

---

**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

**Annexes**

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

---

## Liste des 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.

Affaire 123060

Direction Départementale de l'Équipement  
du Cher (18)

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

## Etape 1 : Diagnostic

Juin 2009



## Historique des versions du document

---

Version	Date	Commentaires
A	Juin 2009	Version originale

## Affaire suivie par

---

Régis BOITTIN- Département Sciences de l'Environnement - Unité Acoustique

Tél. : 02 54 55 48 78 - fax : 02 54 55 48 71

Mél : regis.boittin@developpement-durable.gouv.fr

## Destinataires

---

**DDEA du Cher :**

**SCTP / BOT**

**A l'attention de Madame Julie BERGEOT ..... (1 ex)**

**SRI/BPRNT**

**A l'attention de Monsieur BONNET Grégoire ..... (1 ex)**

Département « Sciences de l'Environnement » ..... (1 ex)

Secrétariat (affaire 123060) ..... (1 ex)

Centre de Gestion « CG4 » / 125

## Sommaire

<b>1. CONTEXTE</b> .....	<b>4</b>
<b>2. MÉTHODOLOGIE</b> .....	<b>4</b>
<b>3. LES INFRASTRUCTURES CONCERNÉES PAR LE PPBE DE L'ÉTAT</b> .....	<b>5</b>
<b>4. RÉSULTATS DÉTAILLÉS - MISE EN PARALLÈLE DE L'OBSERVATOIRE ET DU FUSEAU LIMITE LDEN &gt; 68 DB(A)</b> .....	<b>6</b>
4-1 AUTOROUTE A20 .....	6
4-2 AUTOROUTE A71 SECTION COFIROUTE .....	17
4-3 NATIONALE N151 .....	24
<b>5. SYNTHÈSE DES RÉSULTATS</b> .....	<b>26</b>

## 1. 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 60000 passages de trains par an. Dans le département du Cher, les cartes de bruit stratégiques ont été arrêtées par le préfet le 17 février 2009 (Arrêté n° 2009 - 1 – 0348).

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), 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 DPPR adressée aux préfets précise les modalités de réalisation de ces PPBE.

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

- La première étape, dont la DDE est chargée, consiste à faire un diagnostic des bâtiments exposés à des seuils supérieurs à 68 dB(A) en Lden et 62 dB(A) en Ln sur tout son réseau. Cela consiste principalement à comparer les informations fournies dans l'Observatoire du Bruit des Infrastructures Terrestres départemental 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).
- La seconde étape incombe aux gestionnaires des voies : Réseau Ferré de France (RFF), DIR/DRE et Société Concessionnaires d'Autoroutes (SCA). Avec l'aide du diagnostic fourni par la DDE, les gestionnaires indiquent les mesures prises depuis 1998 et les mesures à prendre en compte dans les 5 ans à venir pour protéger les populations.
- Enfin, la troisième étape, réalisée par la DDE, consiste à faire la synthèse du diagnostic et des contributions des gestionnaires.

Le présent rapport a pour objet la première étape de ce travail : le diagnostic 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 Lden 68 dB(A). Cependant, seuls les bâtiments PNB dus aux infrastructures concernées par le PPBE de l'Etat seront à mentionner dans le document de synthèse. Ils sont récapitulés dans la partie 4 du présent document.

## 2. Méthodologie

Pour chaque voie routière cartographiée, le fuseau limite en Lden (zone exposée à des niveaux supérieurs à 68 dB(A) ) a été superposé à l'Observatoire du bruit sous le logiciel MapBruit.

*Remarque : les intersections avec le fuseau limite Ln 62 dB(A) n'ont pas été étudiées, car ce fuseau est toujours inclus dans le fuseau Lden, plus large.*

Comme cet Observatoire a été mené à son terme dans le département du Cher, les informations liées aux visites terrain ont déjà été recueillies sur les zones exposées au bruit des infrastructures routières.

Le travail du LRPC de Blois a donc consisté à étudier les zones d'intersection entre les Zones de Bruit Critique de l'Observatoire et le fuseau limite Lden de la cartographie européenne, et à repérer les bâtiments compris dans ces intersections qui sont signalés comme Points Noirs Bruit dans l'Observatoire.

Les situations de multi-exposition sonore ont fait l'objet d'une attention particulière. Dans les tableaux ci-dessous, elles ont été repérées par une couleur rouge pour les cas de multi exposition pour lesquels l'Etat est le maître d'ouvrage des voies les plus émettrices de bruit et par une couleur verte quand la situation concerne l'Etat et un autre gestionnaire, type Conseil général.

