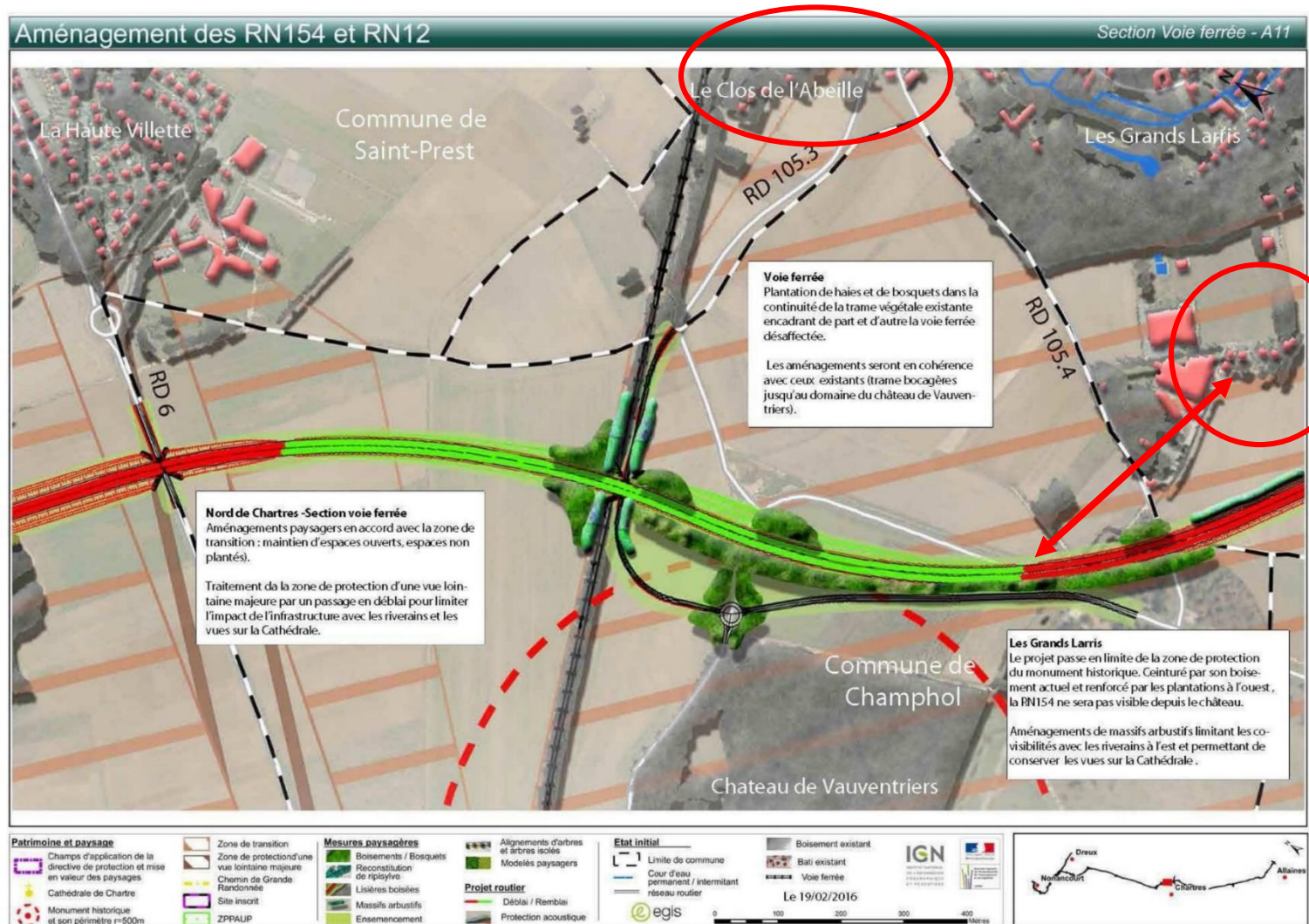
Insertion paysagère du secteur voie ferrée

La co-visibilité avec les riverains du Clos de l'Abeille est évoquée, mais aucune mention n'est faite de ceux de la **rue de l'Orme Guyot**, pourtant beaucoup plus proches (environ 300 m).

Quel sera l'impact sonore de ce passage en remblai sur les riverains?

Le passage en remblai entre en contradiction avec la mesure d'insertion paysagère en déblai dans la zone de vue (p.913).

Pièce n°17 – Pièce E - Etude d'impact - Volume 3 – DREAL – Octobre 2016 – p.955



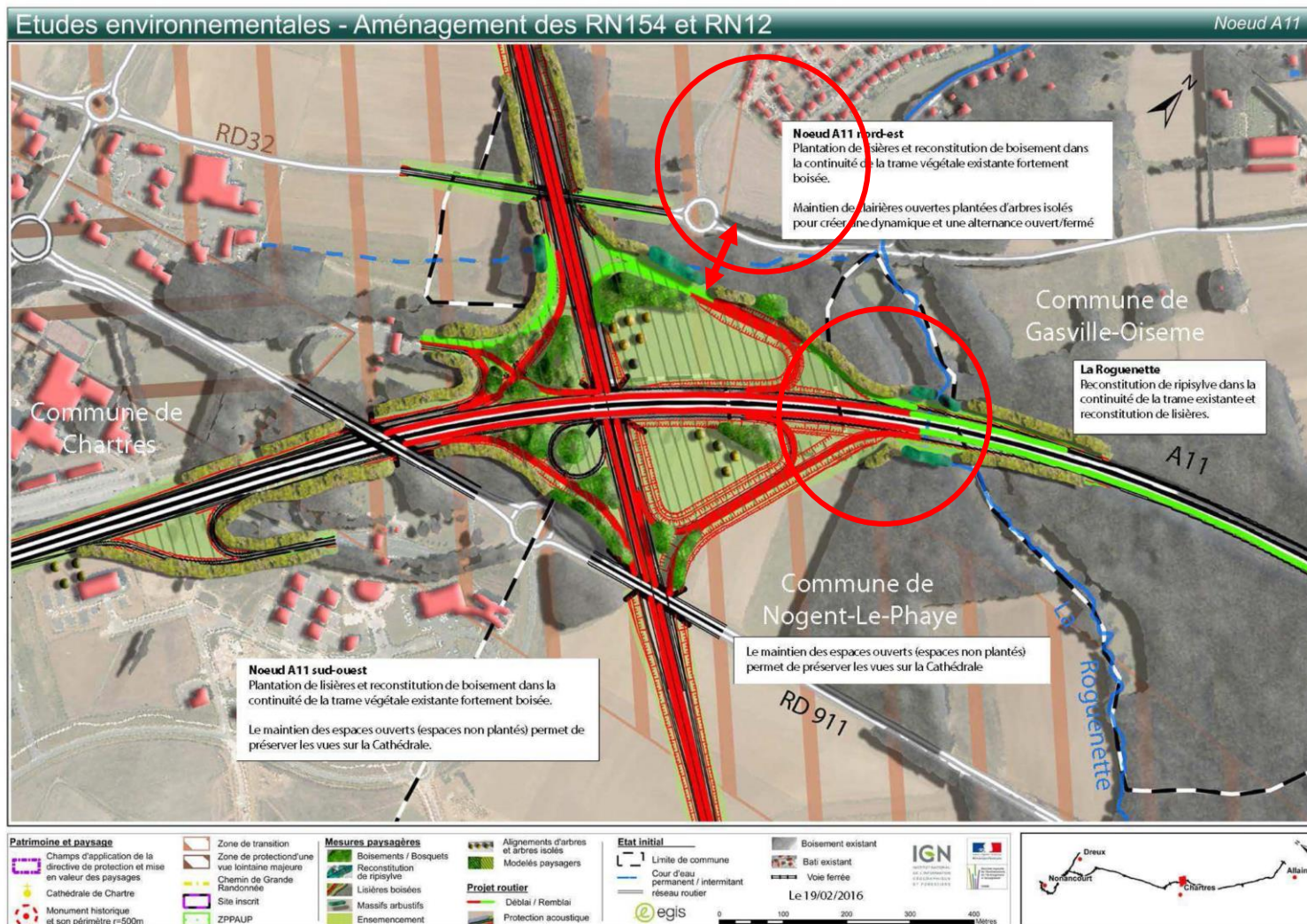
Insertion paysagère du nœud A 11/A154

Le lotissement La Garenne IV, déjà construit, ne figure pas sur la carte (en date du 19/02/2016). La proximité du lotissement La Garenne III n'est pas mentionnée.

La bretelle de raccordement A11/A154, partiellement traitée en remblai, est située à environ 100 m des premières maisons de La Garenne IV.

Les abords de la Roguenette et de son rû (pointillé) vont être impactés par le projet, notamment la bretelle de raccordement créée aux abords de la rivière.

Contradiction avec la mesure d'évitement proposée (p.709).



Pièce n°17 – Pièce E - Etude d'impact - Volume 3 – DREAL – Octobre 2016 – p.956

Effets acoustiques du projet

Une seule protection acoustique de maison individuelle est prévue à Gasville-Oisème. Aucun linéaire de protection n'est prévu.

La synthèse de l'étude acoustique présentée dans l'étude d'impact ne présente aucun détail concernant la commune de Gasville-Oisème. Il faut chercher ces informations dans les annexes.

Pièce n°17 – Pièce E - Etude d'impact - Volume 3 – DREAL – Octobre 2016 – p.977



- ♦ **à la source** : écran ou merlon positionnés au bord de la future infrastructure routière, et permettant de réduire considérablement le bruit à la source. Ces protections à la source sont privilégiées notamment dans les secteurs densément peuplés ;
- ♦ **renforcement des isolements acoustiques de façade** : traitement acoustique sur le bâti limitant le niveau sonore à l'intérieur des bâtiments. Ce type de protection est réglementairement préconisé lorsque la mise en place d'une protection à la source s'avère économiquement ou techniquement irréalisable. Un isolement acoustique de façade est donc préconisé en complément d'une protection à la source ou directement pour des zones isolées de faible densité de bâtiments.



Figure 444 : Illustration d'une amélioration de l'isolement de façade d'un logement (source : Étude acoustique, Egis, février 2016)

Dans la majorité des secteurs du projet à protéger, il a été privilégié une protection à la source (type revêtement phonique, écran acoustique ou merlon) plutôt que l'amélioration de l'isolement acoustique d'une habitation car la protection acoustique à la source assure un meilleur traitement et une meilleure qualité de vie des riverains.

Dimensionnement des protections réglementaires à mettre en œuvre

Le tableau suivant synthétise les protections acoustiques à mettre en œuvre pour répondre à la réglementation acoustique. Les coûts des protections acoustiques ont été estimés.

Les localisations précises des secteurs à protéger et des protections acoustiques sont présentées en Annexe 2 de la présente étude d'impact au sein de l'étude acoustique.

Il est à noter que les expositions acoustiques vont varier selon la hauteur des récepteurs. Les isophones présentées au sein de l'étude acoustique en annexe ont été calculées sur toute la hauteur des bâtis concernés.

Toutefois et comme habituellement fait pour ce type d'étude seules les isophones à 4m de hauteur ont été finalement représentées. Mais les moyens de protection finalement proposés couvrent bien évidemment toute la hauteur des bâtis exposés, même au-delà de 4m lorsque nécessaire.

Ainsi, les dimensionnements des protections sont donc réalisés pour l'ensemble des étages des bâtiments. Un mur antibruit protège les logements individuels et les premiers étages des immeubles. Pour les étages supérieurs, des isolations des façades individuelles complémentaires aux murs peuvent être proposées.

Commune	Isolations de façade [Unité]	Type de protection	Linéaire de protection [m]	Hauteur de protection [m]	Coût estimatif des protections acoustiques [€] HT
Nonancourt	2 individuels				20 000 €
Saint-Lubin-des-Joncherets	2 individuels	1 écran absorbant	592	3	1 085 600 €
Vert-en-Drouais	3 individuels				30 000 €
Dreux (dont viaduc de la blaise)	5 collectifs en R+6	4 écrans absorbants	1087 481 445 262	3.5 2.5 3.5 3	800 000 € 2 282 700 € 721 500 € 934 500 € 471 600 €
Saint-Prest (viaduc de l'Eure)	1 individuel	1 écran absorbant	514	2	10 000 € 616 800 €
Gasville-Oisème	1 individuel				10 000 €
Prasville	1 individuel				10 000 €
Ymonville	2 individuels				20 000 €
TOTAL	12 individuels 5 collectifs	6 écrans absorbants	3 381	2 à 3.5	7 012 700 €

Tableau 115 : Liste des protections acoustiques à mettre en œuvre et estimation du coût associé (source : Étude acoustique, Egis, février 2016)

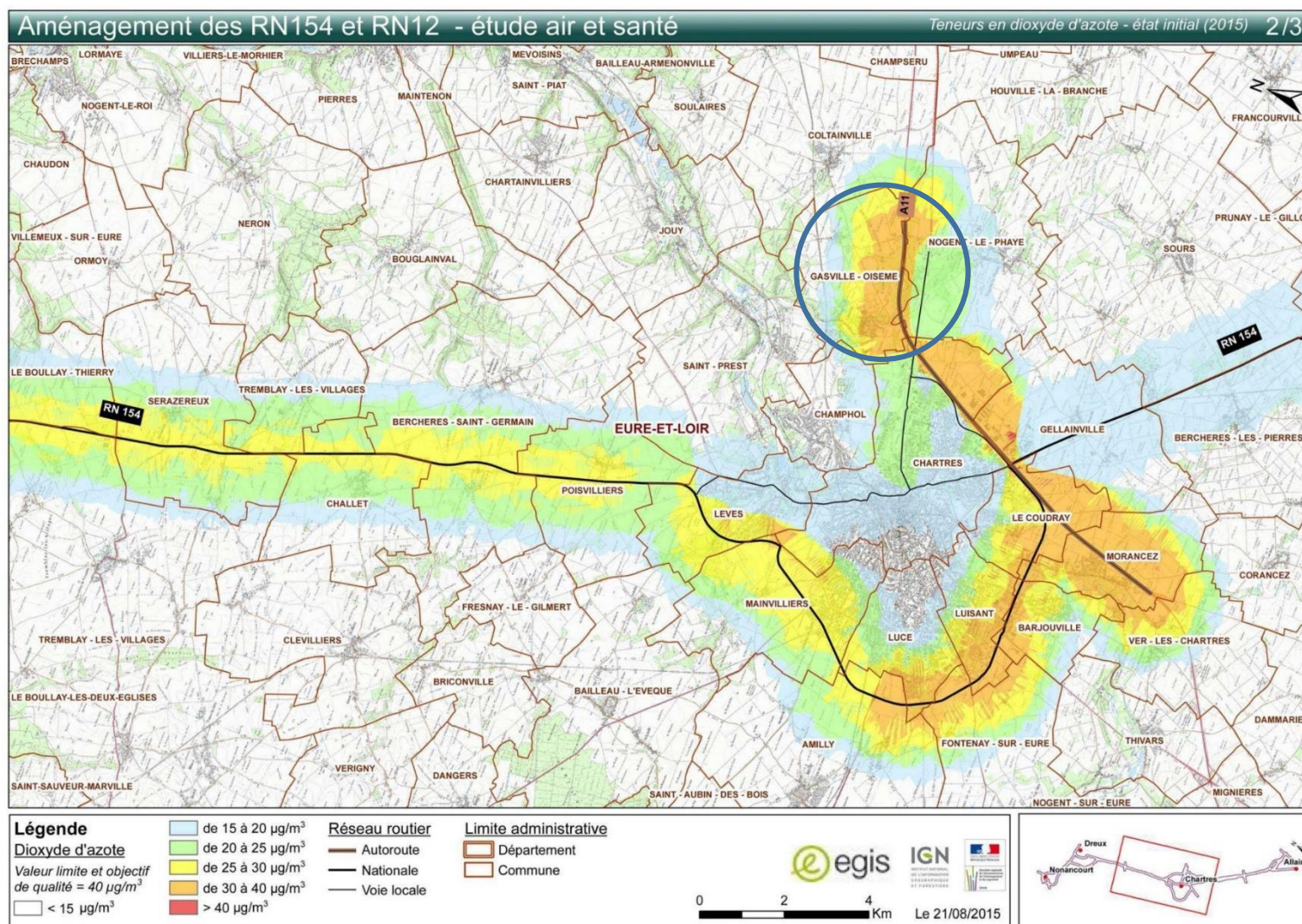
NB : À ce stade d'avancement du projet l'écran prévu sur la commune de Saint-Lubin-des-Joncherets concerne le centre Édouard Hoff. Il est en effet fait l'hypothèse que ce centre reçoit toujours fréquemment des résidents. Dans le cas contraire cette protection ne serait pas nécessaire.

