

---

**Préfet du Cher**

-

**Direction Départementale des Territoires**

**Service des Risques**

**Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement  
(PPBE)**

**des infrastructures de transports terrestres  
relevant de la compétence de l'État**

PPBE approuvé par arrêté préfectoral n° 2012-1-0514

Direction départementale des Territoires  
6, place de la Pyrotechnie - CS 20001 - 18019 Bourges Cedex  
tél : 02 34 34 61 00 – fax : 02 34 34 63 00

---

## Table des matières

<b><i><u>I. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE.....</u></i></b>	<b><i><u>3</u></i></b>
1.1. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'Etat.....	3
1.2. La démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'Etat .....	4
1.3. Rappel de quelques définitions.....	5
1.4. Les principaux résultats du diagnostic.....	7
<b><i><u>II. Les objectifs en matière de réduction du bruit.....</u></i></b>	<b><i><u>10</u></i></b>
<b><i><u>III. La prise en compte des « zones calmes ».....</u></i></b>	<b><i><u>11</u></i></b>
<b><i><u>IV. La description des mesures réalisées, engagées ou programmées.....</u></i></b>	<b><i><u>11</u></i></b>
4.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998.....	11
4.2. Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2008 et 2013.....	13
<b><i><u>V. Coût et financement des mesures programmées .....</u></i></b>	<b><i><u>14</u></i></b>
<b><i><u>VI. La justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....</u></i></b>	<b><i><u>14</u></i></b>
<b><i><u>VII. L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations.....</u></i></b>	<b><i><u>15</u></i></b>
<b><i><u>VIII. Le résumé non technique.....</u></i></b>	<b><i><u>16</u></i></b>
<b><i><u>IX. Les annexes.....</u></i></b>	<b><i><u>17</u></i></b>
<b><i><u>X. Bilan de la consultation du public.....</u></i></b>	<b><i><u>17</u></i></b>

## **I. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE**

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les Etats membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'Environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement. En ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, les cartes de bruit et le PPBE sont arrêtés par le Préfet, selon les conditions précisées par la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et par l'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'Etat et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières.

Dans le département du Cher, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures du réseau routier ont été approuvées par le préfet par arrêté du 17 février 2009 (Arrêté n°2009-1-0348).

### **1.1. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'Etat**

Pour la première phase d'application de la directive européenne, seules les infrastructures routières sont concernées par le PPBE. Il s'agit des infrastructures du réseau national qui enregistrent plus de 6 millions de passages de véhicules par an (soit un trafic moyen journalier annuel (TMJA) supérieur ou égal à 16400 véhicules par jour).

#### **➤ Infrastructures routières non concédées**

<b>Axe</b>	<b>Début</b>	<b>Fin</b>	<b>Longueur</b>	<b>Gestionnaire</b>
A20	Vierzon Nord	Gracay (limite dépt)	23 km	DIR CO
N 151	Bourges - Intersection avec RN 142	Saint Germain du Puy - Intersection avec RD 955	1,5 km	DIR CO

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Centre est le maître d'ouvrage des infrastructures routières non concédées de l'État : elle décide des aménagements et prévoit les financements. La Direction Interdépartementale des Routes Centre Ouest (DIR CO) est le maître d'œuvre : elle met en place les aménagements et assure le suivi des travaux.

➤ **Infrastructures routières concédées**

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
A71	Limite Nord dépt	Bourges	36,6 km	COFIROUTE

La société COFIROUTE assure les missions de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre pour l'autoroute A71 depuis la limite nord du département jusqu'à Bourges.

La partie de l'autoroute A71 allant de Bourges jusqu'à la limite sud du département, exploitée par la société Autoroute Paris Rhin Rhône, n'est pas concernée par l'échéance 2007 de la cartographie européenne du bruit et ne fait donc pas l'objet du présent PPBE.

➤ **Infrastructures ferroviaires**

Les infrastructures ferroviaires du Cher ne sont pas concernées par l'échéance 2007 de la cartographie européenne du bruit et ne font donc pas l'objet du présent PPBE.

