

# Réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Cher (18)

2<sup>e</sup> Échéance

Étape 1 : Diagnostic

**Affaire n° 138 340  
Mai 2014**

**Rapport**

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
A	19/05/2014	Version initiale

## Affaire suivie par

<b>Sammy LALLEMAND</b> – Direction territoriale Normandie-Centre / Site de Blois / Groupe Environnement et Risques / Unité Acoustique et thermique
Tél. 02.54.55.49.39
Courriel : <a href="mailto:jean.lallemand@cerema.fr">jean.lallemand@cerema.fr</a>

Rédacteur	Relecteur	Validé par	
<b>Sammy LALLEMAND</b> Chargé d'étude	<b>Régis BOITTIN</b> Adjoint au Chef d'unité	<b>David MATHON</b> Chef d'unité	<b>Édouard DURAND</b> Chef du groupe GER

## Destinataires

DDT 18 / M. POUDROUX Jean Mickaël	3 ex (dont 1 reproductible)
GER / Acoustique et Thermique	1 ex
Secrétariat	1 ex
Centre de Gestion 2014/	

## Sommaire

I.Contexte.....	4
II.Méthodologie.....	5
III.Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État.....	7
IV.Résultats détaillés – Mise en parallèle de l'observatoire et du fuseau limite $L_{den} \geq 68$ dB(A) ou $L_n \geq 65$ dB(A).....	8
IV.1.Route Nationale 151 côté Ouest.....	9
IV.1.1. Localisation des ZBC : vue d'ensemble.....	9
IV.1.2. Les Points Noirs Bruit localisés dans les ZBC.....	10
IV.2.Route Nationale 142.....	16
IV.2.1. Localisation des ZBC : vue d'ensemble.....	16
IV.2.2. Les Points Noirs Bruit localisés dans les ZBC.....	17
IV.3.Autoroute A 71 section APRR.....	18
IV.3.1. Localisation des ZBC : vue d'ensemble.....	18
IV.3.2. Les Points Noirs Bruit localisés dans les ZBC.....	20
IV.4.Ligne RFF 590 000.....	21
IV.4.1. Localisation des ZBC : vue d'ensemble.....	21
IV.4.2. Les Points Noirs Bruit localisés dans les ZBC.....	22
V.Cas de multi-exposition.....	24
VI.Synthèse.....	24

## I. Contexte

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et sa transposition dans le droit français (décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006) prescrivent l'élaboration de cartes de bruit stratégiques, en particulier pour les grandes infrastructures routières et ferroviaires. L'échéance du 30 juin 2007 a concerné les infrastructures routières dont le trafic excède 6 millions de véhicules par an et les voies ferroviaires excédant 60 000 passages de trains par an. L'échéance du 30 juin 2012 concerne les infrastructures routières dont le trafic excède 3 millions de véhicules par an et les voies ferroviaires excédant 30 000 passages de trains par an.

L'instruction du gouvernement du 11 février 2014 a porté ces échéances à la fin juin 2014 pour les PPBE relevant de la première échéance et à la fin 2014 pour ceux relevant de la deuxième.

Dans le département du Cher, les cartes de bruit stratégiques 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> échéance pour le réseau État ont été arrêtées par le préfet :

- le 17 février 2009 (arrêté n°2009-1-0348) pour : A 71 (COFIROUTE), RN 151 Est, A 20 ;
- le 21 janvier 2013 (arrêté n°2013-1-064) pour : A 20, RN 151 (Est, Ouest), RN 142 ;
- le 13 mai 2013 (arrêté n°2013-1-519) pour : A 71 (APRR) et ligne RFF 590 000,

L'objectif de la directive européenne est d'utiliser les cartes de bruit stratégiques comme base à des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) qui détaillent les mesures prises et à prendre pour la protection de la population. La lettre du 23 juillet 2008 de la DGITM et de la DGPR adressée aux préfets précise les modalités de réalisation des PPBE de l'État.

L'élaboration d'un PPBE se déroule en trois étapes :

- La première étape, consiste à faire l'inventaire des bâtiments exposés à des seuils supérieurs à 68 dB(A) en  $L_{den}$  et 62 dB(A) en  $L_n$  sur les infrastructures routières et les voies ferrées pour les lignes à grandes vitesses (LGV) et exposés à des seuils supérieurs à 73 dB(A) en  $L_{den}$  et 65 dB(A) en  $L_n$  sur les voies ferrées conventionnelles. Cela consiste principalement à comparer les informations fournies dans l'Observatoire départemental du Bruit des Infrastructures Terrestres et les cartes de bruit stratégiques. Dans cette étape, il s'agit également de repérer les cas de multi-exposition (par exemple route/route ou route/fer) ;
- Pour la seconde étape, les gestionnaires des infrastructures concernées définissent les actions en cours ou projetées. Ils pilotent, s'il y a lieu, les études permettant de déterminer les mesures de réduction adaptées et leurs coûts et hiérarchisent les priorités de traitement ;
- Enfin, la troisième étape, consiste à faire la synthèse du diagnostic et des contributions des gestionnaires.

À l'issue de cette phase de mise à disposition une synthèse des observations est réalisée et le PPBE est approuvé par arrêté préfectoral.

Le présent rapport a pour objet la première étape de ce travail : l'inventaire des zones exposées au bruit et l'identification des bâtiments nécessitant une protection.

Le chapitre 3 détaille le cas de toutes les zones bâties intersectées par la carte de type C  $L_{den}$  68 dB(A). Il prend en compte également les cas de multi-exposition « route-route » ou « route-fer ». Seuls les bâtiments PNB dus aux infrastructures concernées par le PPBE de l'État seront à mentionner dans le document de synthèse. Ils sont récapitulés dans la partie 6 du présent document.

## II.Méthodologie

Rappel sur les terminologies employées :

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

**Critère d'antériorité** : les bâtiments répondant aux critères d'antériorité sont précisés dans l'annexe 1 de la circulaire du 12 juin 2001 ainsi qu'à l'article 3 de l'arrêté du 3 mai 2002. Pour rappel, ce 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 l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 et concernant les infrastructures des réseaux routier et ferroviaire nationaux auxquelles ces locaux sont exposés ;
- les locaux des établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action 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 L. 571-10 du code de l'environnement.

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

**L<sub>Aeq</sub> en dB(A)** : Niveau énergétique équivalent. Il représente l'énergie acoustique moyenne perçue pendant la durée d'observation. En France, ce sont les périodes (6h – 22h) et (22h – 6h) qui ont été adoptées comme référence pour le calcul du L<sub>Aeq</sub>. on parle de niveaux sonores diurne et nocturne.

**L<sub>den</sub> et L<sub>n</sub> en dB(A)** : nouveaux indices de bruit européen. L<sub>den</sub> est un indicateur du niveau de bruit global pendant une journée (jour, soir et nuit) utilisé pour qualifier la gêne liée à l'exposition au bruit. Les périodes de soirée et de nuit sont pondérées respectivement de +5 dB(A) et de +10 dB(A) afin de mieux prendre en compte la gêne durant ces périodes. Le L<sub>n</sub> est l'indicateur du niveau de bruit global pendant la nuit.

Les indicateurs de bruit L<sub>den</sub> et L<sub>n</sub> sont utilisés pour l'élaboration des cartes stratégiques du bruit (il s'agit d'une exigence réglementaire).