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

Dans le Cher, les infrastructures concernées par le PPBE de l'Etat sont les suivantes :

➤ **Infrastructures routières concédées**

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

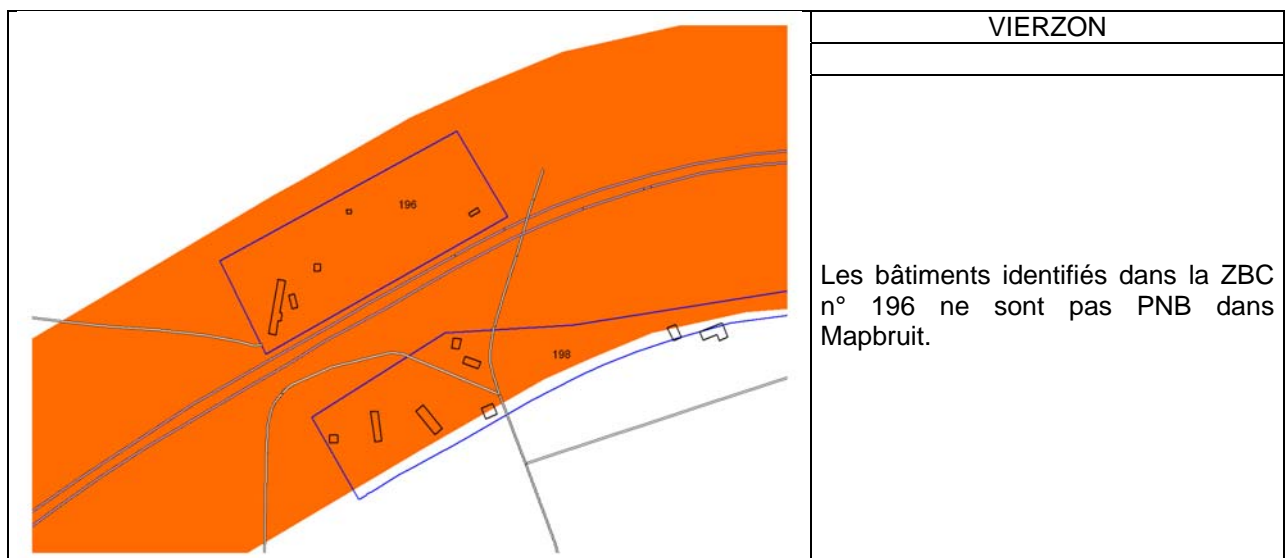
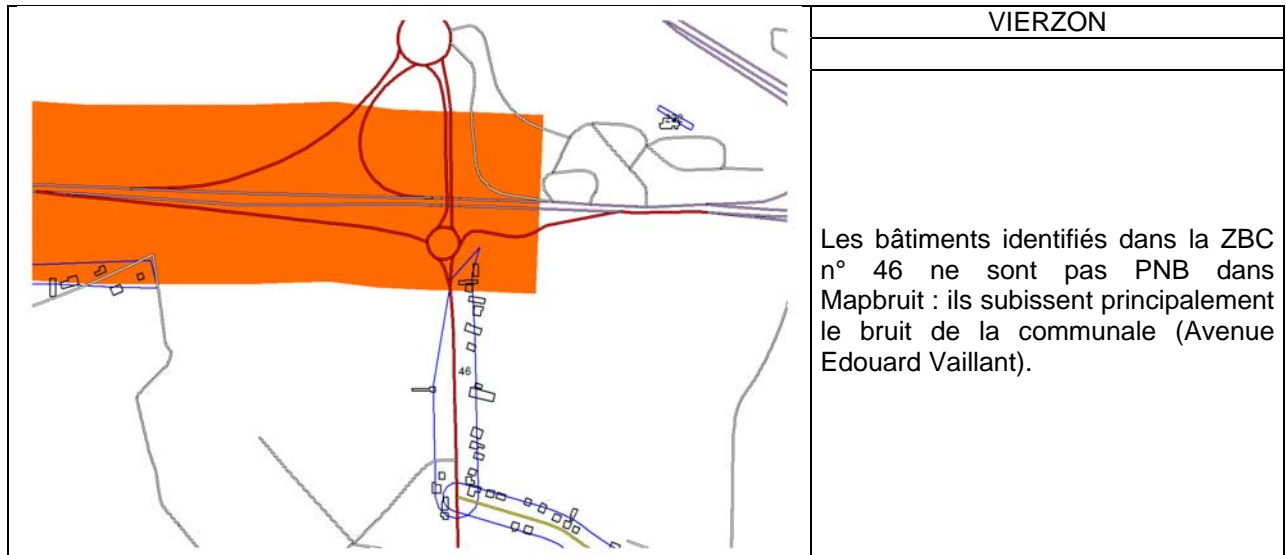
➤ **Infrastructures routières non concédées**

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
A20	Vierzon Nord (N20)	Gracay (limite dépt)	23 km	Etat
N 151	Limite de commune St Germain du Puy	Intersection RD 955	4.3 km	Etat

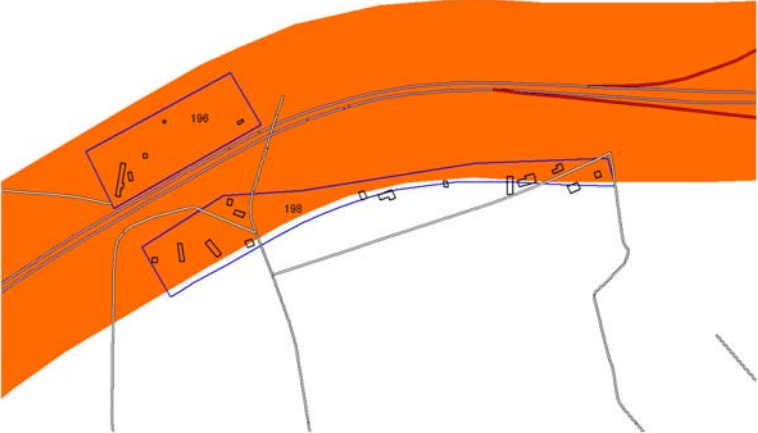
Les Infrastructures ferroviaires du Cher ne sont pas concernées par la cartographie européenne du bruit et ne font donc pas l'objet du présent PPBE.