Teneurs en dioxyde d'azote – Etat initial (2010)

La commune de Gasville-Oisème est déjà exposée aux émanations de dioxyde d'azote de l'A 11. Elle figure en orange sur la carte (30-40 microgramme/m³).

Ces valeurs de référence sont-elles toujours valables en 2022?

Pièce n°17 – Pièce E -
Etude d'impact -
Volume 3 – DREAL –
Octobre 2016 – p. 996



3.8.4.2.2 Résultats de l'IPP

Les Indices Pollution Population du dioxyde d'azote et du benzène sont présentés dans les tableaux suivants, pour l'état initial (2009), l'état de référence et l'état projeté (2035).

Il convient de souligner que, compte tenu de la très faible variabilité des teneurs en benzène et en dioxyde d'azote, l'inter comparaison des IPP doit être réalisée avec prudence.

Au regard de ces résultats, l'exposition des populations diminuerait significativement entre 2010 et 2042 pour l'IPP du dioxyde d'azote. À l'horizon 2042, la réalisation du projet d'aménagement de la RN 154 et de la RN 12 à 2 x 2 voies aux caractéristiques de route express entrainerait une diminution supplémentaire mais modérée de l'exposition des populations dans la bande d'étude.

Pour l'IPP du benzène, la diminution importante des émissions de ce polluant à l'horizon 2042 (-88 %) entraînerait une décroissance significative de l'exposition des populations. La réalisation du projet d'aménagement de la RN 154 et de la RN 12 à 2 x 2 voies aux caractéristiques de route express accroîtrait davantage cette diminution.

3.8.4.2.3 Conclusion

Sous réserve des données et hypothèses de trafic et sur la base de l'Indice Pollution Population, indicateur sanitaire simplifié, la réalisation du projet d'aménagement de la RN 154 et de la RN 12 à 2 x 2 voies aux caractéristiques de route express induirait une évolution positive de l'exposition des populations présentes dans la bande d'étude.

Résultats de l'IPP dioxyde d'azote

Les affirmations et conclusions de cette partie reflètent peut-être une perspective favorable pour le cas général, avec une **baisse de 24 %**, mais ne correspondent en aucun cas à la situation de la commune de Gasville-Oisème, qui voit son IPP passer de 62 (Etat initial) à 1342 (Etat projeté), soit une **augmentation de 2170 %**.

Interrogée sur ce point en avril 2022, la DREAL a évoqué la possibilité d'une erreur.

Dioxyde d'azote		Etat initial	Etat de référence	Etat projeté
Total	IPP	749 217	590 010	509 037
	base 100	100	78,8	68,0
Alaines-Mervilliers	IPP	269	269	236
	base 100	100	96,7	87,5
Allonnes	IPP	5 446	5 983	4 767
	base 100	100	98,8	87,5
Barjouville	IPP	1 192	913	866
	base 100	100	76,6	72,7
Beauvilliers	IPP	1 036	1 152	1 177
	base 100	100	111,3	113,7
Berchères-Saint-Germain	IPP	2 163	1 672	1 491
	base 100	100	77,3	68,9
Le Boullay-Mivoye	IPP	4 294	3 358	2 998
	base 100	100	78,2	69,8
Boisville-4a-Saint-Père	IPP	323	340	325
	base 100	100	105,2	100,7
Chartres	IPP	252 688	235 526	233 211
	base 100	100	93,2	92,3
Le Coudray	IPP	3 281	2 569	2 379
	base 100	100	78,3	72,5
Deux	IPP	152 330	96 281	95 781
	base 100	100	63,2	62,9
Gasville-Oisème	IPP	62	48	1 342
	base 100	100	77,4	2170,4
Gellainville	IPP	5 040	4 860	4 244
	base 100	100	96,4	84,2
Guilleville	IPP	54	52	47
	base 100	100	96,1	87,0
Lèves	IPP	59 244	57 038	55 027
	base 100	100	96,3	92,9
Lucé	IPP	27 458	19 834	18 303
	base 100	100	72,2	66,7
Luisant	IPP	19 680	14 790	13 780
	base 100	100	75,1	69,9
La Madeleine-de-Nonancourt	IPP	4 150	3 142	2 604
	base 100	100	75,7	62,8
Mainvilliers	IPP	15 540	11 306	10 630
	base 100	100	72,8	68,4
Marville-Moutiers-Brié	IPP	3 032	2 363	2 109
	base 100	100	77,9	69,6
Morancez	IPP	29 285	20 386	20 648
	base 100	100	69,7	70,5
Nonancourt	IPP	9 282	6 840	4 909
	base 100	100	73,7	52,9
Prunay-le-Gillon	IPP	1 791	1 765	1 536
	base 100	100	98,6	85,8
Sérazereux	IPP	1 700	1 312	1 215
	base 100	100	77,2	71,5
Saint-Lubin-des-Joncherets	IPP	6 473	6 087	6 747
	base 100	100	94,0	104,2
Saint-Prest	IPP	765	845	930
	base 100	100	110,4	121,5
Saint-Rémy-sur-Avre	IPP	54 724	38 526	32 608
	base 100	100	70,4	59,6
Tremblay-les-Villages	IPP	635	496	445
	base 100	100	78,1	70,1
Vernouillet	IPP	83 479	49 267	45 954
	base 100	100	59,0	55,0
Vert-en-Drouais	IPP	2 672	1 895	1 785
	base 100	100	70,5	66,8
Ymonville	IPP	1 148	1 115	983
	base 100	100	97,1	85,6

Tableau 126 : IPP du dioxyde d'azote dans la bande d'étude

Résultats de l'IPP Benzène

L'évolution générale entre l'**Etat initial** et l'**Etat projeté** montre une **baisse de plus de 90 % de l'IPP**

Pour presque toutes les communes, la tendance est à la baisse.

Pour Gasville-Oisème, l'IPP benzène augmente de **305 %** entre l'état initial et l'état projeté.

Aucune autre commune ne présente une telle perspective d'augmentation.

Les résultats des IPP dioxyde d'azote et benzène, pour Gasville-Oisème, **contredisent l'affirmation d'une évolution positive de l'exposition des populations dans la bande d'étude, à l'état projeté** (cf pièce n°6)

Pièce n°17 – Pièce E - Etude d'impact - Volume 3 – DREAL – Octobre 2016 – p. 1011

Benzène		Etat initial	Etat de référence	Etat projeté
Total	IPP base 100	7 212,1 100	840,0 11,8	678,0 9,4
Allaines-Mervilliers	IPP base 100	1,0 100	0,1 13,1	0,0 3,7
Allonnes	IPP base 100	15,7 100	2,8 17,9	1,7 10,6
Barjouville	IPP base 100	9,9 100	1,2 11,8	1,0 10,4
Beauvilliers	IPP base 100	0,1 100	0,0 10,1	0,1 130,6
Berchères-Saint-Germain	IPP base 100	13,3 100	1,6 11,9	1,4 10,7
Le Boullay-Mivoye	IPP base 100	28,1 100	3,1 11,8	2,4 9,2
Boisville-la-Saint-Père	IPP base 100	0,5 100	0,1 16,1	0,0 2,6
Chartres	IPP base 100	3 482,4 100	394,6 11,3	333,2 9,6
Le Coudray	IPP base 100	25,2 100	3,2 12,5	2,5 10,1
Dreux	IPP base 100	1 032,8 100	132,5 12,8	105,7 10,2
Gasville-Oisème	IPP base 100	0,2 100	0,0 13,1	0,6 305,1
Gellainville	IPP base 100	49,3 100	7,4 15,1	1,7 3,4
Guilleville	IPP base 100	0,2 100	0,0 13,0	0,0 3,9
Lèves	IPP base 100	681,2 100	97,0 14,2	73,4 10,8
Lucé	IPP base 100	209,8 100	23,9 11,4	19,0 9,1
Luisant	IPP base 100	166,5 100	19,9 12,0	16,6 10,0
La Madeleine-de-Nonancourt	IPP base 100	36,7 100	3,4 9,3	0,9 2,5
Mainvilliers	IPP base 100	128,4 100	13,3 10,4	11,0 8,6
Marville-Moutiers-Brûlé	IPP base 100	18,5 100	2,2 11,7	1,7 9,2
Morancez	IPP base 100	260,8 100	26,8 10,3	27,6 10,6
Nonancourt	IPP base 100	98,2 100	8,8 9,0	0,9 0,9
Prunay-le-Gillon	IPP base 100	5,3 100	1,0 18,0	0,2 4,0
Sérazereux	IPP base 100	10,5 100	1,2 11,9	1,1 10,7
Saint-Lubin-des-Joncherets	IPP base 100	11,8 100	1,0 8,8	2,9 24,4
Saint-Prest	IPP base 100	6,3 100	1,0 15,8	1,0 15,7
Saint-Rémy-sur-Avre	IPP base 100	753,8 100	49,9 6,6	45,0 6,0
Tremblay-les-Villages	IPP base 100	3,7 100	0,4 11,9	0,4 10,6
Vernouillet	IPP base 100	138,9 100	40,8 29,4	24,0 17,3
Vert-en-Drouais	IPP base 100	20,8 100	2,0 9,8	1,7 8,1
Ymonville	IPP base 100	4,0 100	0,6 14,7	0,2 4,1

Tableau 127 : IPP du benzène dans la bande d'étude

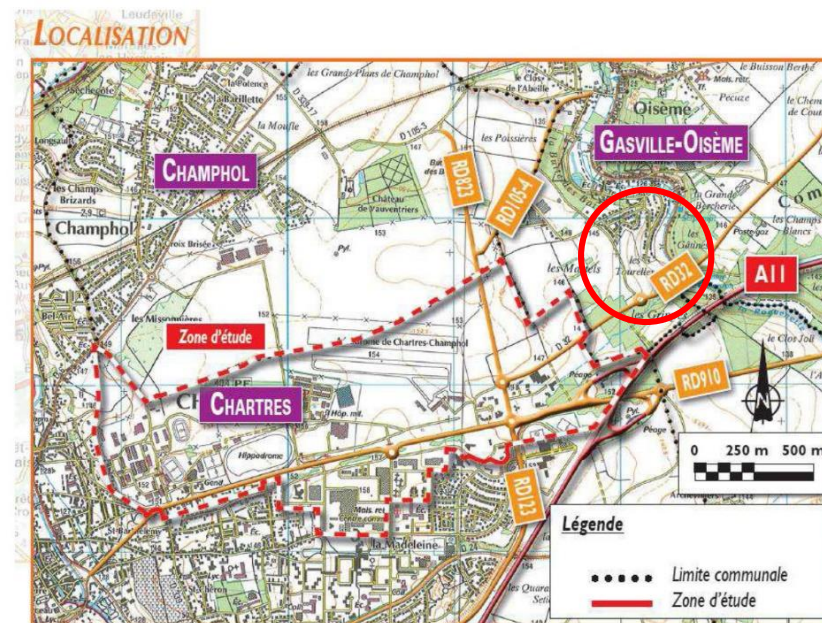
2.3 PRÉSENTATION DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DU PLATEAU NORD-EST DE CHARTRES

Présentation du projet d'aménagement du plateau nord-est de Chartres.

Le plan présenté, qui comporte l'emplacement du Parc des Expositions, ne présente pas les lotissements La Garenne III et IV de Gasville-Oisème.

2.3.1.1 Contexte

Chartres Aménagement, Société Publique Locale d'Aménagement, a été missionnée pour réaliser une zone d'aménagement concerté (ZAC) sur le plateau Nord-Est de Chartres. La finalité de cet aménagement est de pouvoir accueillir de nombreuses entreprises dans différents secteurs d'activités, dans un secteur possédant déjà de nombreux atouts (pôles économiques présents, secteur urbanisé, infrastructures existantes). Pour ce projet, Chartres Aménagement met l'accent sur la mixité : mixité fonctionnelle (logements, activités tertiaires, commerciales), mixité générationnelle, mixité sociale. La valeur patrimoniale du site doit également être conservée. Les espaces verts doivent être reliés entre eux afin de constituer une trame verte. Cette future Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) occupera une surface d'environ 280 Ha sur le plateau Nord-est de la ville de Chartres, bordé au Nord par la commune de Champfol et à l'Est par la ville de Gasville-Oisème, par contre elle s'inscrit totalement sur le territoire communal de Chartres.