**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.

**Point Noir Bruit (PNB) du réseau routier** : 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.

Les valeurs limites sont :

$$\begin{aligned} L_{Aeq} (6h-22h) &\geq 70 \text{ dB(A)} \text{ et } L_{Aeq} (22h-6h) \geq 65 \text{ dB(A)} \\ L_{den} &\geq 68 \text{ dB(A)} \text{ et } L_{night} \geq 62 \text{ dB(A)} \end{aligned}$$

**Point Noir Bruit (PNB) du réseau ferré** : 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.

Les valeurs limites sont, pour des voies ferrées conventionnelles :

$$\begin{aligned} L_{Aeq} (6h-22h) &\geq 73 \text{ dB(A)} \text{ et } L_{Aeq} (22h-6h) \geq 68 \text{ dB(A)} \\ L_{den} &\geq 73 \text{ dB(A)} \text{ et } L_{night} \geq 65 \text{ dB(A)} \end{aligned}$$

La ligne RFF 590 000 dans le département du Cher est une voie ferrée conventionnelle au sens de la circulaire du 25 mai 2004.

Les valeurs limites sont, pour des voies ferrées de type LGV :

$$\begin{aligned} L_{Aeq} (6h-22h) &\geq 70 \text{ dB(A)} \text{ et } L_{Aeq} (22h-6h) \geq 65 \text{ dB(A)} \\ L_{den} &\geq 68 \text{ dB(A)} \text{ et } L_{night} \geq 62 \text{ dB(A)} \end{aligned}$$

Dans cette étude il n'y a pas de voie de type LGV pour le département du Cher.

**Super Point Noir Bruit (SPNB)** : un SPNB est un bâtiment sensible qui est PNB de jour ET de nuit.

**Multi-exposition** : pour satisfaire au critère de multi-exposition, le bâtiment doit figurer dans l'intersection de 2 fuseaux de la cartographie européenne, qui peuvent être des fuseaux de type « Route – Route », « Route – Fer » ou « Fer – Fer ».

Pour chaque voie routière cartographiée, les fuseaux limites en  $L_{den}$  et  $L_n$  (zones exposées à des niveaux supérieurs à 68 dB(A) et 62 dB(A) ont été superposés à l'Observatoire du bruit avec le logiciel MapBruit.

Dans le département du Cher, les informations liées aux visites de terrain ont déjà été recueillies sur les zones exposées au bruit des infrastructures routières dans le cadre de l'Observatoire du bruit.

Le travail du LR de Blois a donc consisté à étudier les zones d'intersection entre les Zones de Bruit Critique de l'Observatoire et les fuseaux limites  $L_{den}$  et  $L_n$  de la cartographie européenne, et à repérer les bâtiments compris dans ces intersections qui sont signalés comme Points Noirs Bruit dans l'Observatoire.

De plus, une identification des bâtiments SPNB a été réalisée ainsi que les bâtiments SPNB soumis à des niveaux supérieurs à 75 dB(A), niveaux sonores maximaux de la cartographie européenne (ils sont notés SPNB > 75 dB(A) dans la suite du document).

### III. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État

Les infrastructures de transport terrestre concernées par ce PPBE sont les routes supportant un Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) compris entre 8 200 et 16 400 véhicules par jour (trafic annuel dans les deux sens divisé par 365 jours) et les voies ferroviaires comptant plus de 30 000 passages de trains par an.

Dans le Cher, les infrastructures intéressées par le PPBE de l'État 2<sup>e</sup> échéance sont les suivantes :

#### -Les infrastructures routières non concédées :

Voie	Début	Fin	Longueur (km)	*TMJA <sub>2012</sub>	Gestionnaire
RN 151 Ouest	Bourges	Saint-Florent-sur-Cher	10,5	10 973	DIR CO
RN 142	Bourges – Limite Saint-Germain-du-Puy	Bourges – Intersection avec la RN 151 Est	14,1	De 12 459 à 13 453 selon la section	DIR CO

\*TMJA<sub>2012</sub> issu de la carte des données de trafics 2012 éditée par la Direction Interrégionale des Routes Centre-Ouest (DIR CO)

#### -Les infrastructures routières concédées :

Voie	Début	Fin	Longueur (km)	*TMJA <sub>2012</sub>	Gestionnaire
A71	Bourges	Limite Sud département	63,4	De 16 425 à 16 633 selon la section	APRR

\*TMJA<sub>2012</sub> issu des données fournies par la société Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR) pour l'année 2012

#### -Les infrastructures ferroviaires :

Voie	Début	Fin	Longueur (km)	Nombre annuel de passages de trains	Gestionnaire
Ligne RFF 590 000	Limite Nord département	Vierzon Sud	9,2	Entre 29 236 et 47 660 selon les années	*RFF

\*RFF : Réseau Ferré de France

Pour rappel lors de la 1<sup>ère</sup> échéance, les infrastructures concernées par le PPBE de l'État étaient les suivantes :

#### -Les infrastructures routières non concédées :

Voie	Début	Fin	Longueur (km)	*TMJA <sub>2012</sub>	Gestionnaire
A 20	Vierzon Nord	Graçay (Limite dépt)	22	22 670	DIR CO
N 151 Est	Bourges – Intersection avec N 142	Saint Germain Du Puy – intersection avec RD 955	4,35	N.D.	DIR CO

N.D. : non disponible




#### -Les infrastructures routières concédées :

Voie	Début	Fin	Longueur (km)	*TMJA <sub>2013</sub>	Gestionnaire
A 71	Limite Nord département	Bourges	36,6	De 22 579 à 37 922 selon la section	COFIROUTE

\*TMJA<sub>2013</sub> issu des données fournies par la société COFIROUTE pour l'année 2013





## IV. Résultats détaillés – Mise en parallèle de l’observatoire et du fuseau limite $L_{den} \geq 68 \text{ dB(A)}$ ou $L_n \geq 65 \text{ dB(A)}$

### ➤ Légende des cartes de localisation des ZBC.




-  Fuseau limite  $L_{den} \geq 68 \text{ dB (A)}$
-  Fuseau limite  $L_n \geq 65 \text{ dB(A)}$  (Ligne 590 000)
-  Zone de Bruit Critique

### ➤ Légende des cartes de localisation des PNB.

#### Bâtiments :

-  PNB (Observatoire du bruit)
-  Indifférencié (issue de la BDTopo)
-  Industriel (issue de la BDTopo)
-  Remarquable (issue de la BDTopo)

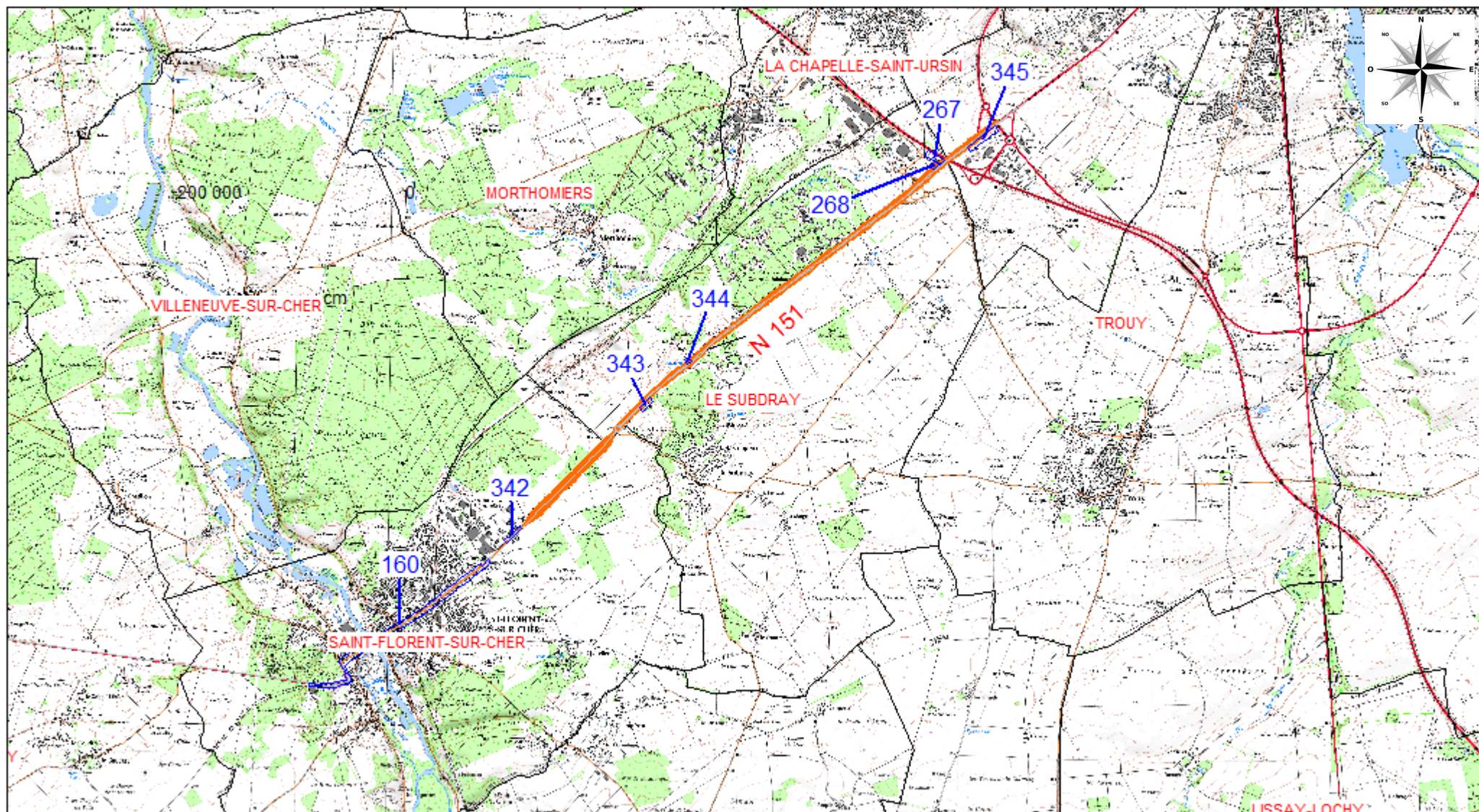
#### Autres :