**1.2. La démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'Etat**

Le PPBE relevant de l'État a été élaboré sous l'autorité du préfet du Cher par la Direction Départementale des Territoires (DDT) du Cher. Il est le fruit d'une collaboration entre la société concessionnaire d'autoroute COFIROUTE, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de la région Centre, la Direction Interdépartementale des routes Centre Ouest (DIR CO) et la Direction Départementale des Territoires (DDT) du Cher.

L'élaboration du PPBE a été menée en quatre étapes :

Une première phase de diagnostic réalisée par la Direction Départementale des Territoires du Cher a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'Environnement et fixées par l'arrêté ministériel du 4 avril 2006.

Ce diagnostic est basé essentiellement sur les résultats des cartes de bruit arrêtées par le préfet, le classement sonore des voies arrêté par le préfet et l'importante base de données des zones de bruit critique et des points noirs du bruit (PNB) contenus dans l'observatoire départemental du bruit du Cher.

A l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une seconde phase de définition des mesures de protection a été réalisée par la société COFIROUTE, la DREAL et la DIRCO. Des investigations acoustiques complémentaires ont été conduites afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement de ces zones et à l'estimation de leurs coûts.

A partir des informations fournies par la société COFIROUTE et la DREAL, la Direction Départementale des Territoires du Cher a rédigé un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées.

Conformément à l'article R 572-9 du code de l'Environnement, le projet de PPBE est mis à la consultation du public pendant 2 mois. A l'issue de cette consultation, la Direction Départementale des Territoires du Cher établit une synthèse des observations du public et la soumet pour suite à donner aux différents gestionnaires.

Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée constituera le présent PPBE.

### **1.3. Rappel de quelques définitions**

**Décibel (dB)** : le décibel est l'unité de mesure la plus employée pour mesurer le niveau acoustique d'un son.

Le **décibel** pondéré A ou dB(A) est utilisé pour mesurer les **bruits** environnementaux ; « A » représentant un facteur appliqué pour refléter la manière dont l'oreille humaine entendrait et interpréterait le son qui est mesuré.

**Indices utilisés dans la réglementation : LAeq, Lden, Ln et DnTAttr** : le bruit étant fluctuant, les indices utilisés par la réglementation représentent des moyennes des bruits reçus pendant une période donnée.

L'indice le plus couramment utilisé est le « niveau énergiquement équivalent » : **Leq** pour caractériser le bruit perçu au cours du temps provenant des principales sources sonores. Le niveau « Leq » exprime la moyenne de l'énergie perçue par un individu pendant une période de temps donné. Ainsi, un Leq n'a de sens qu'associé à une durée.

L'indice correspondant au bruit des infrastructures de transport est le « niveau de pression équivalent pondéré A », le **LAeq**, calculé sur deux périodes : le jour, de 6h à 22h, et la nuit, de 22h à 6h.

Un autre indice est utilisé dans le cadre de la réglementation européenne, le niveau « day-evening-night » (jour-soir-nuit), le **Lden**. Cet indice, calculé sur une période de 24h, a été défini de manière à prendre en compte le fait que la gêne liée au bruit est amplifiée le soir, et plus encore la nuit. Ainsi, des pondérations de 5dB(A) et 10dB(A) sont appliquées respectivement aux niveaux correspondant aux périodes de soirée (18h-22h) et de nuit (22h-6h).

L'autre indice utilisé par la réglementation européenne, le **Ln**, « level night » ou « niveau de nuit », correspond au niveau de pression acoustique pondéré A de nuit, le LAeq[22h-6h], auquel on soustrait 3dB (la réflexion du bruit sur la façade n'étant pas prise en compte).

Enfin, le « niveau d'isolement acoustique de façade », noté **DnTAttr**, est utilisé dans la définition des objectifs de résorption des Points Noirs du Bruit (PNB) ; il est mesuré entre l'intérieur du logement considéré et l'extérieur.