		Impacts directs et indirects liés à la phase exploitation			Effets environnementaux cumulés en phase exploitation	
Thématique	Composantes de l'environnement les plus sensibles	Projet de liaison A28-A13	RN 154 au sud de Dreux	Projet d'Aménagement du Plateau Nord-Est, Chartres	Effets cumulés appréhendés	Mesures d'atténuation proposées
		entrée de Saint-Étienne-du-Rouvray que le projet conduit à la situation la plus critique.		3500 logements supplémentaires prévus dans le cadre du projet).		l'échelle de l'aire d'étude et donc l'effet cumulé avec les projets.
<p>Effets cumulés des projets</p> <p>La réponse du Maître d'œuvre à l'Autorité Environnementale, au sujet du cumul des bruits, est erronée : les premières maisons d'habitation du lotissement La Garenne IV seront situées à moins de 500 m de l'échangeur A 11/ A 154.</p> <p>Par ailleurs, les maisons d'habitation de la rue de l'Orme Guyot seront également situées à proximité des projets Parc des expositions et A 154.</p>		<p>Les résultats sont susceptibles d'évoluer lors des études de détail, en fonction des ajustements de tracé retenus par le concessionnaire.</p> <p>Différentes habitations sont touchées par des niveaux sonores supérieurs aux seuils admissibles pour une infrastructure neuve ; le maître d'ouvrage s'engage alors à la mise en place de protections à la source (merlons ou écrans anti-bruit).</p>	<p>L'aménagement engendrera une modification sonore sur certains secteurs (cité des Vauvettes).</p>	<p>La ZAC avec sa zone commerciale, de loisirs et ses logements va induire une augmentation très sensible des circulations sur une partie de l'axe Mermoz et Liberté. L'augmentation associée des niveaux sonores en bordure de cet axe affectera essentiellement les nouveaux bâtiments de logements, pour lesquels il est par ailleurs nécessaire de prévoir des isolations de façade adaptées au regard du classement sonore de la voie.</p> <p><i>Le paragraphe ci-après, en vert, est un complément apporté en réponse à l'Avis de l'Autorité environnementale n°2016-52</i></p> <p>Les habitations les plus proches du point de jonction de la future concession avec l'A11 sont situées au-delà de 500 mètres. En effet les bâtiments à proximité correspondent à des locaux de zones d'activités.</p>	<p>Les résultats sont susceptibles d'évoluer lors des études de détail, en fonction des ajustements de tracé retenus par les concessionnaires.</p> <p>À l'échelle du territoire, les effets cumulés des projets ne devraient pas avoir d'impact significatif à terme sur l'ambiance sonore, chaque projet ayant pris en compte l'impact sonore sur les habitations par la mise en place de protections acoustiques.</p> <p><i>Le paragraphe ci-après, en vert, est un complément apporté en réponse à l'Avis de l'Autorité environnementale n°2016-52</i></p> <p>Concernant le projet d'Aménagement du Plateau Nord-Est, Chartres les effets cumulés avec ce projet ont été pris en compte dans les modélisations acoustiques au travers de l'étude de trafic. Par ailleurs les bâtiments à proximité à la fois du projet d'aménagement et de la future concession correspondent à des locaux de zones d'activités.</p>	<p>Les modélisations acoustiques réalisées dans le cadre du projet intègrent les modifications de trafic à l'échelle de l'aire d'étude. De fait, l'analyse acoustique réalisée et les mesures définies intègrent les incidences cumulées avec les projets.</p>

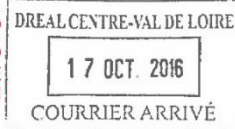


Pièce L

Avis réglementaires

Pièce n°26 – Pièce L –
Avis réglementaires –
DREAL – Octobre 2016
– 54 p.





DREAL Centre-Val de Loire
Service Déplacements Infrastructures
Transports
5 avenue Buffon
CS 96407
45064 Orléans cedex 2

LE PRESIDENT

Chartres, le 07 octobre 2016

Objet : MECDU – projet RN 154 et RN 12

Siège Social
10 rue Dieudonné Costes
CS 10399
28008 CHARTRES Cedex
Tél : 02 37 24 45 45
Fax : 02 37 24 45 90
Email : accueil-eure-et-loir@chambagri.fr

Monsieur le Préfet de Région,

La Chambre d'Agriculture d'Eure-et-Loir a bien reçu, sous format électronique, votre dossier concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du projet d'aménagement à 2X2 voies par mise en concession autoroutière des RN 154 et RN 12 et vous en remercie.

Conformément aux articles L.153-54 et R.153-14 du code de l'Urbanisme, les dispositions que vous proposez pour assurer la mise en compatibilité des PLU doivent également faire l'objet d'un examen conjoint des personnes publiques associées dont la Chambre d'agriculture. Dans ce cadre, nous avons participé à l'une des trois rencontres que vous avez organisées le mercredi 14 septembre dernier à Chartres.

Par ailleurs, par ce présent courrier, nous souhaitons attirer votre attention sur les éléments suivants.

Tout d'abord, ce projet routier traverse 37 communes dont 2 ne concernent pas l'Eure-et-Loir. Sur les 35 communes situées en Eure-et-Loir, 29 communes requièrent une mise en compatibilité de leur document d'urbanisme afin de permettre la réalisation des travaux. Sur ces mises en compatibilité que vous soumettez à notre avis, vous trouverez ci-joint une note détaillée.

Concernant les 6 communes qui n'ont pas encore de document d'urbanisme, trois communes au moins (Saint Lubin des Joncherets, Tréon et Tremblay les Villages) sont cependant en stade avancée d'élaboration de leur PLU. Il serait donc souhaitable d'inclure dès à présent dans leurs études, les modifications nécessaires permettant la réalisation de votre ouvrage. De même, un certain nombre de PLU étant également en révision (St Rémy sur Avre, Poisvilliers, Lèves, Gasville-Oisème – dossier arrêté en phase de consultation des services – Gellainville – dossier également arrêté, Berchères-les-Pierres, Prunay-le-Gillon), il serait judicieux d'associer dans ces procédures les élus, les services de la DDT et les bureaux d'études concernés.

Ensuite, vous précisez dans vos documents que le projet routier ne concernera pas l'ensemble des espaces inclus dans la bande déclarée d'utilité publique (300 m de large). Dans quelques années, suite à la réalisation du projet, les communes auront ainsi la possibilité de modifier de nouveau leur document d'urbanisme pour, par exemple, modifier le zonage et remettre en place les règles conservatrices des zones naturelles et agricoles non utilisées par le projet. Vous avez précisé lors de vos réunions publiques (ainsi qu'à la page 11 de tous les dossiers) que vous preniez en charge financièrement cette actuelle mise en compatibilité mais aucune précision n'est apportée quant à la révision future des documents d'urbanisme, une fois les travaux terminés.

Or, avec cette bande de 300 mètres, selon vos données, vous allez « geler » pendant plusieurs années, près de 1970 ha de zones agricoles (A), 230 ha de zones naturelles (N) et déclasser plus de 200 ha d'Espaces Boisés Classés (EBC). En effet, les modifications des règlements de la plupart des PLU que vous proposez, interdisent la construction des bâtiments agricoles dans cette bande de 300 mètres. Certes, un certain nombre de ces hectares seront utilisés pour la future infrastructure mais pas la totalité.

Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir

Sollicité sur le dossier MECDU, le président signale la révision en cours de certains PLU, dont celui de Gasville-Oisème et conseille d'associer au dossier la DDT 28, élus et bureaux d'étude.

Pièce n°26 – Pièce L –
Avis réglementaires –
DREAL – Octobre 2016
– p. 9-10

Remarques complémentaires

La chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir, dans ses remarques complémentaires, préconise même d'associer au dossier de la MECDU le bureau d'étude en charge de l'élaboration du PLU de Gasville-Oisème, et cite son nom.

Pièce n°26 – Pièce L –
Avis réglementaires –
DREAL – Octobre 2016
– p. 15

- Page 88 : il manque la superficie des EBC 115 ha.

Mise en compatibilité du PLU de Lèves :

- Pages 33 et 34 : Les modifications du règlement de la zone A nous conviennent.

Mise en compatibilité du PLU de Champfol :

- Pages 30 à 32 : Les modifications du règlement de la zone A nous conviennent.

Mise en compatibilité du PLU de Chartres :

RAS

Mise en compatibilité du PLU de Gasville-Oisème :

- Pages 40 et 41 : revoir le règlement de la zone NC comme demandé dans le courrier principal. De plus, ce document d'urbanisme étant en phase d'arrêt et de consultation auprès des personnes publiques associées, il serait judicieux de modifier rapidement ce dossier (Agence Gilson&associé – Mathieu Pichon).
- Pages 54 et 67 : la superficie annoncée des zones agricoles est incomplète : 36 ha (au lieu de 8.7 ha).

Mise en compatibilité du PLU de Nogent-le Phaye :

- Pages 37, 38 et 39 : Les modifications du règlement de la zone A nous conviennent.
- Page 62 : les enjeux agricoles sont incomplets – certes, les activités dominantes sont les grandes cultures mais existe également de l'élevage (poulets plein air) avec diversification d'accueil à la ferme.

Mise en compatibilité du PLU de Gellainville :

- Pages 29 à 31 : revoir le règlement de la zone NC comme demandé dans le courrier principal. De plus, ce document d'urbanisme étant en phase d'arrêt et de consultation auprès des personnes publiques associées, il serait judicieux de modifier rapidement ce dossier (Agence En perspective – Jean Louis Guilleminot).
- Pages 38, 39 et 51 : petite erreur à corriger – la bande EPDUP intercepte bien des zones agricoles.

Mise en compatibilité du PLU de Sours :

- Pages 35 à 38 : Les modifications du règlement des zones A et N nous conviennent.

Pages 47 et 48 : vous écrivez : «La bande EPDUP intercepte quelques zones agricoles » ? Sours est la commune la plus impactée du tracé. La surface gelée agricole est de 176.41 ha. Nous constatons également qu'au niveau des exploitations, c'est également sur cette commune qu'une exploitation maraîchère se retrouvera amputée d'un tiers de ses bâtiments et de sa surface agricole. La formulation est assez maladroite.



MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE GASVILLE-OISEME

Pièce n°27 - Mise en
compatibilité du POS
de Gasville-Oisème –
DREAL – octobre 2016
– 85 p.



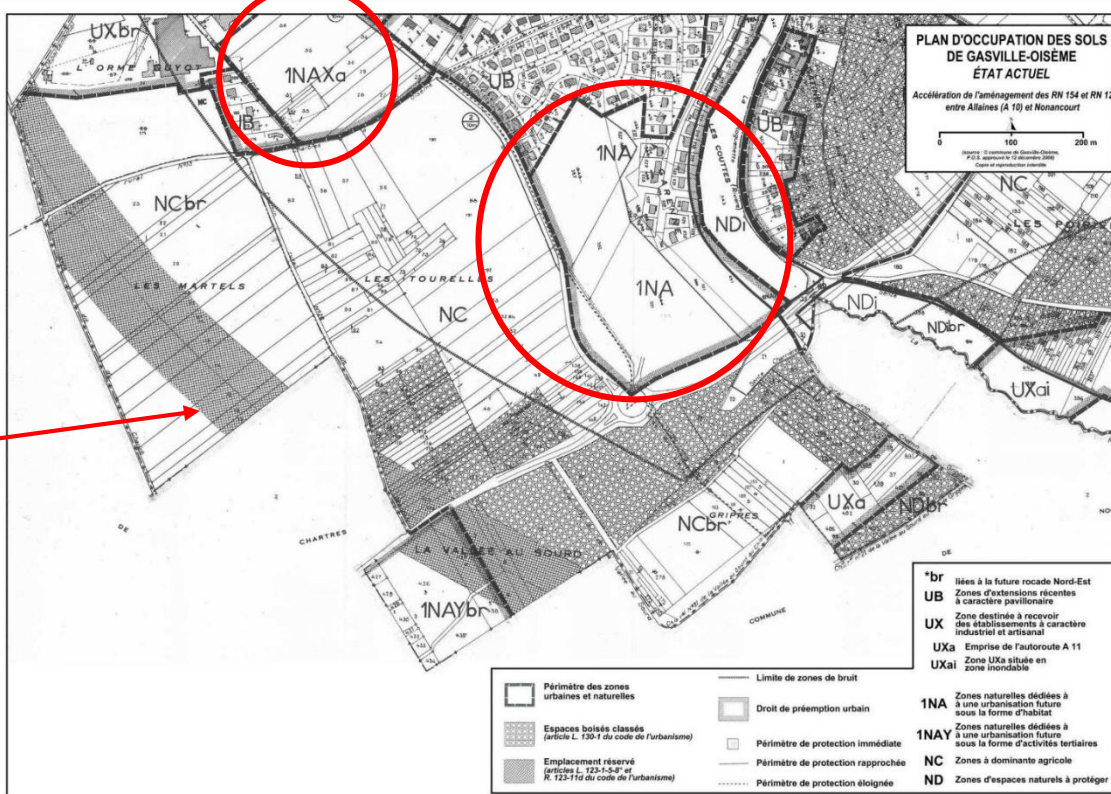


EXTRAIT DU REGLEMENT GRAPHIQUE DU POS : Situation actuelle avant mise en compatibilité

Situation du POS avant mise en compatibilité

Le dossier de mise en compatibilité (MECDU) pour Gasville-Oisème comporte une carte du POS de 2008, obsolète, qui ne comporte pas les lotissements La Garenne III et IV (1 NA sont construites) et pas l'extension de la ZA du Bréharet.

On note aussi la position de l'ancien **emplacement réservé** pour l'aménagement de la RN 154.