-  Fuseau limite  $L_n \geq 65 \text{ dB(A)}$  (Ligne RFF 590 000)
-  Fuseau limite  $L_{den} \geq 68 \text{ dB (A)}$
-  Zone de Bruit Critique



## IV.1.Route Nationale 151 côté Ouest

### IV.1.1. Localisation des ZBC : vue d'ensemble

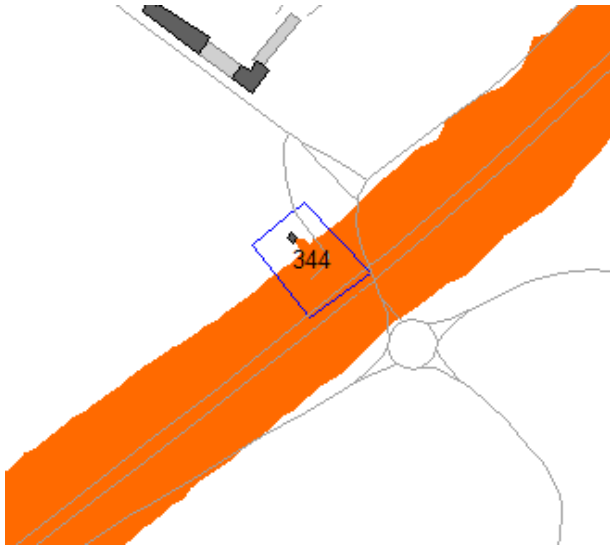


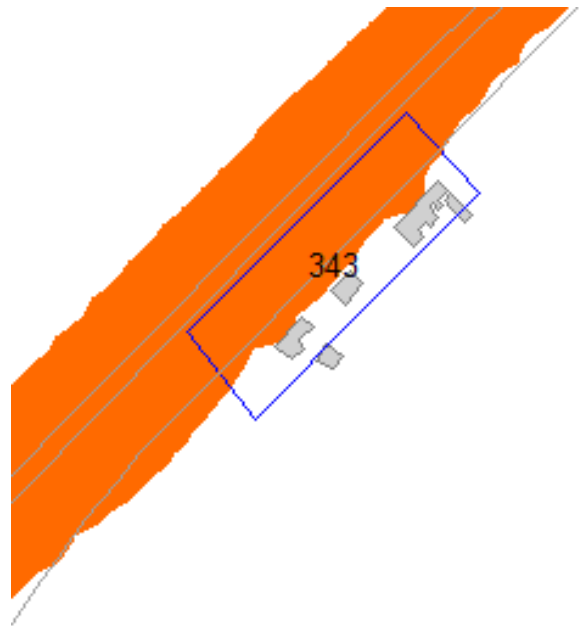
Echelle : 1 cm = 400 m

### IV.1.2. Les Points Noirs Bruit localisés dans les ZBC.

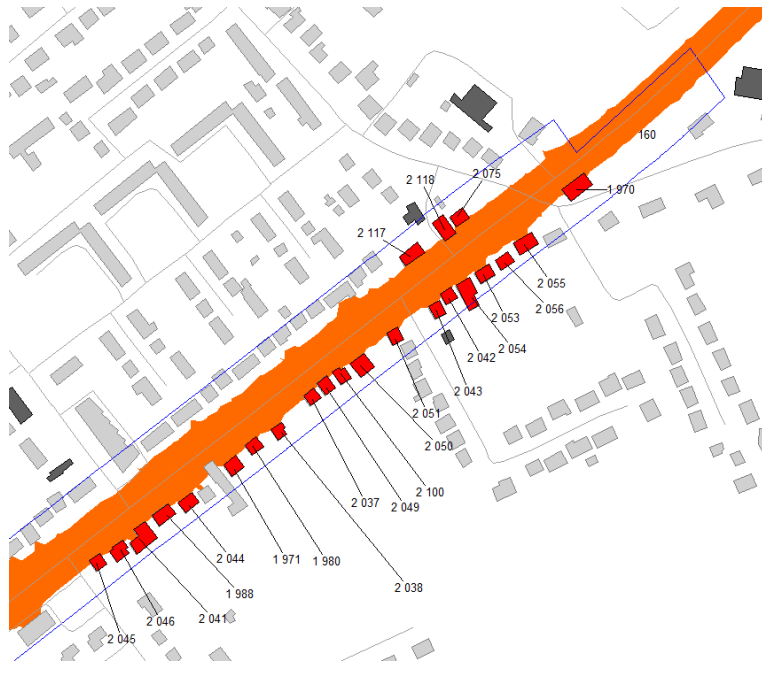
Les différents bâtiments PNB localisés dans le fuseau  $L_{den}$  68 dB(A) de la route nationale 151 côté Ouest sont les suivants :

	Bourges
	Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans la ZBC n° 345.
	Le Subdray
	Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans les ZBC n° 267 et 268.

