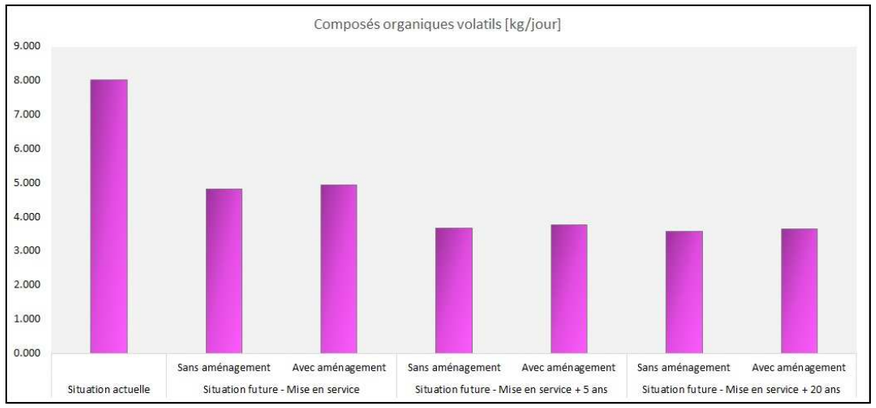

Figure 114: Émissions – COV

6.4.5.3 *Bilan*

D'une manière générale, le trafic routier va augmenter avec l'aménagement. Cet afflux de véhicules se caractérise par des hausses des indices VK (Véhicules/Kilomètre). En corollaire, les émissions atmosphériques liées au trafic routier, ainsi que la consommation de carburants, augmentent.

Cependant, cela ne va pas engendrer de dégradation importante de la qualité de l'air : les améliorations des motorisations et des systèmes épuratifs, ainsi que la mise en application de la norme Euro 6 associée au renouvellement du parc roulant vont compenser l'augmentation du trafic par rapport à l'horizon actuel.

En outre, les indicateurs sanitaires (Quotients de Dangers et Excès de Risque Individuel) calculés au niveau des sites sensibles présents dans la bande d'étude sont inférieurs aux valeurs seuils de l'InVS.

En définitive, la hausse du trafic consécutive à la création du projet ne va pas entraîner de dégradation notable de la qualité de l'air sur la zone.

Nature de l'impact	Indirect
Importance de l'impact	Faible
Durée de l'impact	Permanent
Temporalité de l'impact	Long terme

6.4.6 Environnement sonore

La prévision de l'évolution des expositions sonores a fait l'objet d'une étude spécifique destinée à apprécier l'impact acoustique du projet (le rapport complet est en joint en annexe 11 de la présente étude d'impact).

D'une manière générale, l'impact acoustique vis-à-vis des riverains d'un site où sera réalisée une opération urbaine peut provenir des aménagements suivants :

- modification des propagations sonores autour des voiries du fait des nouvelles constructions, modification de la volumétrie de l'urbanisme (effet de masque réduisant les expositions, ou effet de réflexion en vis-à-vis renforçant les niveaux sonores),
- création ou agrandissement d'une percée dans un front urbain continu,
- création de nouvelles voies de desserte dans le quartier,
- modification éventuelle du plan de circulation,
- évolution des volumes de trafic engendrés par le nouveau quartier,
- suppression d'activités éventuellement bruyantes,
- implantation de nouvelles activités susceptibles de présenter de nouvelles sources sonores.

Au regard de la réglementation, le projet constitue un « cas de transformation d'infrastructure routière » au sens du décret du 9 janvier 1995.

Dans ce contexte, le principe de l'analyse consiste à modéliser et calculer les situations acoustiques au droit des riverains du projet.

Les niveaux sonores calculés sur les façades des bâtiments concernés par le projet de réaménagement au sud de Dreux seront comparés avec les niveaux sonores calculés sur l'état existant.

6.4.6.1 *Cartographie sonore du projet*

Comme pour les cartographies de l'état initial, les cartographies de l'état futur à l'horizon 2035 sont éditées pour représenter le bruit routier sur la période diurne (6h-22h) et la période nocturne (22h-6h). Ces cartes de bruit présentent les résultats des modélisations de l'état futur à une hauteur de 4m du sol correspondant à un 1er étage à l'extérieur des bâtiments.

Figure 115 : Cartographie sonore de l'état futur (2035) de jour (6h-22h)

Figure 116 : Cartographie sonore de l'état futur (2035) de nuit (22h-6h)

Il ressort de ces cartes que la zone restera un lieu assez bruyant.

Afin de caractériser les bâtiments, les niveaux sonores ont été calculés en évaluation de façades pour l'ensemble des bâtiments. C'est à dire que le logiciel calcule les niveaux sonores à chaque étage sur chaque façade des bâtiments et donne le niveau sonore le plus important calculé (à 2 mètres en avant de la façade).

6.4.6.2 *Préconisations acoustiques*

Au droit de la RD 828

L'étude du CEREMA comporte des simulations acoustiques à l'horizon 2037 avec et sans projet de l'A154 afin de connaître le dimensionnement de l'écran acoustique qu'il conviendra de mettre en œuvre le long de la RD828. La situation présentée ci-après est celle sans le projet de l'A154 car c'est la plus péjorante.

Les autres modélisations sont présentées dans l'annexe 2 de l'étude acoustique qui est présente en annexe 11 du présent document.