Pièce n°27 – Mise en conformité du POS de Gasville-Oisème —
DREAL – Octobre 2016 – p. 48



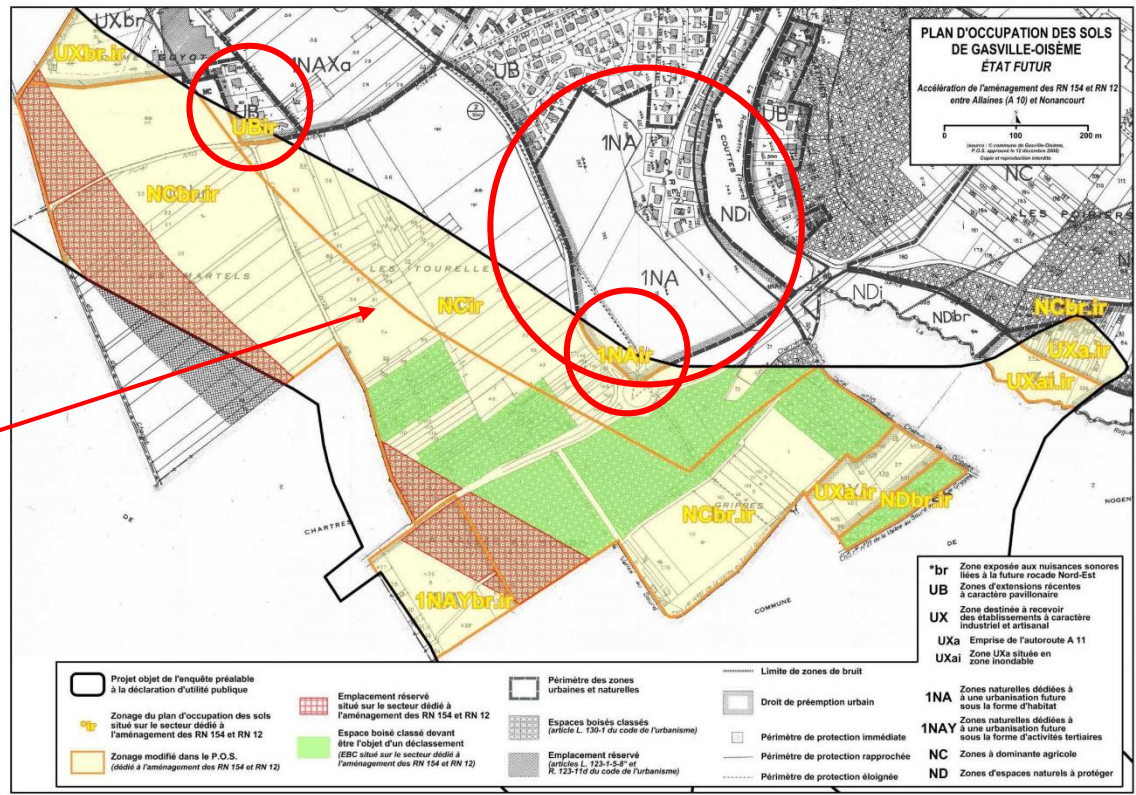
RN 154 et RN 12 Le projet d'accélération de l'aménagement à 2 x 2 voies

Situation actuelle après mise en compatibilité

La proposition de mise en compatibilité du POS est fautive. Elle ne tient compte ni de l'urbanisme réel ni du **PLU en cours** d'élaboration. La carte proposée classe toujours en **1 NA à urbaniser** les parcelles des lotissements La Garenne III et IV déjà construits. La zone classée en **1 NA ir**, réservée pour l'autoroute, couvre des habitations construites depuis 2015.

La **bande EPDUP** créée est plus proche du village, alors que l'urbanisme s'est développée, que **l'ancien emplacement réservé**.

EXTRAIT DU REGLEMENT GRAPHIQUE DU POS : Situation actuelle après mise en compatibilité



Pièce n°27 – Mise en conformité du POS de Gasville-Oisème — DREAL – Octobre 2016 – p. 49

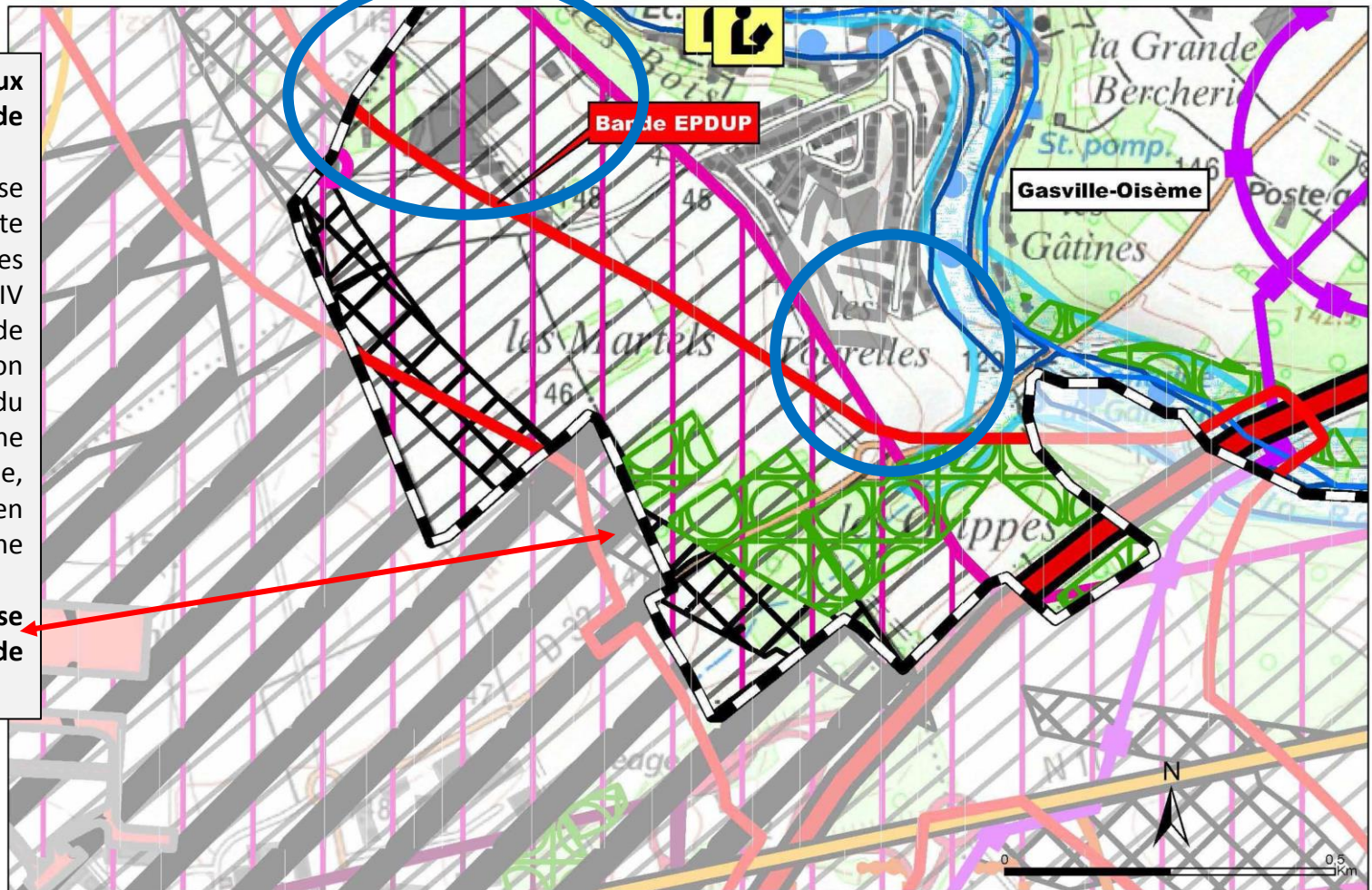
Modification du POS	Thématique environnemental subissant une incidence potentielle	Enjeu	Incidence potentielle	Nature des principales mesures
<p>Enjeu La zone 1Na déjà construite est totalement ignorée. La zone UB mentionnée correspond au habitations de la rue de l'Orme Guyot.</p> <p>Incidence potentielle La zone 1 Nair (infrastructures routières) impacte pourtant des maisons d'habitation déjà construites depuis 2015. L'impact environnemental sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme est erronée, du fait de la non prise en compte de l'urbanisme réel.</p>				en amont du projet. En cas d'impact sur les captages privés des mesures génériques seront mises en place ; Les mesures d'assainissement prévues préserveront les eaux souterraines.
	Occupation du sol (secteurs artificialisés, et/ou à urbaniser, réseaux)	<p>Le bâti est regroupé autour du bourg qui est très majoritairement situé en zone urbanisée (U). La bande concerne une superficie limitée de zone UB (à caractère pavillonnaire), le tracé n'impactera toutefois aucun élément bâti sur cette zone.</p> <p>La bande concerne des zones UXbr, UXa et UXai qui sont des zones destinées à recevoir des établissements à caractère industriel et artisanal. Le projet sera profitable pour ces zones. Compte tenu de l'emplacement réservé déjà en place on suppose que ces zonages anticipent l'arrivée de la mise en concession autoroutière de la RN154 et de la RN12.</p> <p>Sur la commune la bande EPDUP traverse plusieurs servitudes : servitude aéronautique de dégagement (T5), servitudes relatives aux transmissions radio électriques (PT2), servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz (I3), servitudes relatives au communications téléphoniques (PT3).</p>	<p>La bande ajoutée dans le plan de zonage correspond à la bande EPDUP qui définit les emprises maximales des principaux aménagements du projet. La mise en compatibilité du POS définit qu'au sein de cette bande, seuls seront permis les aménagements d'infrastructure routière, a fortiori ceux concernant le projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et de la RN 12.</p> <p>Le projet n'impactera pas de bâti sur la commune.</p> <p>Les autres incidences notables sont localisées sur : Les servitudes aéronautiques ; Les impacts sur les réseaux entraînant une gêne ou une détérioration ; Les impacts fonciers d'occupation temporaire pour les besoins du chantier ; Les impacts fonciers sur plusieurs parcelles à usages privé ou publics ; Le projet sera vecteur de périurbanisation et profitable aux zones d'activités, l'implantation de nouvelles zones ou plus globalement, le développement de quartiers ou de communes.</p>	<p>Respect des prescriptions relatives aux servitudes d'utilité publique rencontrées ; Recensement des réseaux de concessionnaires avant commencement des travaux (Déclaration de projet de Travaux - DT réalisé via le guichet unique ; Dévoiements ou protections de réseaux ; Convention pour l'occupation de parcelles en phase travaux ; Organisation du chantier et remise en état ; Projet conçu et optimisé pour limiter les acquisitions foncières ; Achat des parcelles à l'amiable, procédure d'expropriation en cas d'échec des négociations à l'amiable ; Établissement de conventions concernant les parcelles publiques (commune) ; Échanges et concertations organisés entre les différents maîtres d'ouvrage.</p>
	Agriculture et sylviculture	<p>Sur l'ensemble du territoire communal, les zones agricoles (NC) représentent une superficie d'environ 592,49 ha, dont 8,7 ha est inclus dans la bande EPDUP (soit environ 1,5 %). Les activités dominantes sont les grandes cultures et l'élevage.</p> <p>La bande concerne plusieurs boisements sur l'ensemble de la bande EPDUP au niveau de la commune dont des Espaces Boisés Classés (EBC) sur 8,9 hectares.</p>	<p>Perturbation des cheminements agricoles ; Artificialisation d'une part importante de certains îlots culturaux et une part significative de la production réalisée sur les îlots culturaux touchés par le projet ; La suppression de terres cultivées impacte faiblement l'économie à l'échelle européenne ; Effet de coupure des parcelles agricoles.</p>	<p>Maintien des circulations agricoles existantes Pas d'implantation au droit des zones agricoles sensibles Protection des réseaux d'irrigation ou de drainage Remise en état des terres après travaux Assainissement provisoire avant travaux Les analyses successives ont permis de retenir le projet le moins impactant en termes de surface agricole réduction, autant que possible, des emprises techniques Les déboisements seront limités au maximum Rétablissement des dessertes forestières</p>

Pièce n°27 – Mise en conformité du POS de Gasville-Oisème — DREAL – Octobre 2016 – p. 54

Principaux enjeux environnementaux au niveau de la bande EPDUP

La carte jointe au dossier de mise en compatibilité comporte plusieurs erreurs : absence des lotissements La Garenne III et IV en zone urbanisée, habitations de la rue de l'Orme Guyot non figurées en zone urbanisée, ZA du Bréharet non figurée en Zone d'activités. A l'ouest, en revanche, la ZAC du Plateau nord-est est bien représentée en limite de la zone d'études.

Une partie de son emprise déborde même dans la bande EPDUP.





PRÉFECTURE

Chartres, le 2 août 2017

Mr Serge GAILLARD
02.36.17.46.47



La Préfète d'Eure-et-Loir

Serge Gaillard développement durable - double - gouv.fr

à
Destinataire in Fine
(liste jointe)

OBJET : **Projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière des RN154 et RN12 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

- PJ :** 1) Clé USB contenant les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par la déclaration d'utilité publique.
 2) le rapport et les conclusions de la commission d'enquête
 3) les procès-verbaux des réunions d'examen conjoints

L'enquête publique relative au projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière des RN154 et NR12 s'est déroulée du 15 novembre 2016 au 10 janvier 2017. Elle a porté à la fois sur la déclaration d'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et sur le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Prendre acte que le C.O. GO devant engager la mise en compatibilité des documents d'urbanisme...
 -- Dans l'hypothèse où la délibération d'utilité publique serait prononcée par le Conseil d'État, elle entraînerait automatiquement la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Sont concernés : le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération Chartraine, les plans d'occupation des sols de Gasville-Oisème, Gellainville, La Madeleine-de-Nonancourt, Nonancourt, Poivrières et les plans locaux d'urbanisme des communes d'Ananville, Ananville, Beauvillers, Berchères-les-Pierres, Berchères-Saint-Germain, Boisville-la-Saint-Père, Champhol, Chartres, Dreux, Fresnay-l'Évêque, Gamay, Le Boullay-Mivoye, le Boullay-Thierry, Lèves, Louvilliers-en-Drouais, Marville-Moutiers-Brûlé, Nogent-le-Phaye, Prunay-le-Gillon, Saint Prest, Saint-Rémy-sur-Avre, Sours, Trancrainville, Vernouillet, Vert-en-Drouais, Theuville et Ymonville.

Cette mise en compatibilité conduira à l'ajout d'un sous-zonage "IR" (infrastructure routière), dans les documents d'urbanisme, qui permettra la réalisation de l'infrastructure à l'intérieur de la bande des 300 mètres objet de la déclaration d'utilité publique.

Pour votre parfaite information, dans son avis, la commission d'enquête a estimé que le maître d'ouvrage avait prévu une rédaction trop restrictive des modifications portant sur les règlements des documents d'urbanisme, toutes zones confondues. Cette rédaction aurait pu conduire à penser que le sous-zonage "IR" équivalait à une règle de non-constructibilité.

.../...

Place de la République - CS 80537 - 28019 Chartres Cedex - Standard : 02 37 27 72 00
 Horaires d'ouverture de la préfecture :
 Lundi, mardi, mercredi, jeudi : 9h00-12h30 / 14h00-16h30 (le vendredi : 16h00)
 Pour les modalités de délivrance de titres, consulter www.eure-et-loir.gouv.fr, rubrique "Demarches administratives"



Courrier de la Préfète d'Eure-et-Loir, en date du **02/08/2017**, demandant l'avis du conseil municipal sur la Mise en Compatibilité du POS de Gasville-Oisème, qui est approuvé et en vigueur depuis le **10/07/2017**

Comme le prévoit l'article R153-14 du code l'urbanisme, les documents ont été modifiés suite à cet avis afin de ne pas pénaliser les collectivités. La modification consiste en la suppression d'une partie de la phrase telle que présentée dans l'exemple ci-dessous :

« Dans les différents secteurs de la zone A **et en dehors des secteurs Air**, peuvent être autorisés [...] : »

en

« Dans les différents secteurs de la zone A, peuvent être autorisés [...] : »

Un tableau répertoriant toutes les modifications post-enquête publique qui ont été effectuées sur les dossiers de mise en compatibilité se trouve en annexe du présent courrier.