**Zone de Bruit Critique (ZBC)** : la ZBC représente un continuum bâti essentiellement composé de bâtiments sensibles. Elle a été définie dans les Observatoires du Bruit des routes et correspond à l'intersection d'une empreinte sonore et d'un espace bâti. La recherche des PNB s'effectuera dans cette zone.

**Bâtiment sensible** : c'est un bâtiment de type habitation, établissement d'enseignements, de soins, de santé ou d'action sociale.

**Point Noir Bruit (PNB)** : un PNB est un bâtiment sensible, localisé dans une ZBC, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser au moins une des valeurs limites fixées par la circulaire du 25 mai 2004. Ce bâtiment doit aussi répondre aux critères d'antériorité par rapport à la construction de l'infrastructure.

Les valeurs limites qui caractérisent un PNB sont :

Indices utilisés	JOUR	NUIT
Indices français	$L_{Aeq}(6h-22h) \geq 70 \text{ dB(A)}$	$L_{Aeq}(22h-6h) \geq 65 \text{ dB(A)}$
Indices européens	$L_{den} \geq 68 \text{ dB(A)}$	$L_n \geq 62 \text{ dB(A)}$

**Principe d'antériorité** : Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à la date d'intervention de toutes les mesures suivantes :
  - 1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure ;
  - 2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
  - 3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables ;
  - 4° mise en service de l'infrastructure ;
  - 5° publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'Environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;
- les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du code de l'Environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Un cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

## **1. 4. Les principaux résultats du diagnostic**

### *1.4.1 La réalisation des cartes de bruit*

Il était possible d'utiliser deux méthodes pour la production des cartes européennes du bruit des grandes infrastructures de transport.

L'approche simplifiée permet de cartographier assez rapidement et avec des données minimales d'importants linéaires.

La méthode détaillée, plus gourmande en temps de calcul et en données d'entrée, est mise en œuvre en utilisant un logiciel de simulation acoustique (Mithra SIG).

Concernant les infrastructures concernées par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'État, la méthode simplifiée a été utilisée pour toutes les infrastructures. Seule l'autoroute A6 (hors du département du Cher) a été cartographiée en méthode détaillée.

#### **Méthode simplifiée**

Cette approche est décrite dans le guide du Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements (SETRA).

Elle consiste à quantifier l'émission sonore d'un tronçon puis à déterminer, à partir d'une description simple du site, les conditions de propagation et « in fine » la position des courbes isophones requises par la réglementation.

Le calcul de l'émission sonore s'effectue de façon classique à partir des formules issues de la Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit (NMPB 96). Le calcul de la propagation s'effectue à partir de profils-types et de formules obtenues par application de la NMPB 96 sur des effets de masques simples (présence d'une zone bâtie dense type lotissement, écrans, buttes par exemple). Les éléments devant permettre ce dernier calcul sont identifiés lors d'un repérage terrain effectué sur l'axe de la voie.

#### **Méthode détaillée** (pour mémoire, méthode non utilisée dans le Cher)

Cette approche nécessite le recours à un logiciel de simulation acoustique qui permet l'import de bases de données topographiques en trois dimensions (par exemple la BDTPOPO@IGN) et de données complémentaires pour la propagation (talus, écrans).

Les paramètres d'émission sont renseignés pour chacune des 3 périodes réglementaires (jour-soir-nuit) à partir du Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) et des formules du Guide du Bruit.

Le logiciel calcule ensuite la propagation et les niveaux acoustiques par application de la NMPB. Cette modélisation acoustique fait appel à différents paramètres de calcul qui jouent à la fois sur la précision du résultat et sur le temps de calcul (ordre de réflexion et longueur maximale des trajets sonores, densité des points de maillage des cartes). Compte tenu des linéaires à cartographier, le couple précision/temps est réglé pour permettre une restitution correcte tout en conservant des temps de calcul raisonnables.