## 4. Résultats détaillés - Mise en parallèle de l'Observatoire et du fuseau limite Lden > 68 dB(A)


### 4-1 Autoroute A20






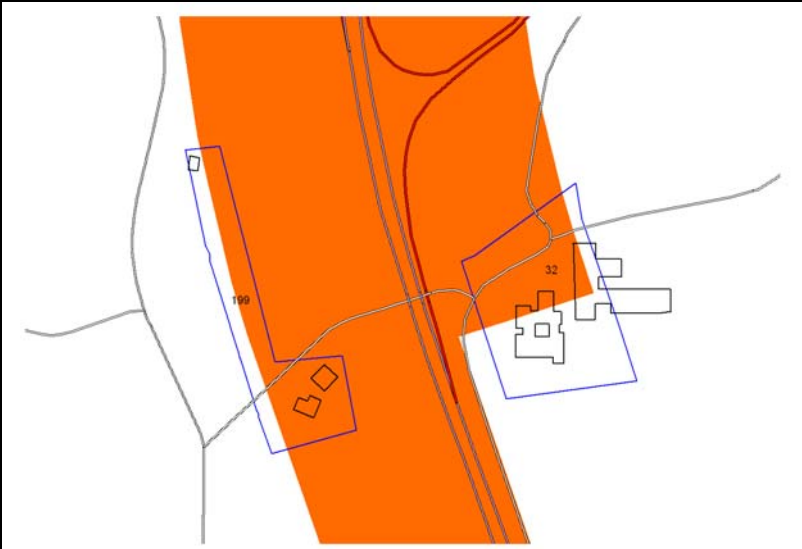
VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 198 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>


VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 195 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>


VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 33 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>

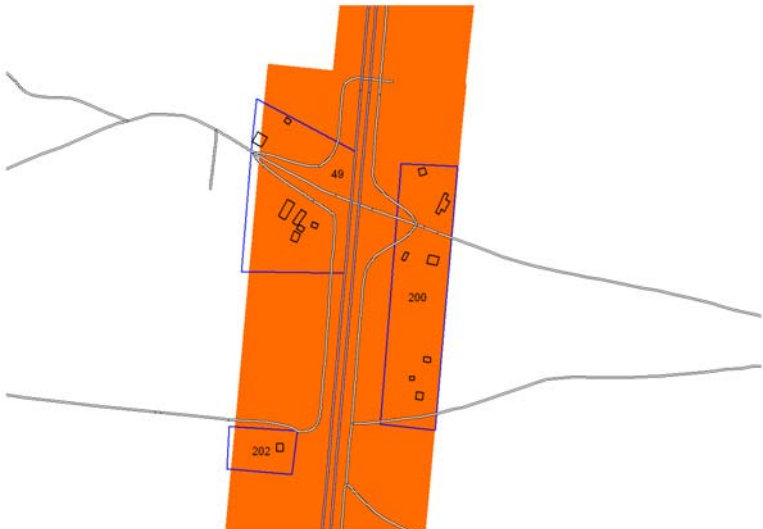
VIERZON	
PNB	
MULTI - EXPOSITION	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 36 est indiqué comme PNB dans Mapbruit. D'après les mesures de bruit effectuées en 2005, cette maison est effectivement PNB.</p> <p>Les bâtiments signalés PNB et positionnés à l'est de l'A20, dans la ZBC n°5 sont dus à l'ex RN 76.</p> <p>Les autres bâtiments signalés PNB et positionnés à l'ouest de l'A20, dans la ZBC n°47 sont aussi dus principalement à l'ex RN 76.</p> <p>Enfin, le bâti signalé PNB et positionné à l'ouest de l'A20, dans la ZBC n°30 subit la multi-exposition de l'A20 et de l'ex RN76 : c'est la maison de Mme Legot, 51 route de Tours.</p>
	<p>Repérage du bâti PNB, propriété de Mr Santos, 20 chemin des sables de Saint Prié</p>

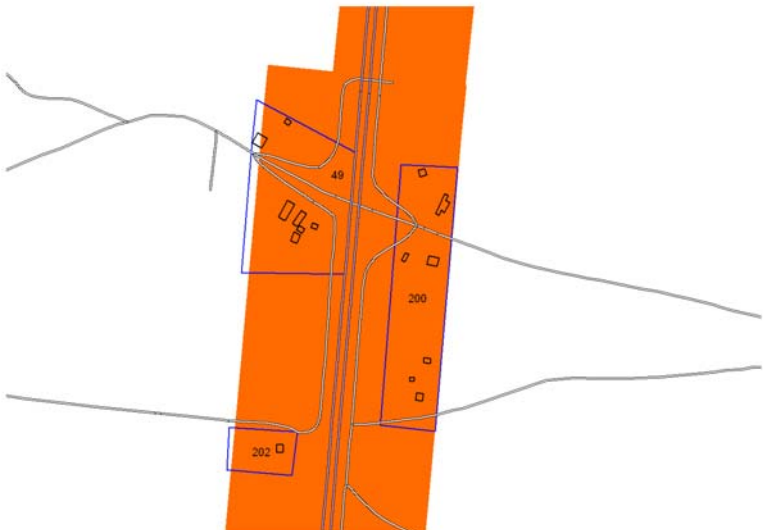
VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 199 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>