Selon les articles L143-48, L153-57 et R153-14 du code de l'urbanisme, la collectivité compétente pour ces documents d'urbanisme émet un avis à l'issue de l'enquête publique.

A ce titre, je vous demande de soumettre pour avis à votre conseil communautaire (ou municipal) le dossier joint de mise en compatibilité de votre PLU, accompagnés du rapport et des conclusions de la commission d'enquête et des procès verbaux des réunions d'examen conjoints.

Cet avis sera réputé favorable s'il n'est pas émis dans un délai de deux mois à compter de la réception de ce courrier.

La Préfète

Sophie BROCAS



MAIRIE
DE
GASVILLE-OISÈME
28300

**CONVOCAION DU CONSEIL MUNICIPAL
SESSION ORDINAIRE**

Monsieur BELHOMME William
6 Rue de la Madeleine
GASVILLE-OISEME

Membre du Conseil Municipal

Monsieur, et Cher(e) Collègue,

J'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir vous rendre à la MAIRIE le :

MARDI 05 SEPTEMBRE 2017 à 19 H 00

pour délibérer sur l'Ordre du Jour suivant :

ORDRE DU JOUR

1. Approbation des procès verbaux des conseils du 29 juin et du 10 juillet 2017.
2. Désignation d'un secrétaire de séance.
3. Information sur une décision du Maire prise en application des articles L 2122-22 et 2122-23 du CGCT.
4. Suppression des plans d'alignement des RD 136 (rue de Chartres) et RD 105/4 (traversée de Gasville).
5. Lotissement « La Garenne IV » - Approbation du compte rendu d'activité 2016 de la SAEDEL.
6. CHARTRES METROPOLE : Approbation des rapports des travaux d'évaluation des charges transférées (CLECT) :
 - Action sociales d'intérêt communautaire.
 - Tourisme
 - Eclairage public
7. Projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière des RN 154 et RN 12 – Avis sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
8. Demande de subvention départementale au titre du Fonds de Péréquation sur les investissements réalisés en 2017.
9. Questions Diverses.

Agréez, Monsieur et Cher(e) Collègue, l'assurance de ma considération distinguée.

En Mairie le 29/08/2017
Le Maire – William BELHOMME



1, rue de la Mairie - 28300 GASVILLE-OISÈME
Tél. : 02 37 31 91 04 - Fax. : 02 37 31 69 80
e-mail : mairie.gasville-oisème@wanadoo.fr

**Ordre du jour du CM du
05/09/2017 – Point n°7 Avis
sur la Mise en conformité du
document d'urbanisme**

Extrait du compte-rendu – le
point est reporté à une
prochaine réunion (il ne sera
jamais remis à l'ordre du jour)

Béatrice DOUTRIAUX : mais c'est pour toutes les autres choses d'une façon générale ya vraiment un bénéfice très net à Chartres intra muros. Le profit à la plupart des conseillers municipaux de Chartres pour ne nommer personne.

Monsieur le Maire : ben voilà ça c'est dit. C'est bien envoyé

Bernard POIL : de toute façon ils ne peuvent pas faire non plus toute la ville en même temps

Béatrice DOUTRIAUX : Bernard mais quand même

Monsieur le Maire : la place des Epars Madame DOUTRIAUX c'est bien obligé que ce soit le reflet de Chartres. Les Champs Elysées à Paris ça brille de mille lumières et on le voit à 1 kilomètre à la ronde et ya des quartiers entiers ou ya peut être pas de belles lumières et ya des gens qui vivent misérablement

Servan PELTIER : la rue des Gâtines c'est les Champs Elysées de Oisème

Evelyne BRIERE : ils ont fait plein de travaux place des épars ca aurait été idiot de ne pas en profiter

Bernard POIL : de mettre tout à jour

Béatrice DOUTRIAUX : je suis tout à fait d'accord mais alors

Evelyne BRIERE : ça suffit on creuse on bouche

Béatrice DOUTRIAUX : alors qu'on étende a d'autres quartiers plutôt que de toujours

Monsieur le Maire : a une certaine époque on avait dit que la rue de la Madeleine avait eu l'assainissement parce que BELHOMME William qui était adjoint vivait la. L'autre jour on m'a balancé une autre bêtise comme ça que c'était la rue du Maire qu'il y avait je ne sait plus quoi. Je veux bien tout ce que vous voulez ça ne me dérange pas d'entre ça, mais ne raconté pas n'importe quoi c'est obligé que les centres ville soient éclairés qu'il y ait l'enfouissement des réseaux qu'il y ait le plus beau restaurant etc. plus on s'écarte du cœur d'une ville moins les quartiers sont aménagés

Evelyne BRIERE : il y a eu aussi beaucoup de travaux de fait à la Madeleine qui n'est pas le centre de Chartres.

Monsieur le Maire : il y a une exception à Gasville-Oisème c'est que la rue principale c'est elle qui n'est pas enfouie et c'est elle la plus sale

Martine GODEMER : c'est vrai et il faudrait la faire

7. PROJET D'AMENAGEMENT A 2X2 VOIES PAR MISE EN CONCESSION
AUTOROUTIERE DES RN 154 ET RN 12 – AVIS SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES
DOCUMENTS D'URBANISME.

Ce point est reporté pour une prochaine réunion :

8. DEMANDE DE SUBVENTION DEPARTEMENTALE AU TITRE DU FONDS DE
PEREQUATION SUR LES INVESTISSEMENTS REALISES EN 2017.

Monsieur le Maire rappelle que le Conseil Départemental attribue une aide financière au titre du Fonds Départemental de Péréquation selon le potentiel fiscal de notre commune et la détermination d'un ratio appliqué sur les dépenses d'investissement réalisées sur l'exercice 2017.

Le conseil municipal est sollicité afin de demander l'attribution de la subvention départementale au titre du Fonds Départemental de Péréquation 2017

Echange de mails (06 au 10 octobre 2017) entre le chef de service adjoint de la DREAL et le secrétariat de Mairie de Gasville-Oisème à propos de la mise en compatibilité du PLU.

Le document d'urbanisme **POS** est effectivement mentionné dans la MECDU du projet A 154.

La DREAL ne reconnaît pas son erreur en arguant du fait que le sujet du PLU de Gasville-Oisème n'a été relevé par personne lors de la CIS (ni par la commune, ni par la DDT 28). La Chambre d'agriculture du 28 avait bien relevé l'erreur dans sa réponse (cf. Avis réglementaire).

OUI, le tableau de la MECDU est erroné, et de fait, le document soumis à l'enquête publique et support de la DUP.

Page 1 de 1

Vu 19/10/17
↳ attendre + précision
de S. Gaillard -

mairie

De : ""GAILLARD Serge (Chef de département) - DREAL Centre/SDIT/DID""
<Serge.Gaillard@developpement-durable.gouv.fr>
À : "mairie" <mairie.gasville-oiseme@wanadoo.fr>
Envoyé : mardi 10 octobre 2017 15:39
Objet : Re: MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME - PROJET RN 154 - RN 12
Bonjour Mme Jousset,

J'ai pris bonne note de la position des élus.

compte tenu de la situation (le POS était le document applicable au moment de l'enquête d'utilité publique) et le dossier de MECDU proposé à la CIS n'ayant pas fait l'objet de remarques de la commune, sauf erreur de ma part, j'ai sollicité un avis "d'expert".

En tout état de cause, et selon ma propre analyse, le PLU ayant connu une approbation postérieurement à la CIS et à l'enquête d'utilité publique, il devrait prendre en compte le projet et inscrire les secteurs spécifiques "IR" et les règlements correspondants.

La modification du tableau reviendrait selon moi à une modification des documents soumis à l'enquête de DUP.

Je reviens vers vous dès que possible pour vous préciser la marche à suivre.

Cordialement

Gaillard Serge DREAL Centre - Val de Loire
Chef de service adjoint, responsable du département Infrastructures et Déplacements
Tel: 02 36 17 46 47

Le 06/10/2017 à 09:18, > mairie (par Internet) a écrit :
> Bonjour Monsieur GAILLARD,
>
> j'ai soumis le dossier ci-dessus référencé au Conseil Municipal dans sa
> réunion du 9 septembre dernier.
>
> Les élus n'ont pas souhaité donner d'avis sur ce dossier en l'état. en
> effet, il est stipulé dans le tableau joint au dossier que la commune de
> GASVILLE-OISEME est dotée d'un POS. Or, le PLU approuvé le 10 juillet
> est applicable depuis le 18 juillet 2017.
>
> Les élus souhaitent que le tableau soit mis à jour.

> Je vous remercie pour votre collaboration
>
> Cordialement
> Catherine JOUSSET
> Secrétaire Générale
> Tél. : 02.37.31.91.04
> Fax : 02.37.31.69.80
> mail : mairie.gasville-oiseme@wanadoo.fr
> <<mailto:mairie.gasville-oiseme@wanadoo.fr>>
> adresse : 1 rue de la Mairie - 28300 GASVILLE-OISEME
>
>
>

10/10/2017



Pièce E

Annexes - volume 1

Pièce n°31 – Pièce E
– Annexes – volume
1 – DREAL – octobre
2016 – 608 p.

Version octobre 2016



Etude acoustique

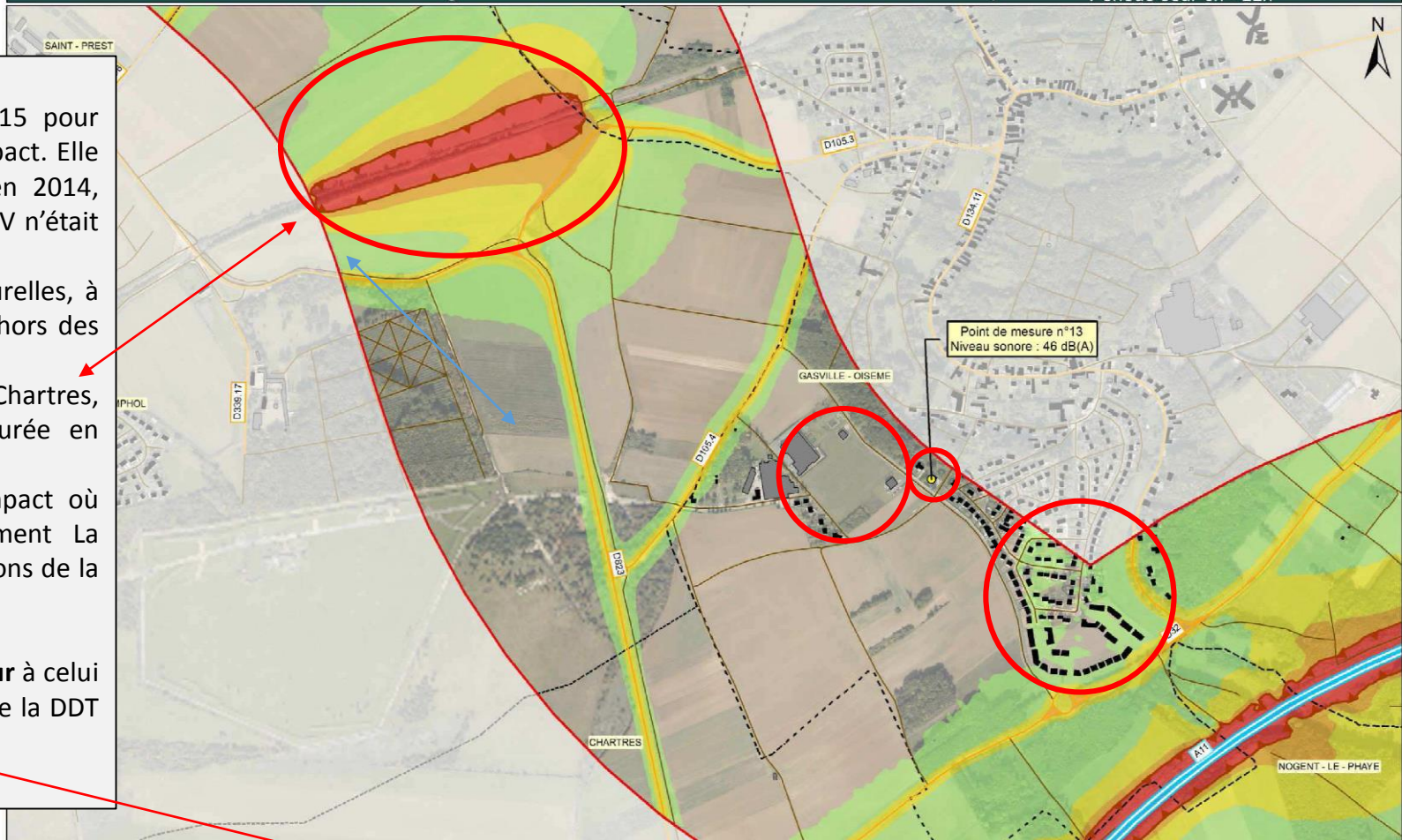
Cartographie réalisée en août 2015 pour l'étude acoustique de l'étude d'impact. Elle reprend les mesures effectuées en 2014, quand le lotissement La Garenne IV n'était pas construit.

Le PF 13 est implanté rue des Tourelles, à environ 850 m de l'A 11, et en dehors des sources de bruit existantes.

La voie ferrée Gallardon-Chartres, désaffectée depuis 2007, est figurée en rouge.

Seule carte de toute l'étude d'impact où figurent les maisons du lotissement La Garenne IVne partie des constructions de la ZA du Bréharet sont absentes.

L'isophone de référence est **inférieur** à celui de la carte stratégique des bruits de la DDT 28 (cf. p.12 à 14).