Au total, cinq cartes ont été réalisées pour chaque infrastructure concernée:

- deux cartes représentant, respectivement en  $L_{den}$  et en  $L_n$ , les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones, par pas de 5dB(A) ;
- une carte représentant les secteurs affectés par le bruit définis par le classement sonore arrêté par le préfet ;

- deux cartes représentant les zones où les valeurs limites sont dépassées (68 dB(A) en Lden et 62 dB(A) en Ln pour les routes) ;
- une carte représentant les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence.

Ce sont les cartes présentant le dépassement des valeurs limites qui ont été utilisées pour déterminer les bâtiments « Points Noirs Bruit », c'est-à-dire exposés à des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires, dans le présent PPBE.

#### 1.4.2. Les limites de la démarche de cartographie

Compte tenu de l'étendue du travail réalisé sur toute la France par les sociétés concessionnaires d'autoroutes et le réseau des Centres d'Études Techniques de l'Équipement, les cartes de bruit sont le résultat d'une approche macroscopique qui suppose une précision variable selon les territoires, les méthodes et les données utilisées (utilisation de l'approche dite « simplifiée », caractère limité des données topographiques, sensibilité du bâti et répartition des populations, ...).

Les décomptes de population résultent d'une estimation (affectation de l'ensemble de la population d'un bâtiment au niveau sonore calculé sur la façade la plus exposée) qui n'est pas une restitution stricte de la réalité.

Le principal intérêt des cartes de bruit arrêtées réside dans une représentation en profondeur (mise en évidence des isophones 55dB(A) en Lden et 50dB(A) en Ln), dans l'identification des territoires les plus exposés, là où se concentrent les risques d'effet sur la santé, et selon des critères objectifs et cohérents appliqués à de vastes territoires.

L'application de la directive européenne a confirmé la nécessité de recenser les secteurs exposés à des niveaux de bruit critique, démarche qui avait été lancée dès 2001 par l'État français dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit. Les données d'exposition des territoires proposées par les cartes ont donc été utilement croisées avec les données de population exposées recensées par les observatoires départementaux du bruit et établies à partir d'investigations fines sur le terrain, permettant une très bonne approche de la sensibilité du bâti.

#### 1.4.3. Les résultats du diagnostic

Le diagnostic des zones exposées au bruit figure en annexe n°1.

Les résultats présentés ci après sont issus du croisement entre l'approche dite « simplifiée » et les données des observatoires départementaux du bruit.

L'unité territoriale choisie pour les observatoires du bruit est la Zone de Bruit Critique définie par la circulaire du 25 mai 2004 relative au plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003 ; il s'agit d'une zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne, évalués en façade des bâtiments sensibles (habitation, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale) et résultant de l'exposition des infrastructures de transports terrestres, dépassent ou risquent de dépasser à terme, une des valeurs limites fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.



Voie concernée	Bâtiments affectés et non protégés en simple exposition	Multi-exposition
A20	4 bâtiments recensés PNB	1 cas A20 / RD 2076
A71	aucun bâtiment recensé PNB	Non
N151	1 bâtiment recensé PNB	Non
<b>Total</b>	5 bâtiments PNB	Oui

Les bâtiments recensés sont uniquement des habitations individuelles, comportant 1 niveau (pour 3 habitations) ou 2 niveaux (pour 2 habitations).

Les bâtiments présents le long de l'A71 ont déjà fait l'objet d'investigations et/ou de mesures de la part de la société COFIROUTE et ne sont pas identifiés comme « Point Noir Bruit ».

Cette autoroute a en effet déjà bénéficié d'aménagements (merlons, écrans) limitant à 65 dB(A) de jour le niveau de bruit reçu par les habitations, situées à proximité, et répondant au principe d'antériorité.

## II. Les objectifs en matière de réduction du bruit

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'Environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative au « bruit des infrastructures de transports terrestres ». Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale.

Par contre les textes issus de la transposition en droit français de la directive européenne ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité.