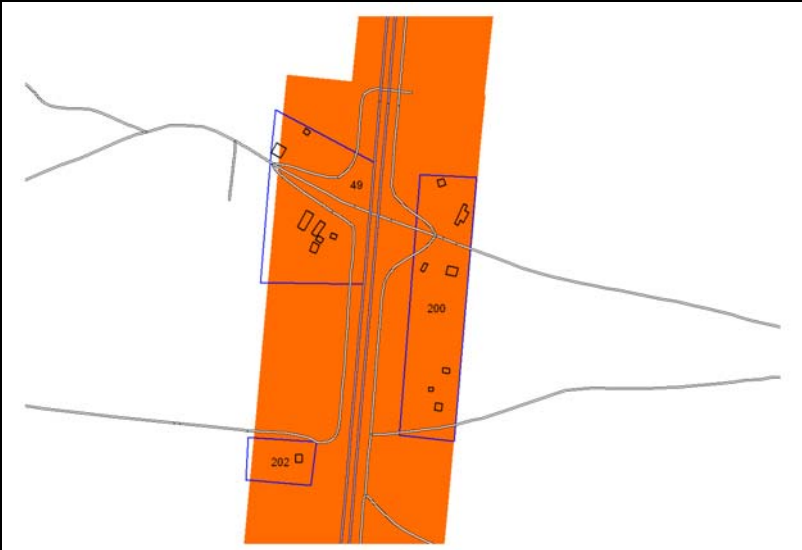
VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 32 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>

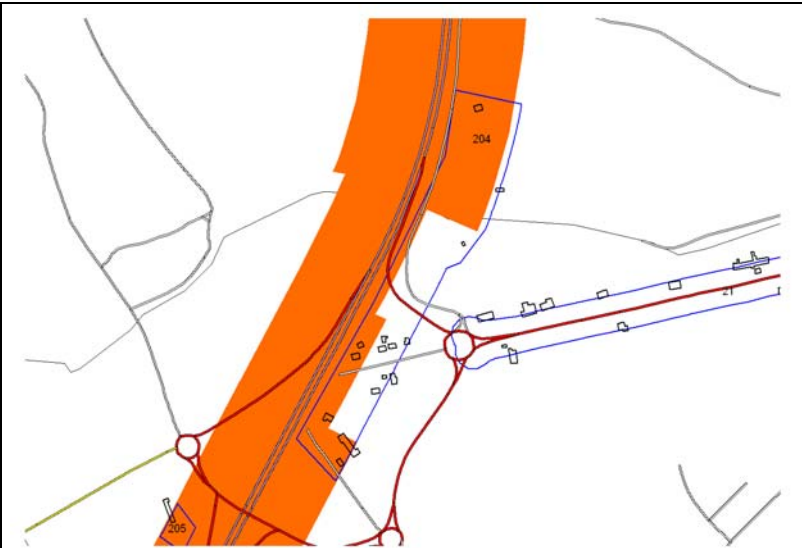
VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 29 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>


VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 35 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>

VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 49 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>

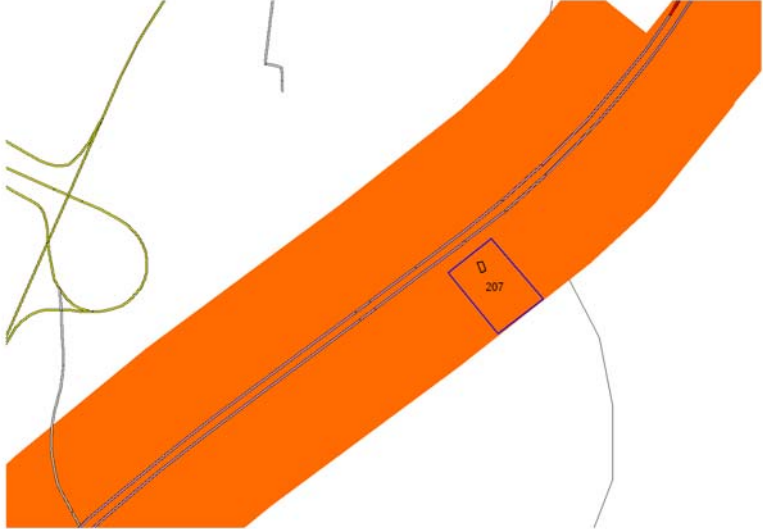
VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 200 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>

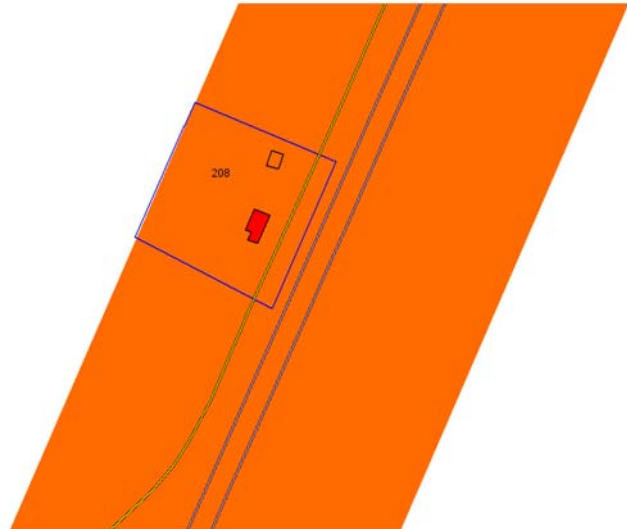
VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 202 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>