Légende		Isophone		Protection acoustique existante	
Limite communale	Point de mesure	50 < X ≤ 55 dB(A)	55 < X ≤ 60 dB(A)	Zone d'ambiance sonore préexistante non modérée (>65dB(A))	Ecran existant
Bâti	Réglementation relative à la création de voies nouvelles	60 < X ≤ 65 dB(A)	Plus de 65 dB(A)	Merlon existant	
Indifférencié	Réglementation relative à la modification de voies existantes	Reseau routier			
Industriel		Autoroute	Départementale		
		Nationale	Autre voie		

Pièce n°31 – Pièce E –
Annexes – Volume 1 –
DREAL – Octobre 2016 –
p.219

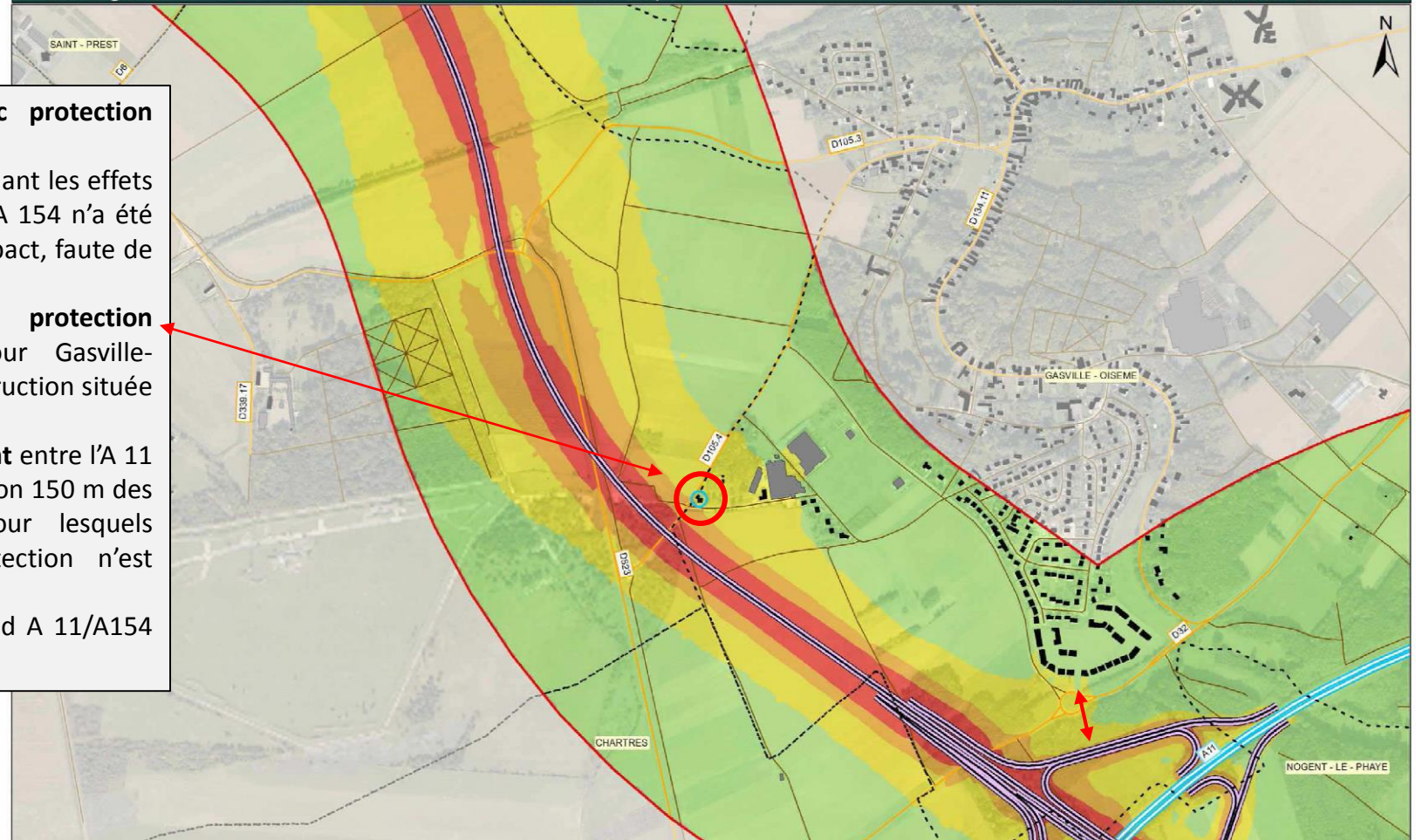
Situation du projet avec protection acoustique

Aucune cartographie cumulant les effets sonores de l'A 11 et de l'A 154 n'a été produite dans l'étude d'impact, faute de nécessité réglementaire.

La **seule mesure de protection acoustique** proposée pour Gasville-Oisème est pour une construction située dans la ZA du Bréharet.

La **bretelle de raccordement** entre l'A 11 et l'A 154 est située à environ 150 m des maisons d'habitation, pour lesquels aucune mesure de protection n'est envisagée.

Le cumul de bruit du nœud A 11/A154 n'est pas analysé.



Légende		Zone d'étude	Réseau routier	Bâti	Isophone	Protection acoustique à créer
- - -	Limite communale	■	■	■	■	■
■	Réglementation relative à la création de voies nouvelles	■	■	■	■	■
■	Projet A154 - RN12	■	■	■	■	■
■	IS RN12	■	■	■	■	■
■	Réglementation relative à la modification de voies existantes	■	■	■	■	■
■	Autoroute	■	■	■	■	■
■	Départementale	■	■	■	■	■
■	Nationale	■	■	■	■	■
■	Autre voie	■	■	■	■	■
■	Indifférencié	■	■	■	■	■
■	Industriel	■	■	■	■	■
■	Protection acoustique existante	■	■	■	■	■
■	Ecran existant	■	■	■	■	■
■	Merlon existant	■	■	■	■	■
■	50 < X ≤ 55 dB(A)	■	■	■	■	■
■	55 < X ≤ 60 dB(A)	■	■	■	■	■
■	60 < X ≤ 65 dB(A)	■	■	■	■	■
■	Plus de 65 dB(A)	■	■	■	■	■
■	Ecran à créer	■	■	■	■	■
■	Isolation de façade	■	■	■	■	■
■	Enrobée acoustique	■	■	■	■	■

egis IGN
 Le 08/02/2016
 0 100 200 Mètres



CADRE DE VIE : Ambiance acoustique et urbanisme réel

Aucune cartographie cumulant les effets sonores de l'A 11 et de l'A 154 (et du parc des Expositions) n'a été produite dans l'étude d'impact, faute de **demande réglementaire**

Arithmétique particulière du décibel

L'échelle logarithmique du décibel induit une arithmétique particulière. En effet, les décibels ne peuvent pas être directement additionnés :

$60 \text{ dB(A)} + 60 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)}$ et non 120 dB(A) !

Quand on additionne deux sources de même niveau sonore, le résultat global augmente de 3 décibels.

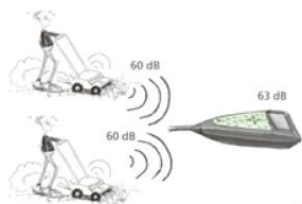
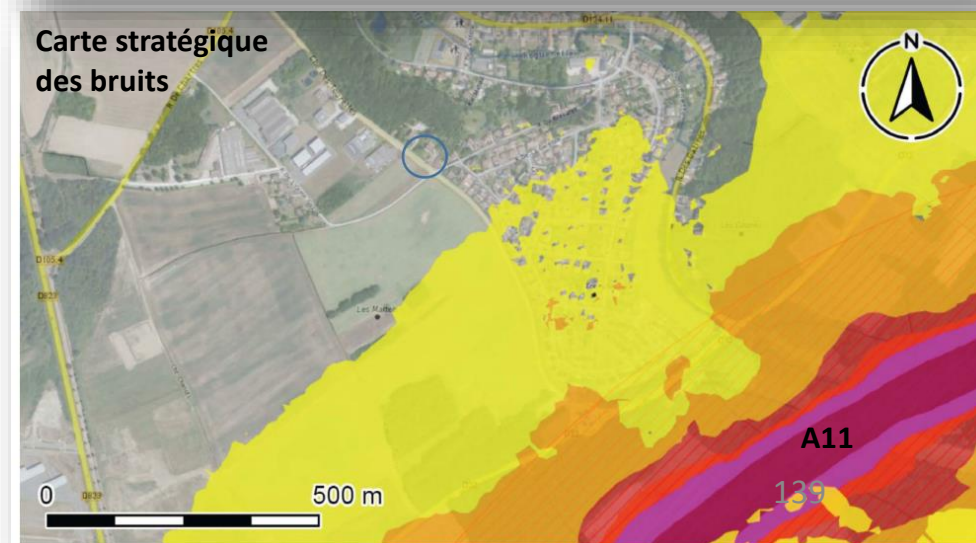
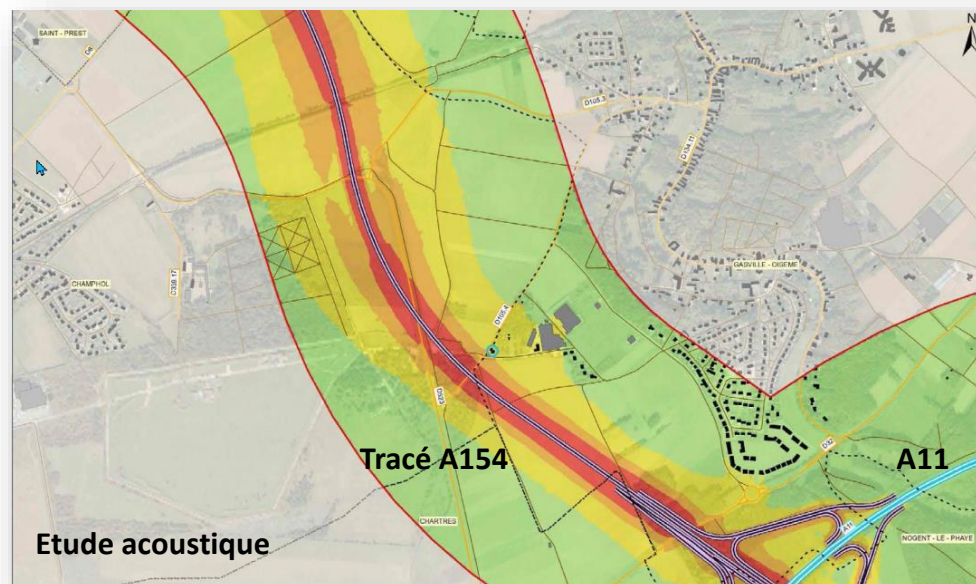


Illustration de l'addition de deux sources de bruit

$60 \text{ dB(A)} + 70 \text{ dB(A)} = 70 \text{ dB(A)}$

A11 55dba + A154 55dba = 58dba : cumul théorique

A11 60dba + A154 60dba = 63dba : cumul probable



CADRE DE VIE : Ambiance acoustique et urbanisme réel

Avec l'hypothèse probable d'une **ambiance sonore à l'Etat projeté de 63 dba**, on s'approche fortement du **seuil de zone non modérée (65 dba)**, qui est l'**objectif fixé** pour le projet A 154.

A11 60dba + A154 60dba = 63dba

En raison ce risque, et des erreurs constatées dans l'étude acoustique, la commune de Gasville-Oisème fait le constat de son caractère erroné et demande à ce qu'elle soit refaite.

Accélération de l'aménagement des RN 154 et RN 12

3.2.SYNTHÈSE DES OBJECTIFS

Pour avoir une meilleure compréhension de la réglementation acoustique en vigueur, des schémas explicatifs sont proposés ci-après. Ces schémas prennent l'exemple d'un logement en période diurne (6h – 22h) selon les deux réglementations à appliquer selon leur niveau de bruit actuel (ambiance sonore préexistante modérée ou non modérée) pour:

- Une infrastructure routière nouvelle,
- Ou une infrastructure routière modifiée.

Infrastructure routière nouvelle
LAeq (6h – 22h)

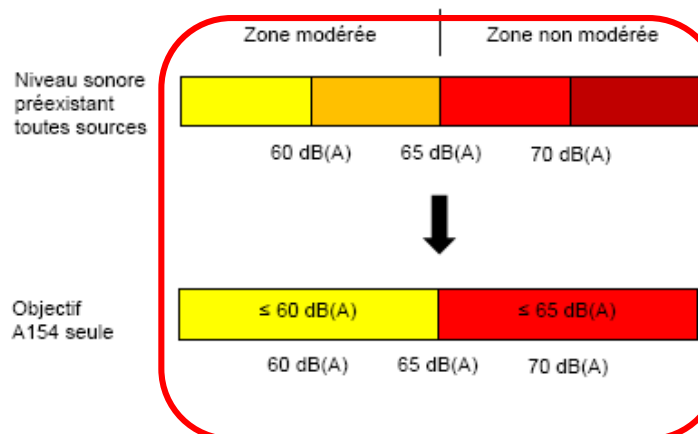


Figure 5 : Exemple d'application de la réglementation acoustique pour une infrastructure routière nouvelle en période diurne

Commissaires enquêteurs :
Michel Badaire, Président de la commission.
André Robin et Christian Brygier, membres de la commission.

Avis du commissaire enquêteur

Dans son avis et conclusions concernant la DUP du projet, le commissaire enquêteur émet deux réserves, dont une sur le choix du contournement Est de Chartres. Il demande, pour des raisons de coût et d'impact environnemental, que le contournement Ouest soit reconsidéré.

Département de l'Eure.

Communes de : La Madeleine-de-Nonancourt, Nonancourt.

Département de l'Eure et Loir.

Communes de : Allainville, Allonnes, Beauvilliers, Berchères-les-Pierres, Berchères-Saint-Germain, Boisville-la-Saint-Père, Champhol, Chartres, Challet, Dreux, Fresnay-l'Évêque, Garnay, Gaville-Oisème, Gellainville, Le Boullay-Mivoye, Le Boullay-Thierry, Lèves, Louvilliers-en-Drouais, Marville-Moutiers-Brûlé, Nogent-le-Phaye, Poisvilliers, Prasville, Prunay-le-Gillon, Saint-Lubin-de-Joncherêts, Saint-Prest, Saint-Rémy-sur-Avre, Sézazereux, Sours, Theuville, Trancrainville, Tremblay-les-villages, Tréon, Vernouillet, Vert-en-Drouais, Ymonville.

Enquête publique unique préalable à :

- La déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154).
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Avis et conclusions concernant la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet

Enquête publique relative à :
 • la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
 • La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
 • Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.
 Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016
 Avis et conclusions de la commission d'enquête

Nous avons porté une grande attention à l'aspect environnemental, nous sommes favorables à la progression affinée au fur et à mesure de l'élaboration des études. Le tracé s'adaptera aux diverses contraintes environnementales rencontrées. Cela se négociera avec les associations de protection de l'environnement qui demandent une concertation étroite avec les acteurs concernés par les espaces naturels, agricoles et forestiers : Organismes du milieu naturaliste et environnemental, agriculture, forêt, chasse et pêche associés au Département et la Région. Un suivi des impacts devra être instauré. Il sera donné une suite favorable à la demande d'un animateur de ces sites Natura 2000 qui souhaite qu'une concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire de la ZPS et de la ZSC soit organisée pour assurer le devenir de ces zones Natura 2000 et ses espèces.

Concernant la qualité de l'air, il n'y a pas de création, mais un déplacement et une diffusion étendue sur deux aires au lieu d'une concentration sur un seul. Surtout le bénéfice lié à une vitesse régulée et moins d'embouteillages générateurs de pollution.

Les aménagements pour traiter les eaux de surface seront plus performants, que ceux qui existaient sur les routes existantes.

L'attention a été attirée sur les zones karstiques. Effectivement, elles sont présentes comme dans de nombreux autres endroits du territoire, cela n'a jamais empêché la réalisation d'ouvrages dans des conditions de sous-sol identiques, par contre cela relève d'un aspect technique qui peut être maîtrisé et qui a un coût.