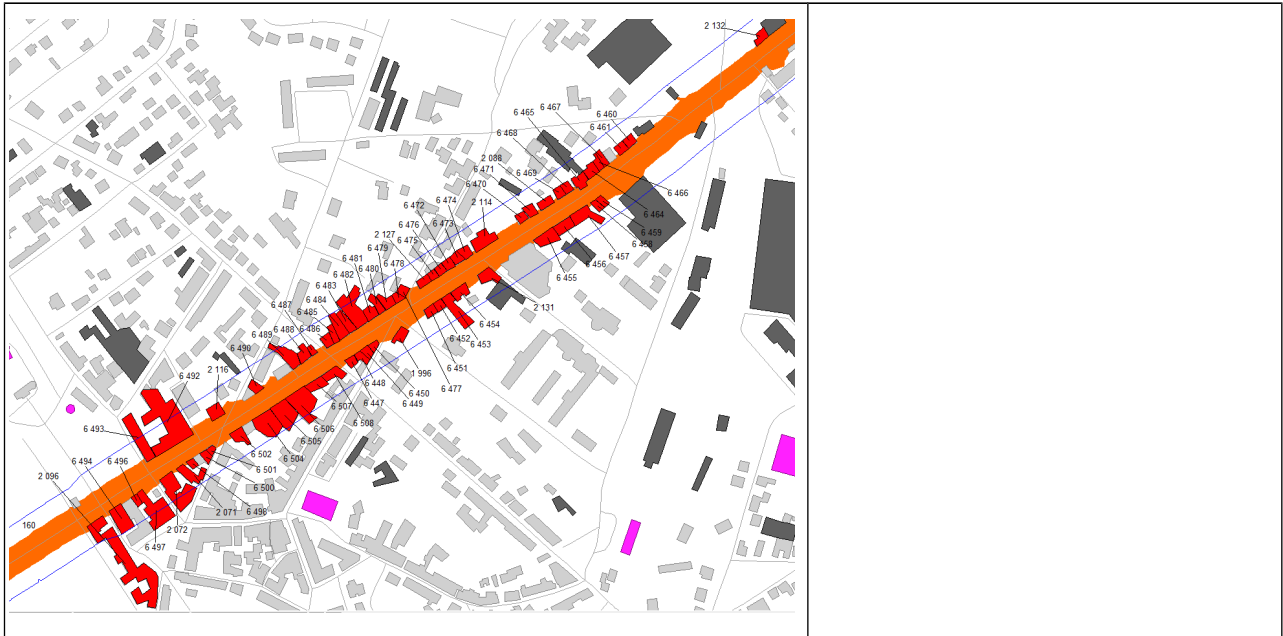
Le Subdray	
	Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans la ZBC n° 344.

Le Subdray	
	Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans la ZBC n° 343.

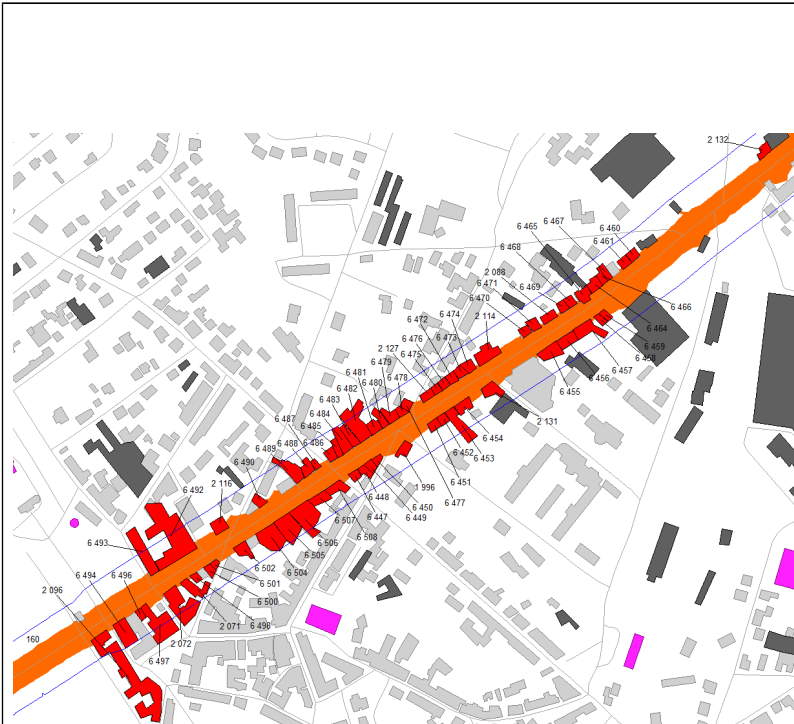
	Saint-Florent-Sur-Cher
	<p>Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans la ZBC n° 342.</p>

	Saint-Florent-Sur-Cher <b>PNB et SPNB</b>
	<p>23 bâtiments d'habitations sont identifiés PNB ou SPNB dans la ZBC n° 160 (1<sup>er</sup> tronçon).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bâti n° 1970 : SPNB</li> <li>Bâti n° 1971 : PNB de jour</li> <li>Bâti n° 1980 : PNB de jour</li> <li>Bâti n° 1988 : SPNB</li> <li>Bâti n° 2037 : SPNB</li> <li>Bâti n° 2038 : PNB de jour</li> <li>Bâti n° 2041 : SPNB</li> <li>Bâti n° 2042 : SPNB</li> <li>Bâti n° 2043 : SPNB</li> <li>Bâti n° 2044 : PNB de jour</li> <li>Bâti n° 2045 : SPNB</li> <li>Bâti n° 2046 : SPNB</li> <li>Bâti n° 2049 : SPNB</li> <li>Bâti n° 2050 : SPNB</li> <li>Bâti n° 2051 : SPNB</li> <li>Bâti n° 2053 : PNB de jour</li> <li>Bâti n° 2054 : PNB de jour</li> <li>Bâti n° 2055 : PNB de jour</li> <li>Bâti n° 2056 : PNB de jour</li> <li>Bâti n° 2075 : SPNB</li> <li>Bâti n° 2100 : SPNB</li> <li>Bâti n° 2117 : SPNB</li> <li>Bâti n° 2118 : SPNB</li> </ul>

Saint-Florent-Sur-Cher	
SPNB	
	<p>1 bâtiment d'enseignement est identifié SPNB dans la ZBC n° 160 (2<sup>er</sup> tronçon).</p> <p>Bâti n° 2114 : SPNB</p> <p>6 bâtiments de soins et santé sont identifiés SPNB dans la ZBC n° 160 (2<sup>er</sup> tronçon).</p> <p>Bâti n° 2116 : SPNB Bâti n° 6467 : SPNB Bâti n° 6475 : SPNB Bâti n° 6485 : SPNB Bâti n° 6502 : SPNB Bâti n° 6505 : SPNB</p>





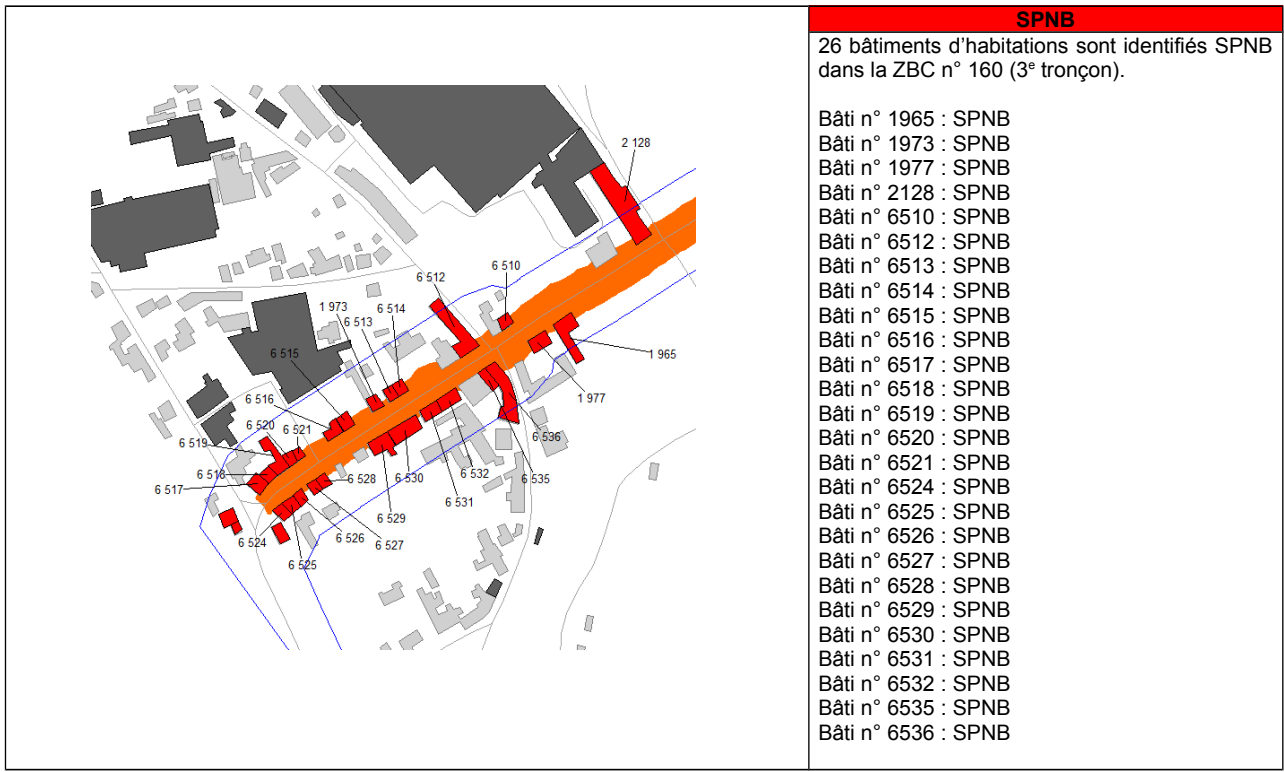


**SPNB**

59 bâtiments d'habitations sont identifiés SPNB dans la ZBC n° 160 (2<sup>e</sup> tronçon).