MEREAU	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 204 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>




MEREAU	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 205 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>

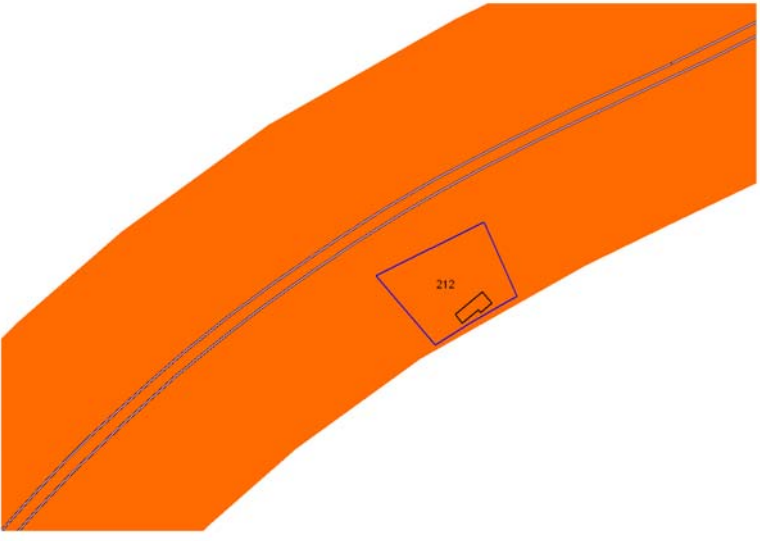


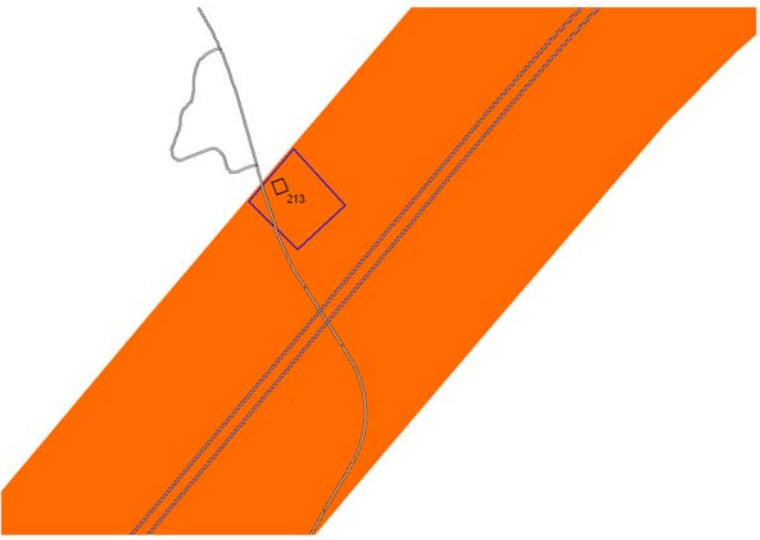
	ST HILAIRE DE COURT
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 207 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>

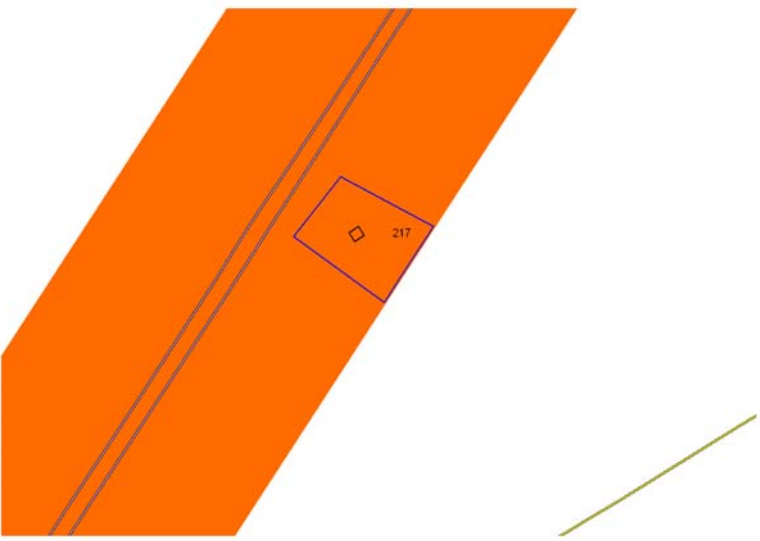
	MASSAY
	PNB
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 208 est indiqué comme PNB dans Mapbruit. D'après les mesures de bruit effectuées en 2005 et avec les trafics de 2007, cette maison est PNB.</p>