Le projet est constitué d'une bande de 300 mètres dans laquelle sera déterminé le tracé, c'est sur cette base que le cahier des charges sera établi et que toutes les mesures liées aux observations du public devront être prises en compte de manière précise et contraignante.

Réserves :

1. Il y a une forte demande de la part d'élus et d'acteurs sociaux économiques pour obtenir une sortie nord/sud au rond-point des Anglais. Après visite sur place et explications de la part d'élus et d'utilisateurs, nous sommes favorables à cette demande qui améliorera nettement l'accès à des zones d'activités importantes au nord de la Madeleine de Nonancourt, évitant ainsi un rallongement du parcours par l'échangeur de Nonancourt Ouest.
2. À Chartres, nous demandons de reconsidérer le tracé et de prendre en compte celui passant par l'Ouest, nous sommes d'accord avec la proposition alternative. Pourquoi, les projections de circulation pour un tracé Est seraient mieux fondées que celles qui conduisaient à envisager le tracé Ouest il y a un certain temps. Ce changement d'option est regrettable, comment va évoluer la circulation, avec toutes les mesures tendant à la réduire, il est dommageable que des implantations soient proches, mais ce tracé Ouest est connu de longue date et à moins d'impact sur les cônes de vision. Le tracé Est amènerait la réalisation d'ouvrages conséquents, dont la présence inéluctable va transformer irrémédiablement une vallée agréable, et impacter des zones habitées. Pourquoi ceinturer la ville de Chartres avec des voies d'importance, ce secteur est plaisant et doit être préservé pour le bien-être de toutes les populations.

Enquête publique relative à :
 • la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
 • La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
 • Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.
 Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016
 Avis et conclusions de la commission d'enquête

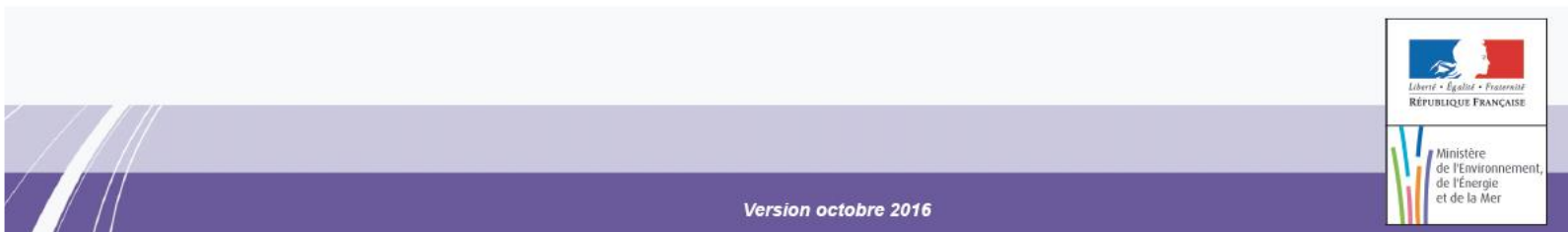
Pièce n°28 – Enquête
Publique A 154 conclusions
DUP – Commissaire
enquêteur – 03/03/2017 –
10 p.



Pièce E

Annexes - volume 3

Pièce n°33 - Pièce
E – Annexes –
Volume 3-DREAL
– octobre 2016 -
196 p.



Bilan des émissions routières à l'état de référence

Une « amélioration globale de la qualité de l'air » à l'échelle du domaine d'étude entre l'état initial et l'état de référence (sans le projet A 154), est prévue par la DREAL, du fait du renouvellement du parc automobile, est prévu entre 2010 et 2042 et ce, malgré l'augmentation du kilométrage parcouru (+32 %).

Le tableau montre pourtant une augmentation de **6 polluants** sur les **16** analysés (couleur mauve).

Les valeurs de référence (état initial) sont-elles toujours valables en 2022?

	Total	Groupes de tronçons						
		RN12	RocadeDreux	RN154	RocadeChartres	Chartres	A11	A10
Dioxyde d'azote <i>kg/j</i>	232	34.2	4.0	71.4	38.4	14.2	36.9	32.9
(ER-EI)/EI	-64%	-69%	-87%	-61%	-62%	-49%	-64%	-62%
Dioxyde de soufre <i>g/j</i>	5 252	899.9	117.9	1 833.2	888.4	285.6	656.8	569.6
(ER-EI)/EI	31%	26%	-33%	59%	38%	49%	8%	10%
Benzène <i>g/j</i>	903	139.1	23.0	262.6	144.2	120.2	112.8	101.1
(ER-EI)/EI	-91%	-93%	-73%	-89%	-90%	-90%	-92%	-92%
1.3 Butadiène <i>g/j</i>	546	97.4	15.8	185.4	88.8	43.5	62.1	53.4
(ER-EI)/EI	-88%	-83%	-95%	-85%	-87%	-86%	-90%	-90%
Formaldéhyde <i>g/j</i>	3 919	689.8	95.5	1 246.4	658.1	362.0	460.1	406.7
(ER-EI)/EI	-71%	-72%	-88%	-66%	-63%	-61%	-75%	-74%
Acétaldéhyde <i>g/j</i>	2 107	371.5	51.3	671.0	354.1	193.6	247.2	218.5
(ER-EI)/EI	-68%	-69%	-88%	-64%	-66%	-55%	-73%	-72%
Acroléine <i>g/j</i>	1 099	193.4	26.0	346.6	185.5	102.9	129.5	114.9
(ER-EI)/EI	-62%	-64%	-84%	-58%	-59%	-46%	-67%	-66%
Benzo(a)pyrène <i>mg/j</i>	4 705	802.7	90.1	1 559.2	845.7	341.6	564.3	501.4
(ER-EI)/EI	55%	34%	87%	78%	63%	86%	31%	35%
PM 2,5 <i>kg/j</i>	41	7.6	1.2	13.9	6.9	3.1	4.5	3.9
(ER-EI)/EI	-77%	-75%	-83%	-72%	-75%	-62%	-84%	-84%
PM 10 <i>kg/j</i>	62	12.0	2.0	21.1	10.3	5.2	6.3	5.4
(ER-EI)/EI	-67%	-65%	-75%	-61%	-66%	-46%	-79%	-79%
PM échappement <i>kg/j</i>	11	1.8	0.2	3.5	1.8	0.6	1.5	1.4
(ER-EI)/EI	-93%	-93%	-96%	-92%	-92%	-90%	-94%	-94%
Plomb <i>g/j</i>	50	11.1	2.4	16.4	7.8	5.9	3.5	3.0
(ER-EI)/EI	32%	28%	-36%	66%	37%	52%	7%	6%
Cadmium <i>mg/j</i>	2 606	456.3	63.3	904.2	438.8	155.8	314.7	272.7
(ER-EI)/EI	29%	23%	-32%	56%	35%	46%	6%	7%
Chrome <i>g/j</i>	26	5.3	1.1	8.6	4.1	2.6	2.2	1.9
(ER-EI)/EI	34%	29%	-36%	67%	40%	53%	10%	10%
Nickel <i>mg/j</i>	5 557	1 090.4	194.4	1 879.9	906.8	483.8	538.9	462.8
(ER-EI)/EI	29%	25%	-34%	59%	35%	49%	5%	6%
Monoxyde de carbone <i>kg/j</i>	915	139.5	20.2	301.2	142.9	49.6	139.8	122.0
(ER-EI)/EI	-64%	-67%	-68%	-53%	-60%	-74%	-70%	-69%

Tableau 26 : Bilan des émissions routières à l'état de référence (2042)

surlignage en vert, diminution des émissions entre l'état initial et l'état de référence et surlignage en rouge, augmentation des émissions entre l'état initial et l'état de référence

		Total	Groupes de tronçons						A11	A10	AutresVoies
			A154	RN12	RocadeDreux	RN154	RocadeChartres	Chartres			
Dioxyde d'azote	kg/j	318	144.3	23.1	2.1	19.7	31.7	13.7	44.0	37.7	1.5
	(EP-ER)/ER	37%		-32%	-47%	-72%	-17%	-3%	19%	14%	
Dioxyde de soufre	g/j	6 376	3 028.3	459.4	39.0	422.1	674.9	295.1	762.1	662.6	32.7
	(EP-ER)/ER	21%		-49%	-67%	-77%	-24%	3%	16%	16%	
Benzène	g/j	1 140	445.8	104.7	13.7	92.4	122.9	100.9	136.0	116.1	7.1
	(EP-ER)/ER	26%		-25%	-40%	-65%	-15%	-16%	21%	15%	
1.3 Butadiène	g/j	650	303.9	50.0	5.2	45.4	66.9	40.9	71.5	62.5	3.5
	(EP-ER)/ER	19%		-49%	-67%	-76%	-25%	-6%	15%	17%	
Formaldéhyde	g/j	4 757	1 983.2	433.5	47.6	382.8	537.6	330.3	544.4	468.2	29.3
	(EP-ER)/ER	21%		-37%	-50%	-69%	-18%	-9%	18%	15%	
Acétaldéhyde	g/j	2 557	1 067.0	233.0	25.5	205.8	289.2	177.0	292.5	251.6	15.8
	(EP-ER)/ER	21%		-37%	-50%	-69%	-18%	-9%	18%	15%	
Acroléine	g/j	1 337	548.5	124.5	13.7	109.6	153.1	93.7	153.8	132.0	8.4
	(EP-ER)/ER	22%		-36%	-47%	-68%	-17%	-9%	19%	15%	
Benzo(a)pyrène	mg/j	5 684	2 325.1	497.1	50.2	493.9	700.3	334.2	670.2	574.8	37.9
	(EP-ER)/ER	21%		-38%	-44%	-68%	-17%	-2%	19%	15%	
PM 2,5	kg/j	48	21.3	4.1	0.4	3.7	5.3	3.1	5.2	4.5	0.3
	(EP-ER)/ER	17%		-46%	-64%	-73%	-23%	-1%	16%	16%	
PM 10	kg/j	71	31.2	6.4	0.7	5.8	7.9	5.2	7.2	6.3	0.4
	(EP-ER)/ER	14%		-46%	-65%	-73%	-24%	-1%	15%	17%	
PM échappement	kg/j	14	6.4	1.0	0.1	0.9	1.4	0.6	1.8	1.6	0.1
	(EP-ER)/ER	28%		-43%	-57%	-75%	-20%	-3%	18%	15%	
Plomb	g/j	53	21.5	6.0	0.8	5.2	5.8	5.8	4.0	3.5	0.4
	(EP-ER)/ER	6%		-46%	-67%	-68%	-26%	-2%	13%	18%	
Cadmium	mg/j	3 133	1 468.2	235.6	21.2	215.6	333.6	159.4	364.9	317.4	16.7
	(EP-ER)/ER	20%		-48%	-66%	-76%	-24%	2%	16%	16%	
Chrome	g/j	28	12.1	2.8	0.3	2.5	3.1	2.6	2.5	2.2	0.2
	(EP-ER)/ER	10%		-47%	-67%	-71%	-25%	-1%	14%	18%	
Nickel	mg/j	6 298	2 773.2	578.9	64.9	516.0	683.3	481.1	619.4	541.6	39.5
	(EP-ER)/ER	13%		-47%	-67%	-73%	-25%	-1%	15%	17%	
Monoxyde de carbone	kg/j	1 217	611.6	73.5	6.0	60.9	107.2	48.5	163.2	141.4	4.7
	(EP-ER)/ER	33%		-47%	-70%	-80%	-25%	-2%	17%	16%	

Tableau 28 : Bilan des émissions routières à l'état projeté (2042)

Pièce n°33 - Pièce E –
Annexes – Volume 3-
DREAL – octobre 2016 -
p. 78

surfeignage en vert, diminution des émissions entre l'état initial et l'état de référence et surfeignage en rouge, augmentation des émissions entre l'état initial et l'état de référence²⁹

A l'état projet (2042), une baisse générale de la pollution est prévue pour de nombreuses infrastructures routières interceptées par l'A 154 (en vert). Tous les taux sont en **hausse pour l' A 11**. Le **total des émissions est en hausse**, du fait de la construction de l'A 154.

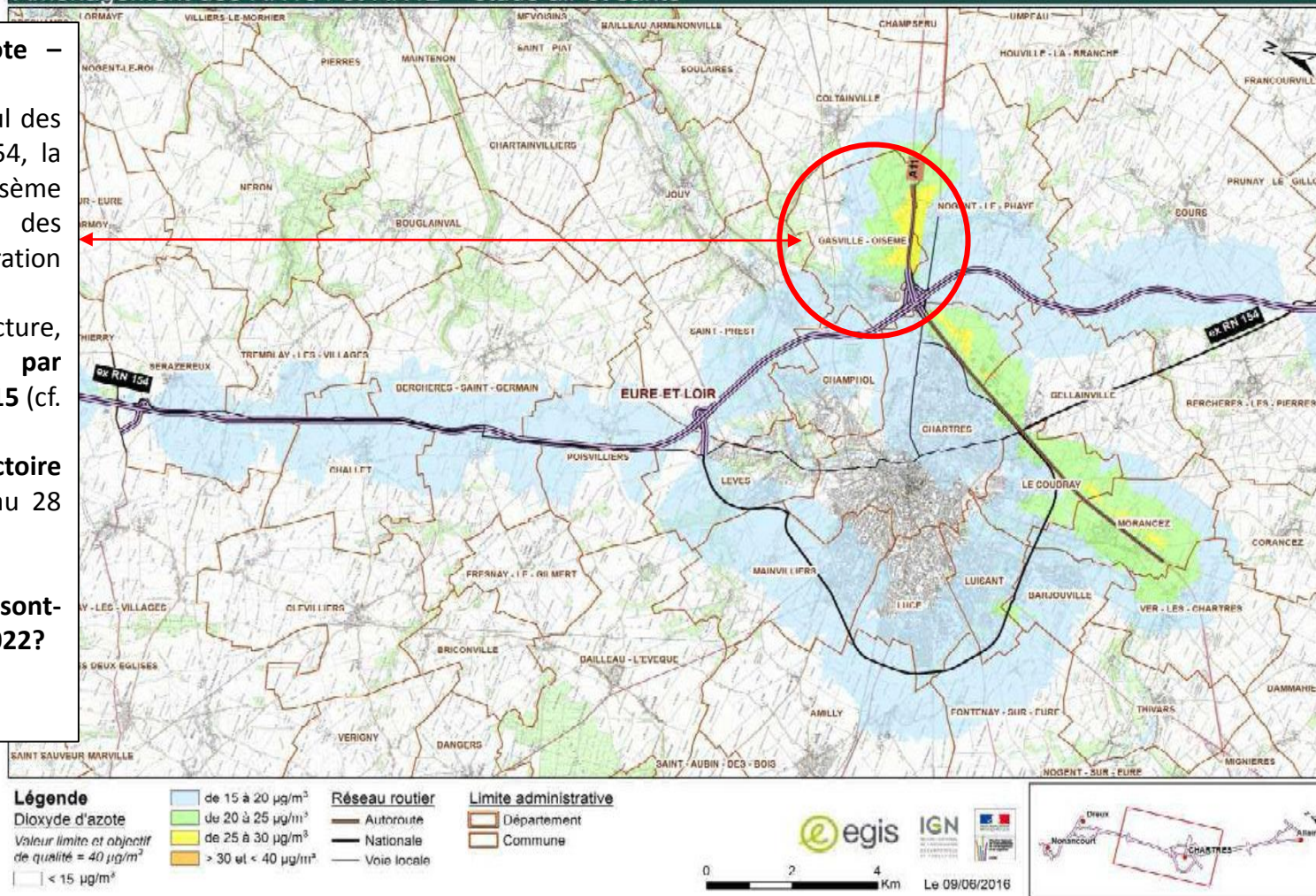
Teneurs en dioxyde d'azote – Etat projet

A l'état projet, avec le cumul des polluants de l'A 11 et A 154, la commune de Gasville-Oisème sera la plus exposée des communes de l'agglomération impactées par le projet.