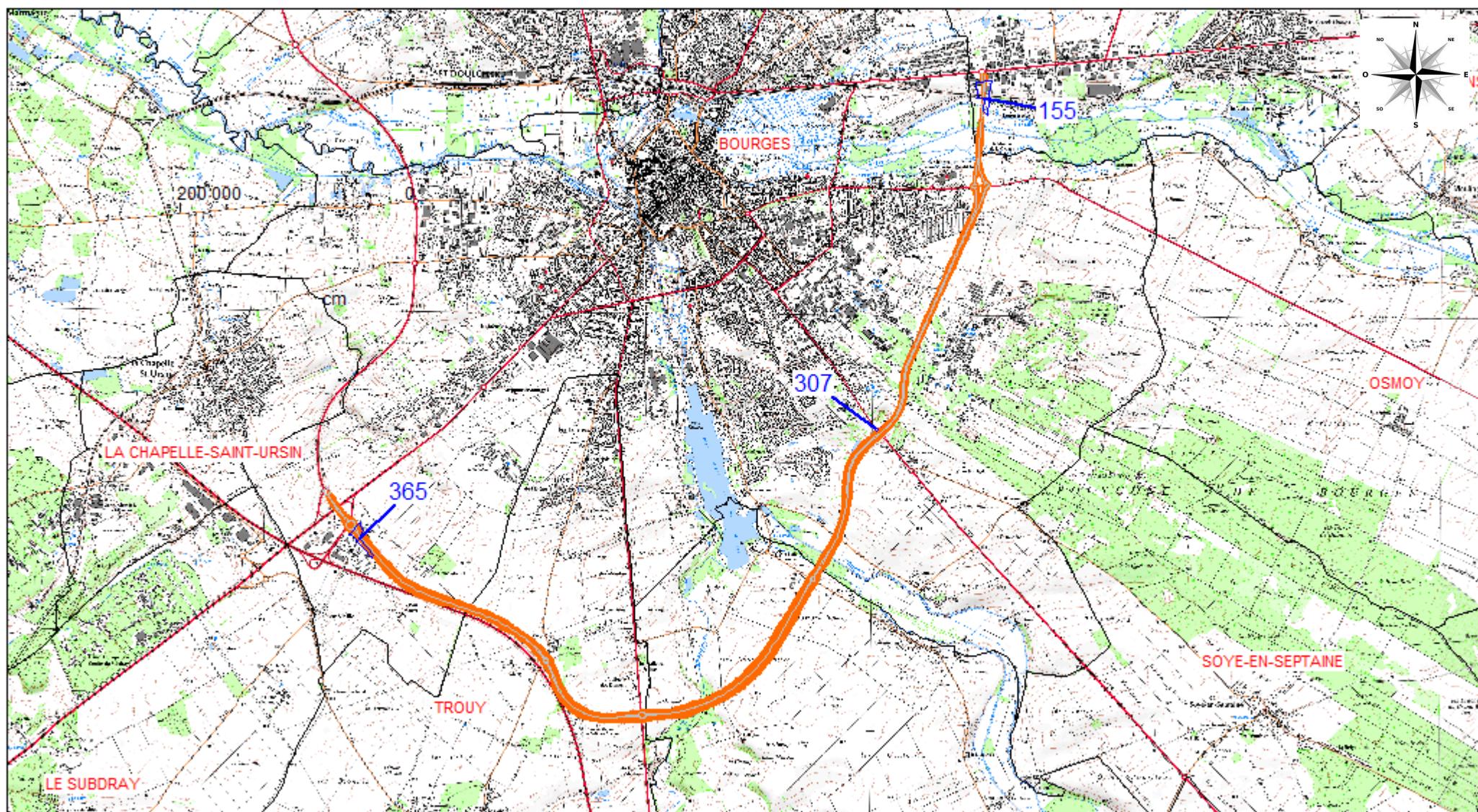
- Bâti n° 1996 : SPNB
- Bâti n° 2071 : SPNB
- Bâti n° 2072 : SPNB
- Bâti n° 2088 : SPNB
- Bâti n° 2096 : SPNB
- Bâti n° 2127 : SPNB
- Bâti n° 2131 : SPNB
- Bâti n° 2132 : SPNB
- Bâti n° 6447 : SPNB
- Bâti n° 6448 : SPNB
- Bâti n° 6449 : SPNB
- Bâti n° 6450 : SPNB
- Bâti n° 6451 : SPNB
- Bâti n° 6452 : SPNB
- Bâti n° 6453 : SPNB
- Bâti n° 6454 : SPNB
- Bâti n° 6455 : SPNB
- Bâti n° 6456 : SPNB
- Bâti n° 6457 : SPNB
- Bâti n° 6458 : SPNB
- Bâti n° 6459 : SPNB
- Bâti n° 6460 : SPNB
- Bâti n° 6461 : SPNB
- Bâti n° 6464 : SPNB
- Bâti n° 6465 : SPNB
- Bâti n° 6466 : SPNB
- Bâti n° 6468 : SPNB
- Bâti n° 6469 : SPNB
- Bâti n° 6470 : SPNB
- Bâti n° 6471 : SPNB
- Bâti n° 6472 : SPNB
- Bâti n° 6473 : SPNB
- Bâti n° 6474 : SPNB
- Bâti n° 6476 : SPNB
- Bâti n° 6477 : SPNB
- Bâti n° 6478 : SPNB
- Bâti n° 6479 : SPNB
- Bâti n° 6480 : SPNB
- Bâti n° 6481 : SPNB
- Bâti n° 6482 : SPNB
- Bâti n° 6483 : SPNB
- Bâti n° 6484 : SPNB
- Bâti n° 6486 : SPNB
- Bâti n° 6487 : SPNB
- Bâti n° 6488 : SPNB
- Bâti n° 6489 : SPNB
- Bâti n° 6490 : SPNB
- Bâti n° 6492 : SPNB
- Bâti n° 6493 : SPNB
- Bâti n° 6494 : SPNB
- Bâti n° 6496 : SPNB
- Bâti n° 6497 : SPNB
- Bâti n° 6498 : SPNB
- Bâti n° 6500 : SPNB
- Bâti n° 6501 : SPNB
- Bâti n° 6504 : SPNB
- Bâti n° 6506 : SPNB
- Bâti n° 6507 : SPNB
- Bâti n° 6508 : SPNB