	<p>Repérage du bâti PNB, propriété de M. Gautier, Gy le Grand</p>
---	---

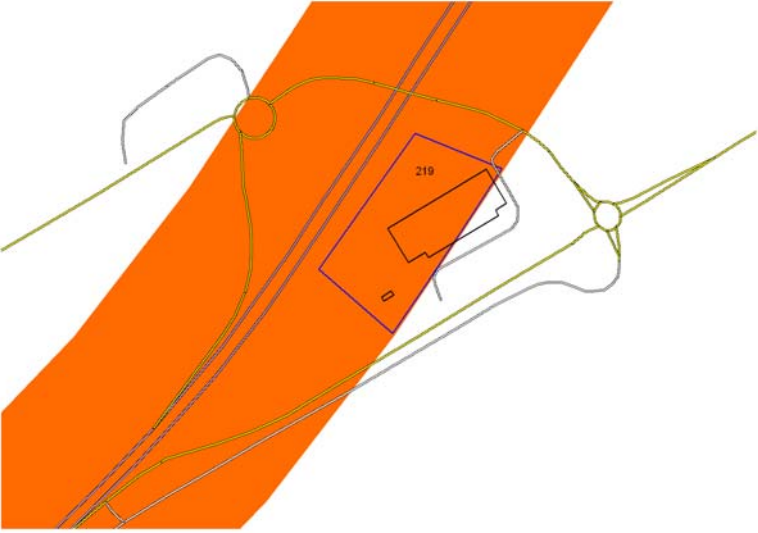
	<table border="1"> <tr> <th colspan="2">MASSAY</th> </tr> <tr> <th colspan="2">PNB</th> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 209 est indiqué comme PNB dans Mapbruit. D'après les mesures de bruit effectuées en 2005 et avec les trafics de 2007, cette maison est PNB.</p> </td> </tr> </table>	MASSAY		PNB		<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 209 est indiqué comme PNB dans Mapbruit. D'après les mesures de bruit effectuées en 2005 et avec les trafics de 2007, cette maison est PNB.</p>	
MASSAY							
PNB							
<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 209 est indiqué comme PNB dans Mapbruit. D'après les mesures de bruit effectuées en 2005 et avec les trafics de 2007, cette maison est PNB.</p>							
	<p>Repérage du bâti PNB, propriété de M. Chambonneau, Gy le Grand</p>						
	<table border="1"> <tr> <th colspan="2">MASSAY</th> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 210 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p> </td> </tr> </table>	MASSAY		<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 210 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>			
MASSAY							
<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 210 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>							

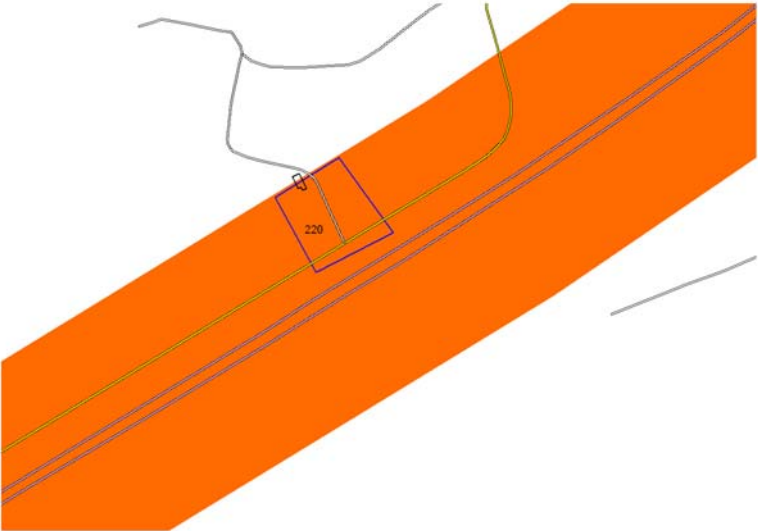
MASSAY	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 212 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>

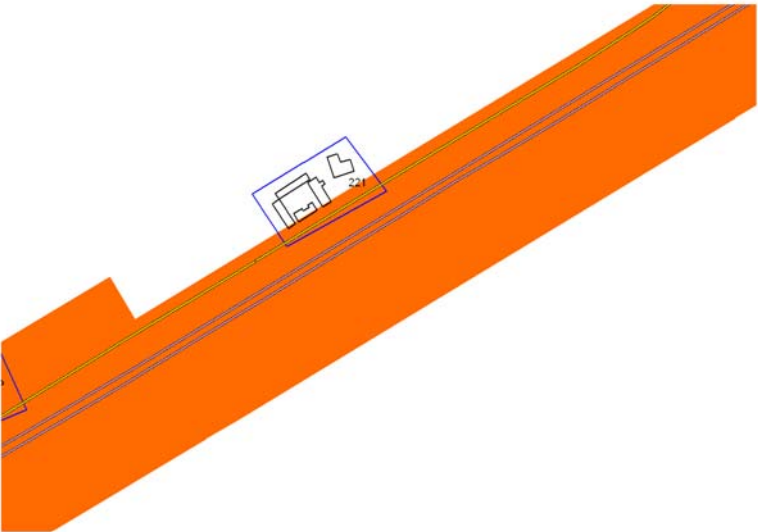
MASSAY	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 213 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>