Ils sont les suivants :

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique) :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
LAeq(6h-22h)	65	68	68
LAeq(22h-6h)	60	63	63
LAeq(6h-18h)	65	-	-
LAeq(18h-22h)	65	-	-

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades :

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)			
Conditions	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-22h) - 40	$I_f(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-18h) - 40	$I_f(22h-6h) - 35$	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(18h-22h) - 40	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(22h-6h) - 35	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30	30	

### **III. La prise en compte des « zones calmes »**

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés. **Aucune zone calme n'a été définie aux abords des infrastructures nationales dans le département du Cher.**

### **IV. La description des mesures réalisées, engagées ou programmées**

Les efforts entrepris par l'Etat pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'Environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement arrêtées depuis 1998 et celles prévues jusqu'en 2013.

#### **4.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998**

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres est issue de la loi bruit du 31 décembre 1992. Deux articles du code de l'Environnement édictent des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

#### **La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles**

L'article L571-9 du code de l'Environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'Etat (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes non concédées et RFF pour les voies ferrées) sont tenus de maintenir la contribution des infrastructures nouvelles, ou des infrastructures modifiées, en dessous de seuils réglementaires qui garantissent, à l'intérieur des logements pré-existants, des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles, ou de modifications/transmutations significatives d'infrastructures existantes, qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années, respectent ces engagements et ont fait l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux, introduits par la circulaire du 15 décembre 1992.

## **La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes**

Selon l'article L571-10 du code de l'Environnement, dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les documents d'urbanisme des communes concernées. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de l'information des constructeurs et du classement des infrastructures en fonction du bruit.

Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

L'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore et les articles R571-32 à R571-43 en précisent les modalités d'application. Ce classement sonore concerne toutes les routes écoulant plus de 5000 véhicules/jour et toutes les voies ferrées écoulant plus de 50 trains/jour, y compris toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

Dans le département du Cher, le préfet a procédé à la révision du classement sonore des infrastructures concernées en 2009. Ce classement correspond à l'arrêté préfectoral n°2009-1-0347 du 17 février 2009.

Le classement sonore des voies a fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site Internet de la Direction Départementale des Territoires du Cher à l'adresse suivante:

[http://www.cher.equipement-agriculture.gouv.fr/article.php?id\\_article=598](http://www.cher.equipement-agriculture.gouv.fr/article.php?id_article=598)

Conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, le Préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur Plan Local d'Urbanisme, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite l'obligation de reporter les informations dans les annexes de son Plan Local d'Urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

Les voies concernées par le présent PPBE, dont le TMJA est supérieur ou égal à 16400 véhicules/jour font donc partie du classement sonore des voies élaboré en 2009.

## **La protection des habitations exposées :**

L'État a engagé, à partir de 2001, le recensement des situations d'exposition critique au bruit des infrastructures de transports terrestres du réseau routier et ferroviaire national, destiné à disposer d'un inventaire des Points Noirs du Bruit.

On dispose aujourd'hui de cet inventaire, contenu dans l'observatoire départemental du bruit.

#### **4.2. Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2008 et 2013**

L'État s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 1998.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significative d'infrastructures existantes qui feront l'objet d'une enquête publique au cours des cinq prochaines années respecteront les engagements introduits par l'article L571-9 du code de l'Environnement.

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la Direction Départementale des Territoires du Cher s'engage à réexaminer au minimum tous les 5 ans et donc pendant la période de mise en œuvre du présent PPBE, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et à proposer, le cas échéant, au Préfet une révision des arrêtés de classement.

L'État s'engage à réaliser les actions curatives indispensables pour réduire l'exposition sonore des personnes les plus exposées au voisinage du réseau national.

##### Sur l'Autoroute A20 :

Sur la commune de Massay, il est prévu courant 2012 la création d'écrans acoustiques sur un linéaire d'environ 300 mètres.

Sur la commune de Vierzon, il est également prévu courant 2012 la création d'un écran acoustique sur un linéaire d'environ 350 mètres.