## IV.2.Route Nationale 142


### IV.2.1. Localisation des ZBC : vue d'ensemble

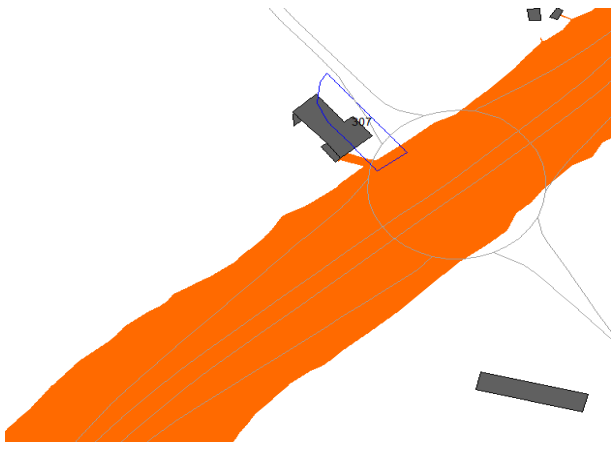



Echelle : 1 cm = 400 m

### IV.2.2. Les Points Noirs Bruit localisés dans les ZBC.

Les différents bâtiments PNB localisés dans le fuseau  $L_{den}$  68 dB(A) de la route nationale 142 sont les suivants :

	Saint-Germain-Du-Puy
	<p>Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans la ZBC n° 155.</p>

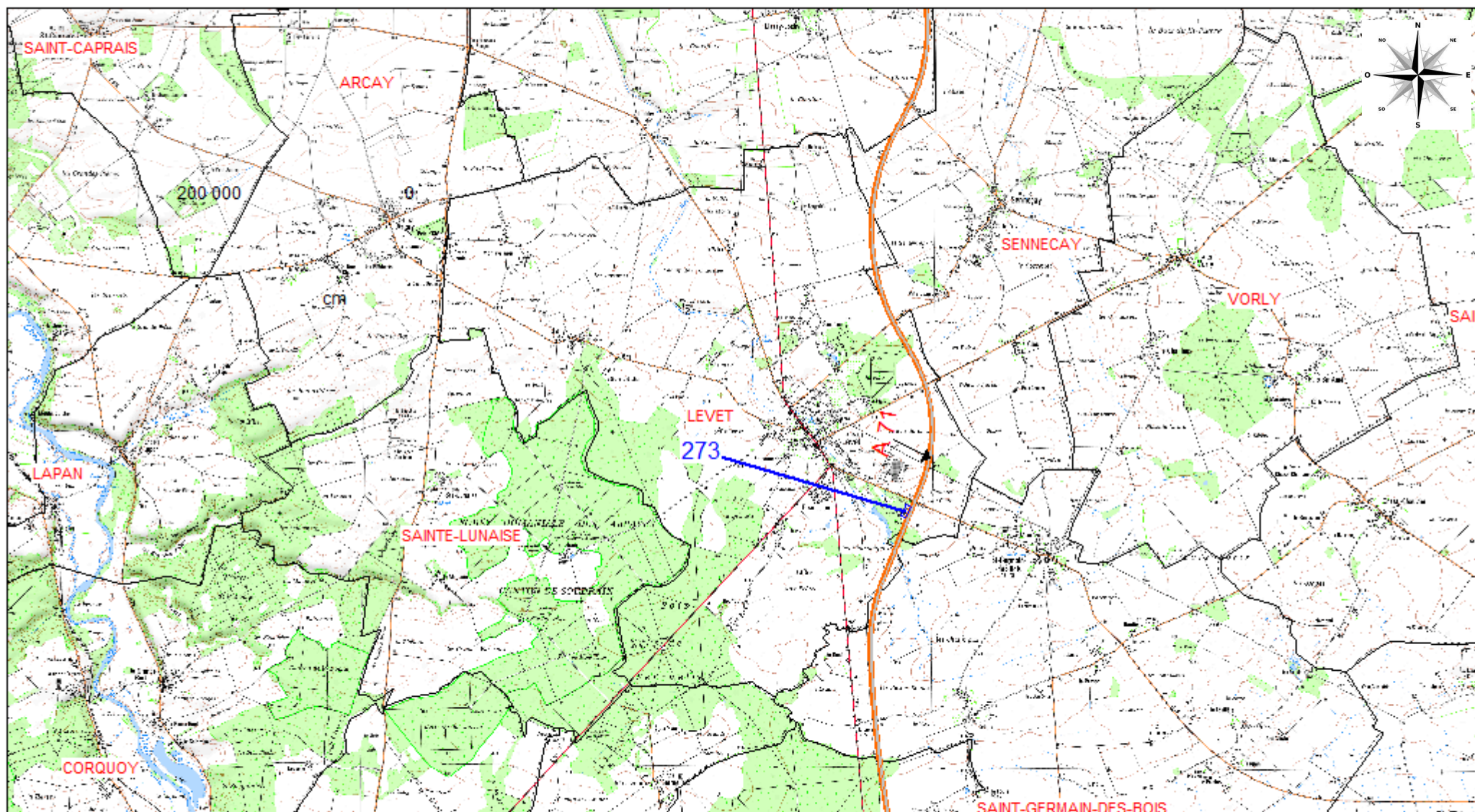
	Bourges
	<p>Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans la ZBC n° 307.</p>

	Bourges
	<p>Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans la ZBC n° 365.</p>

### IV.3. Autoroute A 71 section APRR.

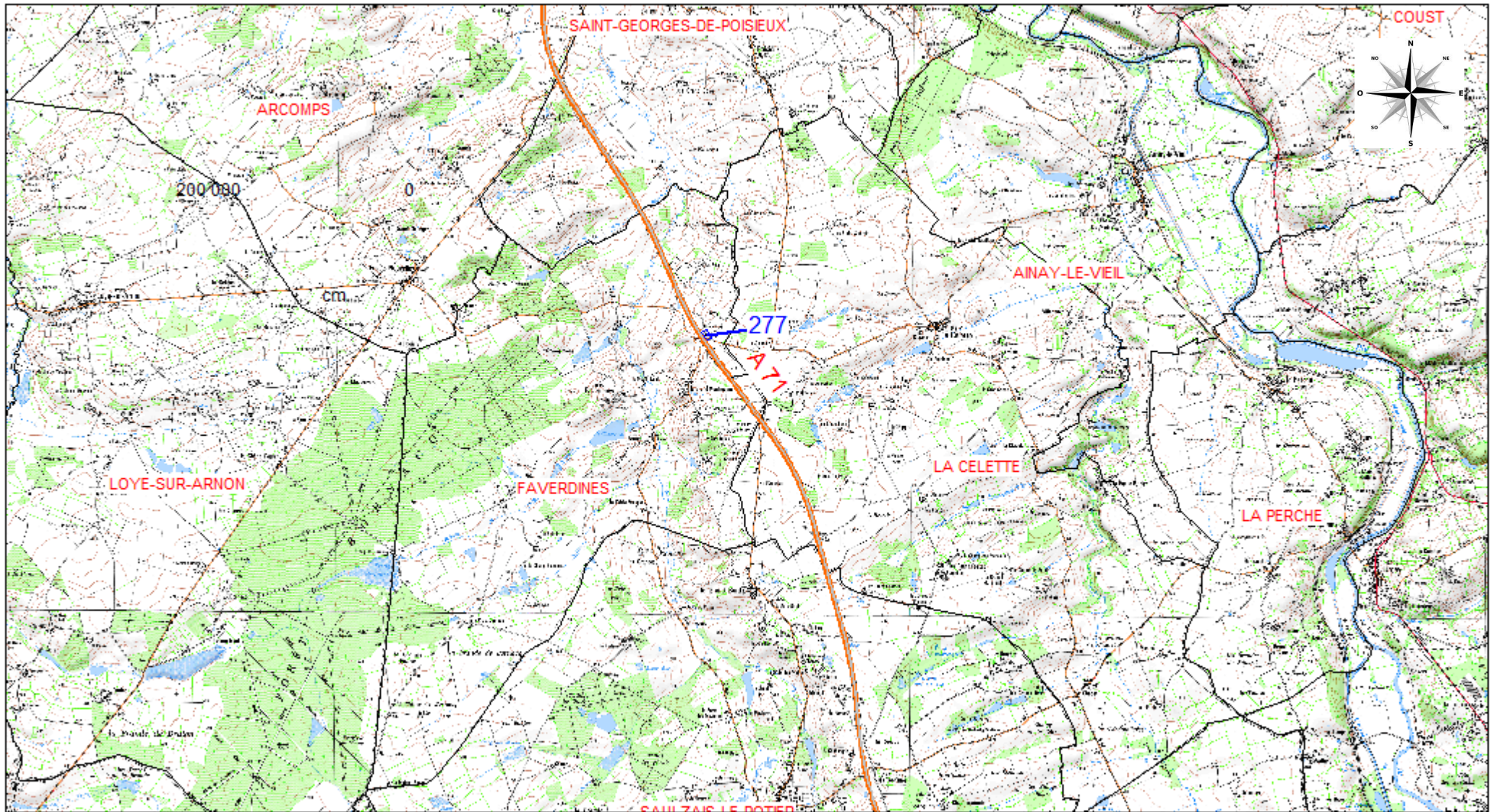
#### IV.3.1. Localisation des ZBC : vue d'ensemble