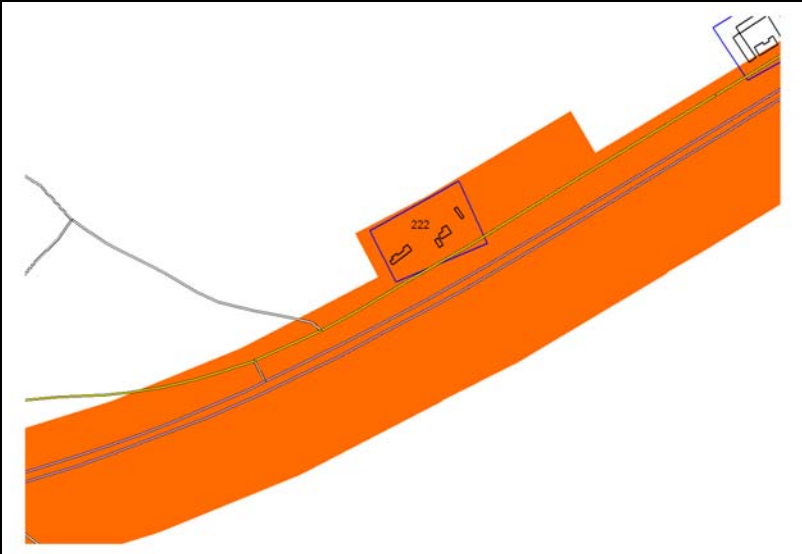
MASSAY	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 217 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>




MASSAY	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 219 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>

MASSAY	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 220 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>

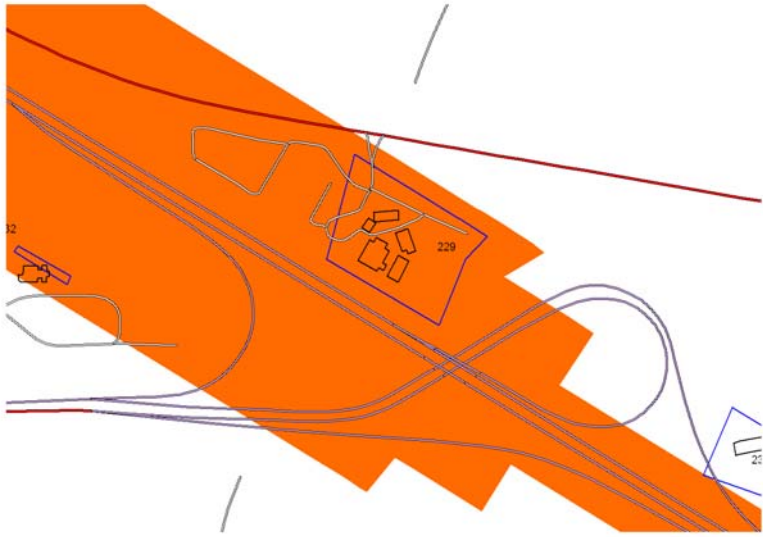
NOHANT EN GRACAY	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 221 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>

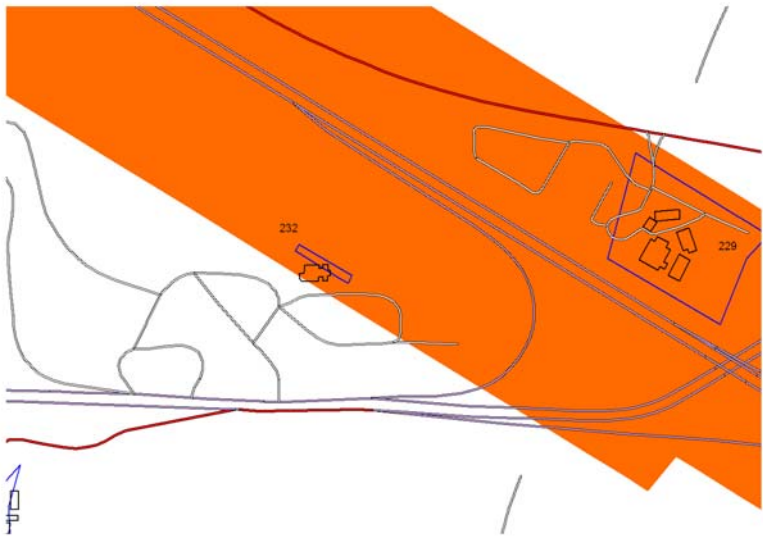
NOHANT EN GRACAY	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 222 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>

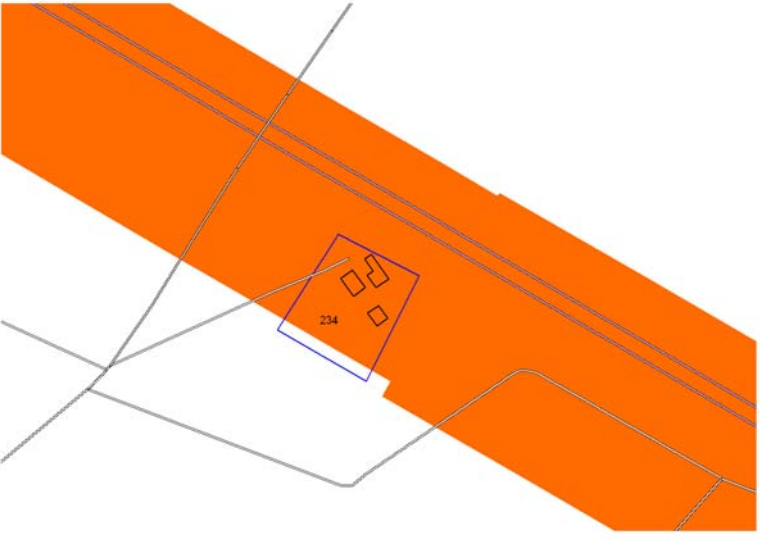
GRACAY	
	<p>Les bâtiments identifiés dans les ZBC n° 224 et n° 226 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>