D'autres travaux à la source pourraient être réalisés avant fin 2012, selon les disponibilités de financements et les contraintes techniques, en vue de protéger des bâtiments sensibles soumis à des niveaux de bruit élevés mais moins préoccupants.

##### Sur l'Autoroute A71 :

Les niveaux de bruit reçus par les habitations situées à proximité de l'autoroute A71 feront l'objet d'une mise à jour annuelle pour tenir compte de l'évolution du trafic.

Compte tenu du trafic prévisionnel attendu sur ces deux autoroutes pour les 5 prochaines années, les seuils réglementaires ne devraient pas être atteints.

##### Sur la Route Nationale 151 :

Il n'est pas prévu d'action curative sur les 1.5 km concernés.

Le bâtiment recensé Point Noir Bruit à Saint-Germain-du-Puy dispose d'une isolation de façades.

## **V. Coût et financement des mesures programmées**

Les mesures programmées ou envisagées sont financées conformément aux textes en vigueur et notamment aux circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004.

Certaines mesures d'ordre organisationnel ou informatif ne nécessitent pas de financement spécifique. Elles sont le fruit du travail quotidien d'information et de communication mené par les différents gestionnaires.

Les travaux nécessitent par contre un financement qui dépend du statut des infrastructures concernées.

Compte tenu du trafic prévisionnel attendu sur l'A71 pour les 5 prochaines années, il n'est pas envisagé de financement particulier. Les différentes mesures nécessaires pour la mise à jour des données sont prévues dans un budget annuel par la société COFIROUTE.

Pour l'A20, les travaux envisagés seront financés par l'Etat (MEDDTL), et plus particulièrement la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) sur le programme 203 « Infrastructures et services de transport » et réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la DREAL Centre (Service Déplacements, Infrastructures, Transports). La DIRCO en assurera la maîtrise d'œuvre.

Le montant des travaux prévus est estimé à **650 000€**.

## **VI. La justification du choix des mesures programmées ou envisagées**

Parmi les différentes mesures proposées, les solutions préventives, généralement peu coûteuses au regard des services rendus, sont systématiquement mises en avant dans le présent PPBE.

Les mesures nécessitant des travaux ont fait l'objet d'une analyse coût/avantage, afin d'aboutir à la meilleure utilisation possible de l'argent public dans une conjoncture financièrement délicate.

En matière de sources de bruit routières, les solutions du type réduction des trafics, réduction des vitesses, voire changement des revêtements de chaussées offrent des gains généralement trop partiels pour aboutir individuellement au traitement de Points Noirs du Bruit. Le choix se limite donc souvent soit à une solution de protection à la source par écran (ou modelé), soit à une solution de reprise de l'isolation acoustique des façades. D'un point de vue sanitaire et sous réserve d'une mise en œuvre dans les règles de l'art, ces deux solutions offrent des résultats généralement comparables, notamment vis à vis du critère « qualité du sommeil » souvent incriminé dans les enquêtes de gêne.

Le critère technique peut parfois aider au choix ; ainsi une protection à la source par écran (ou modelé) s'avère souvent peu (voire pas du tout) efficace en présence d'immeubles hauts ou lorsque les constructions présentent des vues dominantes sur l'infrastructure. Par contre, pour les maisons individuelles, cette solution peut s'avérer efficace car elle permet une protection acoustique aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur des habitations.

Le critère financier constitue souvent le critère finalement déterminant. Le ratio utilisé est variable selon le gestionnaire, puisque les coûts des protections sont eux-mêmes très variables.

## **VII. L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations**

Sur la commune de Massay, la construction des écrans acoustique permettra de protéger deux habitations.

Sur Vierzon, la construction de l'écran acoustique sera bénéfique pour les deux maisons les plus proches mais également pour les maisons plus éloignées du lotissement.

## **VIII. Le résumé non technique**

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore.