1<sup>er</sup> tronçon :



Echelle : 1 cm = 400 m

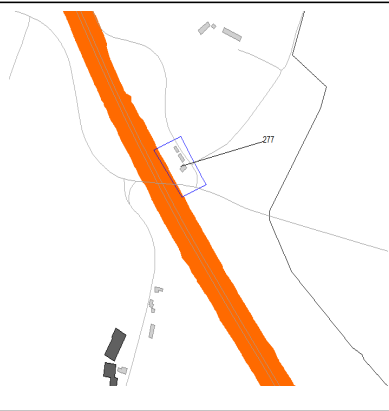

2<sup>e</sup> tronçon :



Echelle : 1 cm = 400 m

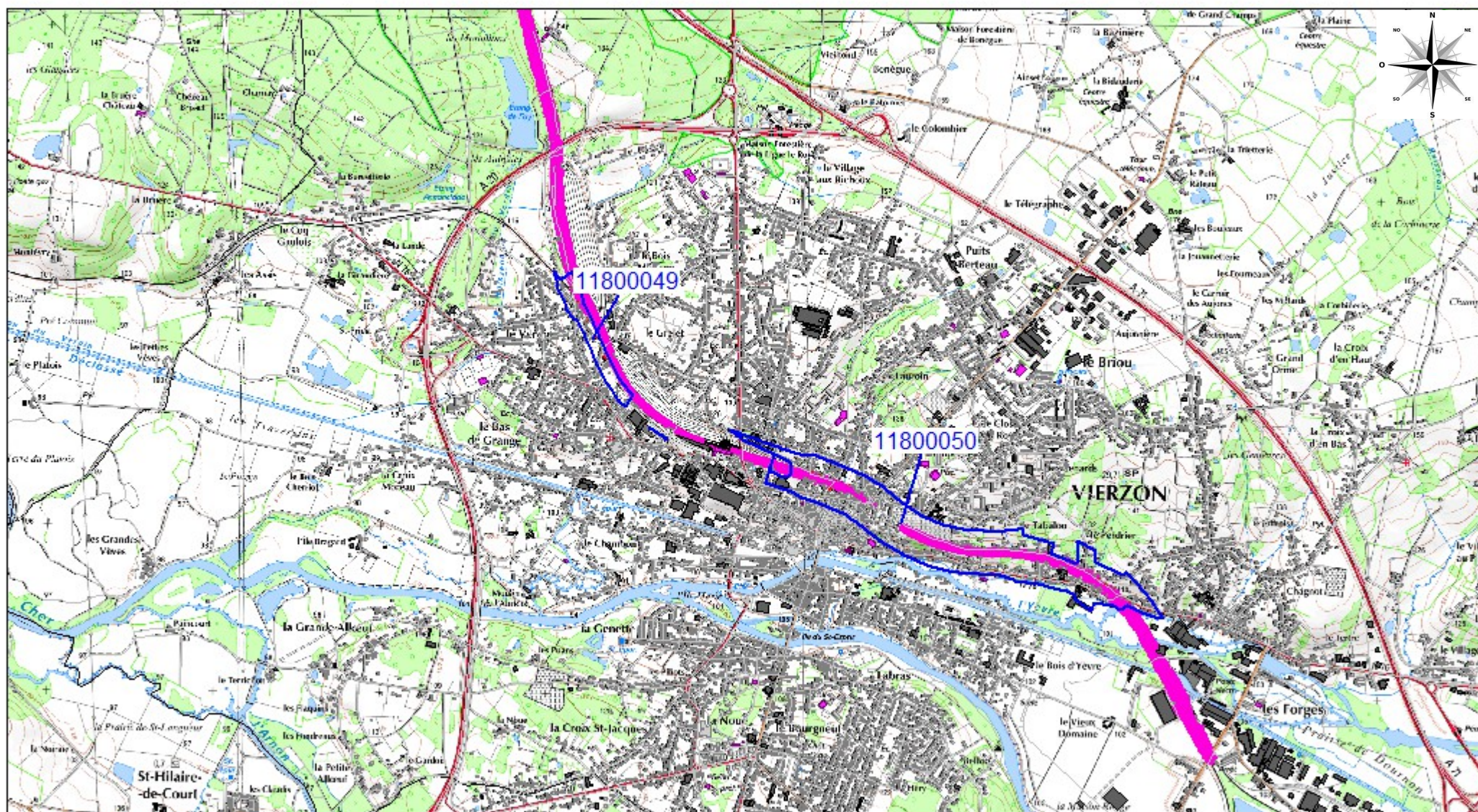
### IV.3.2. Les Points Noirs Bruit localisés dans les ZBC.

Les différents bâtiments PNB localisés dans le fuseau  $L_{den}$  68 dB(A) de l'autoroute A 71 sont les suivants :

	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Biliverdines</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans la ZBC n° 277.</td> </tr> </tbody> </table>	Biliverdines	Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans la ZBC n° 277.
Biliverdines			
Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans la ZBC n° 277.			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Level</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans la ZBC n° 273.</td> </tr> </tbody> </table>	Level	Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans la ZBC n° 273.
Level			
Aucun bâtiment n'est identifié PNB dans la ZBC n° 273.			