Malgré la nouvelle infrastructure, **une baisse est attendue par rapport à l'état initial de 2015** (cf. pièce n°17).

Cette carte paraît **contradictoire** avec les données du tableau 28 (page précédente).

Les valeurs de l'état initial sont-elles toujours valables en 2022?



Pièce n°33 - Pièce E – Annexes – Volume 3- DREAL – octobre 2016 - p. 87

Figure 54 : Teneurs en dioxyde d'azote – état projeté (2042) – Planche 2

Extraits de la conclusion de l'étude « Air et Santé »

Les deux campagnes de mesure, réalisées chacune pendant 4 semaines, ont mis en évidence des teneurs en dioxyde d'azote et en benzène en deçà des normes de qualité de l'air en vigueur, **excepté à proximité des axes routiers majeurs** (RN 154, RN 12 RD 910 et A 11).

Sous réserve des hypothèses de trafic, la réalisation du projet d'aménagement de la RN 154 et de la RN 12 à 2 x 2 voies aux caractéristiques de route express, à l'horizon 2042, n'aurait pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude, si ce n'est de l'améliorer.

Localement, le projet d'aménagement de la RN 154 contribuerait ... à **une légère dégradation de la qualité de l'air au droit du projet lui-même**. Cet impact au droit du projet serait néanmoins géographiquement limité (**entre 100 et 200 m de part et d'autre du projet**).

Par ailleurs, la réalisation du projet d'aménagement de la RN 154 n'induirait **aucun dépassement des normes de la qualité de l'air en vigueur** dans la bande d'étude. Le projet d'aménagement de la RN 154 et de la RN 12 à 2 x 2 voies n'induit **pas de risque sanitaire supplémentaire** pour les effets chroniques à seuil et sans seuil par inhalation ou par ingestion ni ou pour les effets aigus par inhalation.

Pièce n°33 - Pièce
E – Annexes –
Volume 3 – DREAL
– Octobre 2016 –
p.196

La commune de Gasville-Oisème, dont la partie sud sera enserrée entre l'A 11, le nœud autoroutier et la nouvelle A 154, sera particulièrement exposée à l'augmentation de la pollution atmosphérique d'origine routière. En témoigne l'augmentation prévisionnelle record de ses IPP dioxyde d'azote et benzène.



**DOSSIER DES
ENGAGEMENTS DE
L'ÉTAT:
Aménagement à 2x2 voies de la
RN154 et de la RN12 entre
Nonancourt et Allaines**

Pièce n°34 - Dossier des
engagements de l'Etat -
Juillet 2019 – 90 p.



6. ENVIRONNEMENT NATUREL

Les mesures suivantes pourront être précisées lors des phases d'étude ultérieures dans le cadre de la réalisation des dossiers de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement et de demande de dérogation au sens des articles L. 411-1 et L.411-2 du Code de l'environnement.

Le tracé a été optimisé tout au long des études avec le souci constant de limiter au strict nécessaire la consommation d'espaces naturels.

6.1. MESURES D'ÉVITEMENT

6.1.1. Rappel sur la recherche du fuseau de moindre impact

L'objectif de cette première phase était de cibler et hiérarchiser les enjeux sur l'aire d'étude en couplant les données récoltées dans la bibliographie, durant les consultations et lors d'investigations ponctuelles de terrain afin de procéder à l'analyse comparative des options proposées par le maître d'ouvrage sur la base d'une grille d'évaluation.

À l'issue de cette première analyse, les sites à enjeux écologiques majeurs ont été évités au maximum.

6.1.2. Rappel sur la recherche de la variante de moindre impact

Une analyse comparative des variantes a ensuite été réalisée au sein de l'option retenue, afin de mettre en évidence la variante de moindre impact sur le plan écologique. Dans ce contexte, de premiers évitements ont été réalisés.

Les mesures d'évitement présentées ci-dessous complètent ces premiers évitements ; elles ont été définies lors de l'analyse des impacts et mesures sur le tracé retenu :

- ◆ sur le coteau est de la vallée de la Blaise des modifications ont été apportées à la conception du viaduc et au remblai afin de préserver au maximum l'intégrité des milieux et les continuités écologiques ;
- ◆ dans la mesure du possible, l'utilisation des produits phytosanitaires sera proscrite à proximité des vallées de l'Avre, de la Blaise et de la Peluche ;
- ◆ la conception du viaduc de l'Avre permettra de ne pas impacter les berges du cours d'eau et les habitats en présence ;
- ◆ entre Dreux et Chartres deux mesures d'évitement (balisage en phase chantier pour éviter toute destruction des stations d'espèces végétales protégées ainsi que du Bois Houdard qui doit être préservé et identification des zones d'intérêt écologique à éviter



pour la localisation des zones d'accès et de stockage) ont été définies dans le cadre de ce projet d'aménagement ;

- ◆ afin de minimiser les impacts sur les milieux riverains de l'Eure, son franchissement se fera par un viaduc. Le tracé interceptera l'A11 au sud-ouest d'Oisème et évitera tous les secteurs à enjeux en bordure de la Roguette. Le tracé évitera les petits boisements au sud de Montléverin et de la Garenne au sud de Brétigny ;
- ◆ au niveau de Chartres trois mesures d'évitement (identification des zones d'intérêt écologique à éviter pour la localisation des zones d'accès et de stockage, balisage pour éviter toute destruction des stations d'espèces végétales protégées et lutte contre la dissémination des plantes exotiques envahissantes – balisage, gestion des terres contaminées) ont également été définies dans le cadre de ce projet d'aménagement ;
- ◆ entre Chartres et l'A10 une mesure d'évitement (identification des zones d'intérêt écologique à éviter pour la localisation des zones d'accès et de stockage) a également été définie dans le cadre de ce projet d'aménagement.

6.2. MESURES DE RÉDUCTION

6.2.1. Réduction des impacts sur les habitats et les espèces végétales

En phase exploitation, les pollutions accidentelles peuvent entraîner une dégradation de la qualité des milieux aquatiques situés aux abords de la route, entraînant la disparition de certaines espèces sensibles aux pollutions. En cas de pollution accidentelle survenue en phase d'exploitation, une procédure d'alerte sera déclenchée. Cette procédure sera définie par le partenaire privé.

Pour les espèces végétales, la réduction des impacts passera par la mise en œuvre des mesures décrites ci-après.

- ◆ des mesures de réduction des risques de pollution sont prévues grâce à la mise en place de dispositifs permettant de limiter les projections d'hydrocarbures et de métaux lourds au passage des secteurs sensibles (vallée de l'Avre et de la Blaise) ;
- ◆ sur les vallées de l'Avre et de la Blaise, il sera mis en place un système de recueil des eaux de ruissellement qui empêche tout écoulement dans la rivière. Ce système devra être régulièrement contrôlé afin d'éviter les débordements dus à un amas de débris qui empêcherait la circulation de l'eau.

Outre aux abords des vallées, sur l'intégralité du linéaire de l'infrastructure, l'utilisation des produits phytosanitaires sera limitée au maximum et il sera procédé à un entretien extensif des accotements

Ainsi, il est prévu de réduire la banalisation du cortège floristique en bordure des voies grâce à l'utilisation d'un mélange d'espèces indigènes adaptées aux conditions écologiques locales en cas de réensemencement.

Une mesure d'évitement est proposée pour la Vallée de la Roguette: **l'évitement de tous les secteurs à enjeux en bordure de la Roguette.**

Pièce n°34 – Dossier des engagements de l'Etat – DREAL – Juillet 2019 – p. 23-24

CADRE DE VIE

Cette mesure d'évitement est-elle valable pour la commune de Gaville-Oisème, dont l'urbanisme réel de Gasville-Oisème n'a pas été pris en compte tout au long des étapes du projet?

Les augmentations de nuisances vont-elles pouvoir être évitées?

Aucune mention n'est faite dans cette partie des demandes d'adaptation de 2015 : **nœud A11/A154 moins impactant et éloignement du tracé des habitations de Gasville-Oisème.**



8. CADRE DE VIE

8.1. MESURES D'ÉVITEMENT

L'analyse des variantes menée lors de toutes les étapes du projet ainsi que l'aménagement sur place d'une partie de la RN154 permet d'éviter l'augmentation des nuisances liées à l'exploitation du futur axe autoroutier sur les zones les plus sensibles.

Il reste cependant des nuisances que le partenaire privé minimisera à l'aide des mesures de réduction décrites ci-après.

8.2. MESURES DE RÉDUCTION

8.2.1. Ambiance sonore

En application de la réglementation, si les niveaux sonores en façade des bâtiments riverains avec le projet dépassent les seuils réglementaires, des protections acoustiques (protections à la source ou protections de façades) seront mises en œuvre.

Dans la majorité des secteurs du projet à protéger, il a été privilégié une protection à la source (type revêtement phonique, écran acoustique ou merlon).

Sur la base du tracé envisagé au stade de l'enquête publique, 6 écrans absorbants, 12 isolements de façades individuels et 5 collectifs sont projetés d'être mis en œuvre. Dans le même temps mais dans le cadre de la réglementation liée aux points noirs du bruit, ce tracé engendre aussi le besoin de réaliser des isolements de façade qui concerneraient au total environ 152 logements (5 bâtiments d'habitation collectifs) et 6 bâtiments d'habitation individuels.

Il est à noter que ces chiffres seront affinés lors des phases d'études ultérieures en fonction des zones effectivement à protéger et ce conformément avec la réglementation applicable.

En complément de ces protections un revêtement acoustique performant est prévu entre l'échangeur de la RD828 et le viaduc de la Blaise en traversée nord de Dreux (échangeur de la RD928). Un revêtement phonique supplémentaire est par ailleurs prévu sur l'ensemble du tronçon entre l'échangeur projet/RN12 et le viaduc de la Blaise (environ 6,5 km concernés au total).



8.2.2. Émissions lumineuses

En phase d'exploitation, les éclairages seront limités aux zones où ils apparaissent indispensables. Les traversées de boisements et autres éléments arborés, en particulier, en seront exemptés.

La problématique environnementale sera prise en compte dès la conception des éclairages.

Une étude complémentaire dans les phases ultérieures du projet précisera ces éléments une fois les zones à éclairer précisément définies.

8.2.3. Vibrations

Les aménagements de voirie et la qualité des revêtements de chaussée limiteront les vibrations.

8.3. SUIVI ET BILANS

8.3.1. Suivi de l'efficacité des protections acoustiques

Après mise en service du projet, l'objet est la vérification de l'efficacité des protections acoustiques et le respect de la réglementation.

Deux campagnes de mesures seront réalisées 1 an et 5 ans après la mise en service. Les niveaux sonores en avant des façades seront alors comparés avec les objectifs réglementaires. Pour ce qui concerne les protections de façades, l'isolement acoustique contre les bruits extérieurs sera également mesuré conformément au guide de mesures acoustiques de la Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature. Les éventuelles mesures correctives seront alors apportées pour se conformer aux objectifs réglementaires.

En guise de conclusion

Dès 2012, la commune de Gasville-Oisème n'est pas correctement prise en compte dans les premières études réalisées pour le projet A 154. Les enjeux concernant son urbanisme, réel ou en projet, la zone d'activité du Bréharet et la vallée de la Roguenette ne sont pas pris en considération. Cela facilite et contribue au choix du contournement Est rapproché de Chartres.

En 2016, l'étude d'impact, soumise à enquête publique et support de la DUP, est marquée par des oublis, des erreurs et des fautes dans au moins cinq domaines, concernant la commune de Gasville-Oisème :

- Le milieu physique : non prise en compte du risque inondation pour la vallée de la Roguenette.
- Le milieu naturel : non prise en compte de la Trame verte et bleue du Plan Vert de Chartres Métropole.
- Le milieu humain : urbanisme réel (lotissements et zone d'activité), PLU en cours d'élaboration depuis 2011.
- Le paysage: la sensibilité paysagère liée au cônes de vue de la Cathédrale est en partie éludée.
- Le cadre de vie : l'étude acoustique ne respecte pas les règles en vigueur et ne tient pas compte de l'urbanisme réel. L'étude de la qualité de l'air qui décrit une hausse de la pollution liée au cumul des émanations de l' A 11 et de l' A 154.
- Les impacts cumulés entre l'A 154 et le Parc des expositions potentiellement sous-évalués.

L'autorité environnementale, en 2016, avait alerté sur les conséquences environnementales du choix du contournement Est et recommandé le choix du contournement Ouest de Chartres pour la réalisation du projet autoroutier A 154. L'étude d'impact qu'elle avait étudiée était erronée concernant Gasville-Oisème.

En 2019, les engagements de l'Etat ne font pas mention des demandes d'adaptation formulées en 2015 (nœud A 11 moins impactant et éloignement du tracé des habitations de Gasville-Oisème).

En 2022, la construction du Parc des expositions de Chartres Métropole commence à l'ouest de la bande de 300 m de la EPDUP.

La commune de Gasville-Oisème demande à l'Etat de prendre pleinement la mesure de cette situation inacceptable, à tous les niveaux de décision concernant l'avancée du dossier A 154.

Elle demande à ce que l'étude d'impact, la concernant, soit refaite et confiée à un bureau d'étude indépendant.

Elle compte saisir l'Autorité Environnementale, pour qu'elle revoie et complète son avis au regard de données corrigées et complétées.

Etudie toutes les possibilités de recours contre l'Etat pour les préjudices induits pour son territoire et ses habitants par le projet A 154.