Le présent PPBE concerne les grandes infrastructures de transport de l'État dans le Cher (A71 et RN151 pour parties et A20).

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositions nationales de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mises en place. L'enjeu du PPBE de l'État, qui a été établi à partir de plans d'actions existants ou projetés, est d'assurer une cohérence entre les actions des gestionnaires des grandes infrastructures nationales sur le département, et de préparer la deuxième phase de l'application de la directive pour 2013-2018. Un bilan des actions réalisées entre 1998 et 2008 a été établi. Les cartes n'étant pas les seuls éléments à disposition du préfet, il était essentiel d'exploiter également les diagnostics précédents, observatoire départemental du bruit des transports terrestres et études acoustiques, afin de disposer des données les plus précises pour le diagnostic initial.

A l'issue de ce diagnostic, 5 bâtiments d'habitation ont été recensés comme étant des Points Noirs Bruits, c'est à dire dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser au moins une des valeurs limites fixées par la circulaire du 25 mai 2004. Ils sont répertoriés par voie d'habitation dans le tableau suivant :

<b>Voie concernée</b>	<b>Bâtiments affectés et non protégés en simple exposition</b>	<b>Multi-exposition</b>
A20	4 bâtiments recensés PNB	1 cas A20 / RD 2076
A71	aucun bâtiment recensé PNB	Non
N151	1 bâtiment recensé PNB	Non
<b>Total</b>	<b>5 bâtiments PNB</b>	<b>Oui</b>

En ce qui concerne les mesures de prévention ou de réduction des nuisances sonores liées aux infrastructures terrestres de transport dans le Cher, l'État s'engage à poursuivre entre 2008 et 2013 les actions préventives engagées depuis 1998.

L'État s'engage également à réaliser les actions curatives indispensables pour réduire l'exposition sonore des personnes les plus exposées au voisinage du réseau national. Ainsi, la création de deux écrans acoustiques est prévue courant 2012 le long de l'autoroute A20 sur la commune de Massay pour un linéaire d'environ 300 mètres, et sur la commune de Vierzon pour un linéaire d'environ 350 mètres.

Le montant de ces travaux est estimé à **650 000 €**.

Il n'est pas prévu d'action curative sur la Route Nationale 151 ou sur l'Autoroute A71.



## **IX. Les annexes**

1. Rapport du CETE relatif à la réalisation du Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement du Cher – Étape 1 : Diagnostic (Juin 2009).
2. Accord des autorités ou organismes compétents (hors État) pour la mise en œuvre des actions :
  - 2.1. Lettre de la société COFIROUTE en date du 29 janvier 2010.
  - 2.2. Note de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Centre en date du 24 mars 2011.

## **X. Bilan de la consultation du public**

L'élaboration du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a fait l'objet d'une consultation publique du 2 février 2012 au 2 avril 2012. Le public en a été informé par le biais d'un avis paru dans le Berry Républicain le 14 janvier 2012 et par une information parue dans la lettre d'information de la direction départementale des Territoires le 1<sup>er</sup> février 2012.

Les documents consultables étaient :

- le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, dont son résumé non technique,
- les annexes du plan.

Ces documents étaient consultables à l'accueil de la direction départementale des Territoires (DDT) aux heures d'ouverture au public, ainsi que sur le site Internet de la DDT.

Le public pouvait déposer ses observations sur le registre ouvert à cet effet. Il pouvait également les adresser par courrier postal à l'adresse suivante : DDT du Cher – Service des Risques – CS 20001 – 19019 BOURGES Cedex ou par courrier électronique à l'adresse suivante : [ddt-sri-bpr-concertation-pprt@cher.gouv.fr](mailto:ddt-sri-bpr-concertation-pprt@cher.gouv.fr).

Les articles consacrés au PPBE sur le site Internet de la DDT ont fait l'objet de 38 visites.

Le document papier déposé à l'accueil de la DDT du Cher n'a pas été consulté.

Aucune remarque n'a été formulée dans le cadre de cette consultation du public.

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---