## IV.4.Ligne RFF 590 000

### IV.4.1. Localisation des ZBC : vue d'ensemble

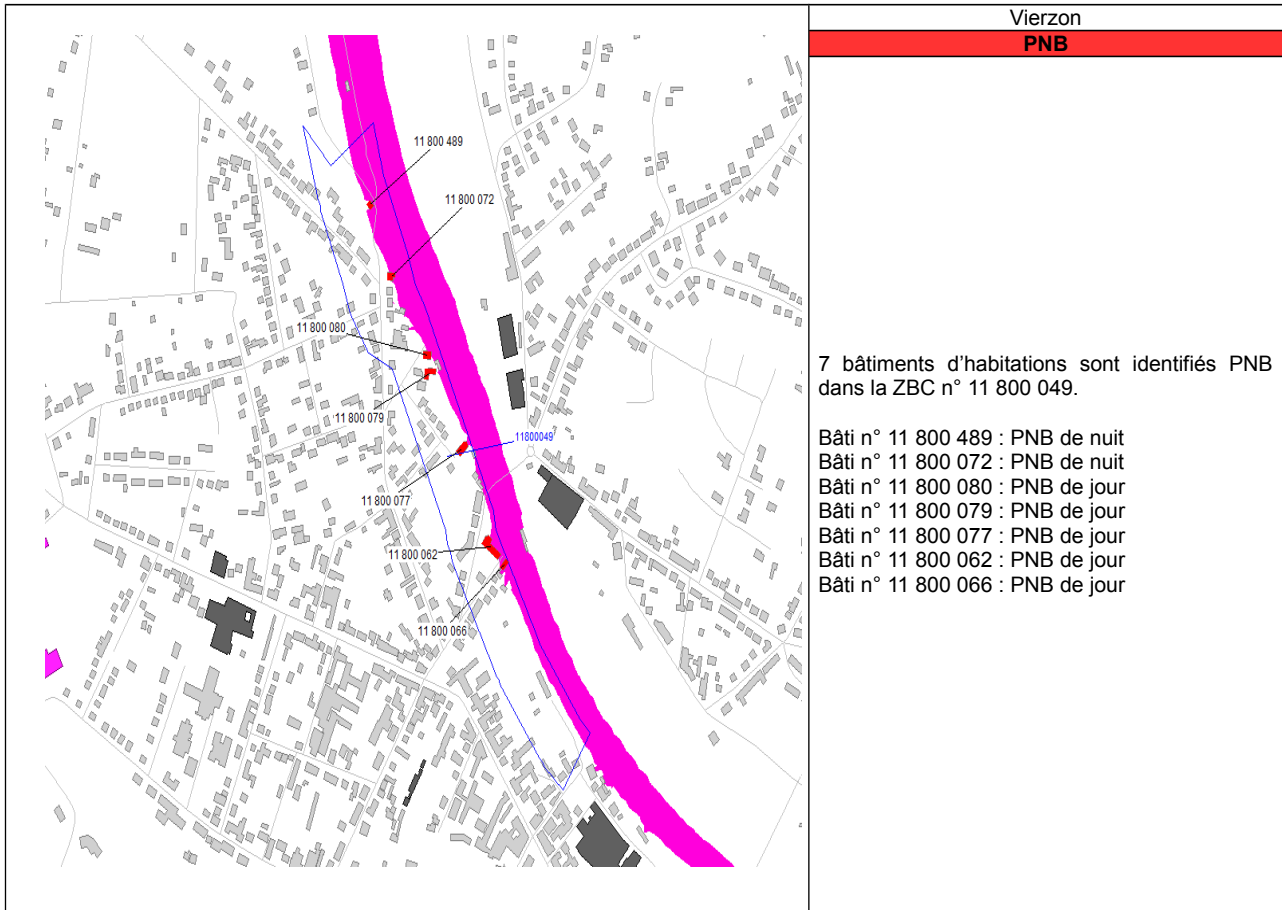


Echelle : 1 cm = 200 m

#### IV.4.2. Les Points Noirs Bruit localisés dans les ZBC.

Le diagnostic de la ligne ferroviaire a été fait sur le fuseau limite  $L_n$  supérieur ou égale à 65 dB(A), car il y a plus de trains qui circulent la nuit (le fuseau de nuit est donc plus large que le fuseau de jour).

Dans cette partie les identifications des PNB et des ZBC ont été reprise de « MAP Bruit ». Le type de PNB (PNB de jour et/ou de nuit) sera identifié par rapport aux niveaux sonores de jour et de nuit ( $L_{DEN}$ ,  $L_n$ ) de la table de données.



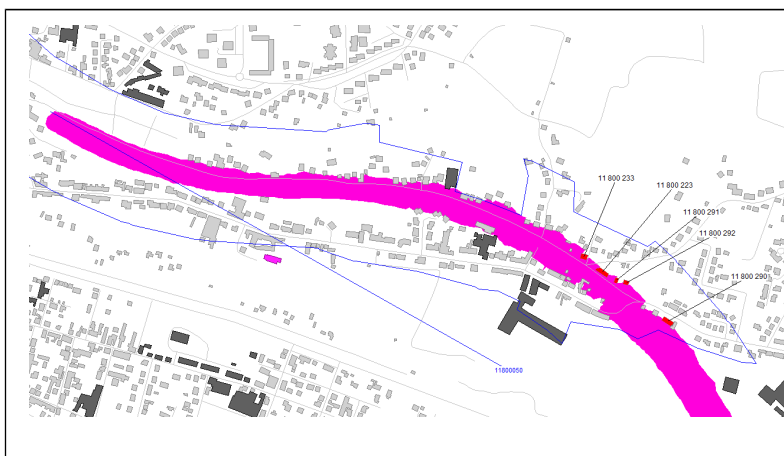




Vierzon  
**PNB et SPNB**

5 bâtiments d'habitations sont identifiés PNB dans la ZBC n° 11 180 050 (1<sup>er</sup> tronçon).

Bâti n° 11 800 148 : PNB de nuit  
Bâti n° 11 800 182 : PNB de nuit  
Bâti n° 11 800 197 : PNB de nuit  
Bâti n° 11 800 139 : PNB de nuit  
Bâti n° 11 800 209 : SPNB



Vierzon  
**PNB et SPNB**

5 bâtiments d'habitations sont identifiés PNB dans la ZBC n° 11 180 050 (2<sup>e</sup> tronçon).

Bâti n° 11 800 233 : SPNB  
Bâti n° 11 800 223 : SPNB  
Bâti n° 11 800 291 : SPNB  
Bâti n° 11 800 292 : SPNB  
Bâti n° 11 800 290 : SPNB

## V.Cas de multi-exposition

Les situations de multi-exposition sonore ont fait l'objet d'une attention particulière.

N° Bâtiment	Commune	Les infrastructures concernées	Type de PNB
49	Vierzon	A 20 et N76 (Route de Tours)	SPNB

## VI.Synthèse

- Sur la ligne RFF 590 000, il y a 11 PNB et 6 SPNB.
- Sur la route nationale RN 151, il y a 7 PNB et 108 SPNB.
- Sur la route nationale RN 142, il n'y a pas de PNB.
- Sur l'autoroute A 71, il n'y a pas de PNB recensés.
- Sur l'ensemble des infrastructures étudiées, il n'y a pas de SPNB avec un  $L_{den}$  supérieur à 75 dB(A).

Dans le tableau suivant figure la synthèse des résultats avec les populations concernées. Pour déterminer le nombre de personnes impactées, les chiffres de décompte de population fournis dans les cartographies européennes ont été repris.

Voie	Début (PK ou lieu)	Fin (PK ou lieu)	Linéaire (km)	Population impactée (1)	PNB	SPNB	Population PNB/SPNB (2)	Gestionnaire
N 151 Ouest	12 + 302	22 + 297	10,5	873	7	108	345	DIR CO
RN 142	0 + 000	13 + 1028	14,1	0	0	0	0	DIR CO
A 71	209 + 300	272 + 728	63,4	0	0	0	0	APRR
Ligne 590 000	195 + 475	204 + 728	9,2	246	11	6	66	RFF
Total	Dept. 18		97,5	1 119	18	114	411	

(1) : ce décompte de la population impactée est issu des cartes de bruit stratégiques. Ce chiffre constitue une évaluation de la population totale susceptible d'être soumise à un dépassement des niveaux sonores. Il prend en compte la population pouvant être accueillie dans les établissements d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale.

(2) : ce décompte est une évaluation de la population des PNB issue des données de l'observatoire sur MAPBruit. (population susceptible d'être soumise à un dépassement des niveaux sonores ET bénéficiant du critère d'antériorité). Il prend en compte la population pouvant être accueillie dans les établissements d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale.

## Étude réalisée à la demande et pour le compte de

- DDT 18

### Résumé de l'étude

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et sa transposition dans le droit français (décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006) prescrivent l'élaboration de cartes de bruit stratégiques, en particulier pour les grandes infrastructures routières et ferroviaires. L'échéance du 30 juin 2007 a concerné les infrastructures routières dont le trafic excède 6 millions de véhicules par an et les voies ferroviaires excédant 60 000 passages de trains par an. L'échéance du 30 juin 2012 concerne les infrastructures routières dont le trafic excède 3 millions de véhicules par an et les voies ferroviaires excédant 30 000 passages de trains par an. Dans ce rapport, il s'agit de l'étape diagnostic du PPBE 2<sup>e</sup> échéance.