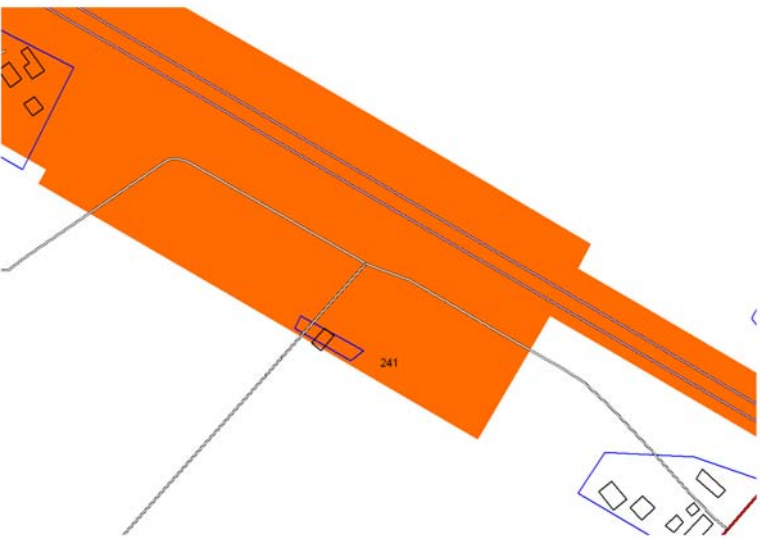
## 4-2 Autoroute A71 Section COFIROUTE


Les différents bâtiments localisés dans le fuseau Lden 68 dB(A) sont les suivants :


VIERZON	
	Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 229 ne sont pas PNB dans Mapbruit.


VIERZON	
	Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 232 n'est pas PNB dans Mapbruit.

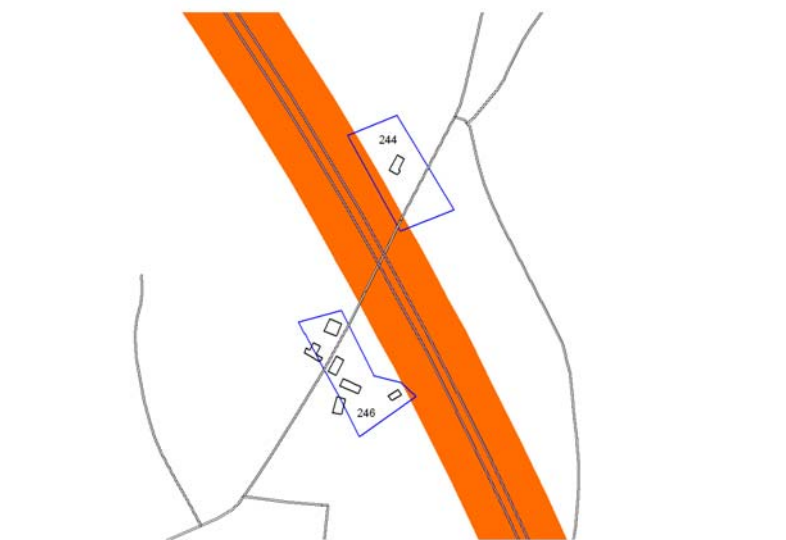
VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 234 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>

VIERZON	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 241 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>

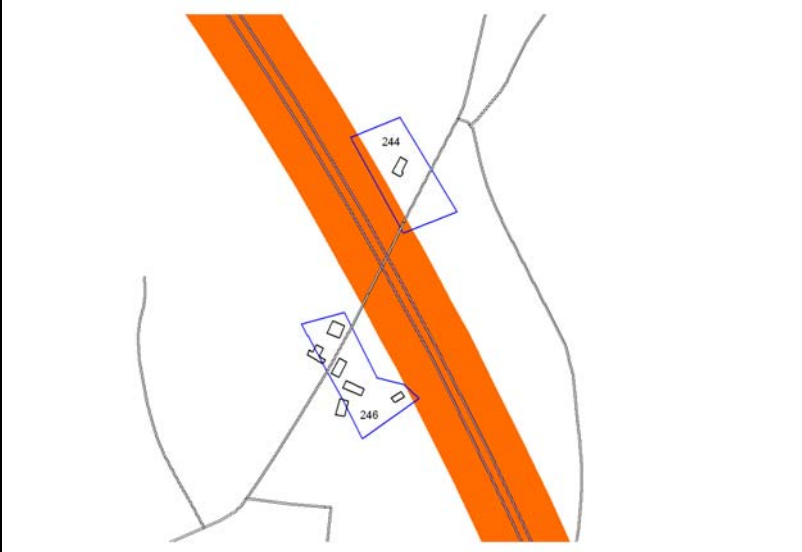
VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 238 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>


VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 239 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>


VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 242 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>

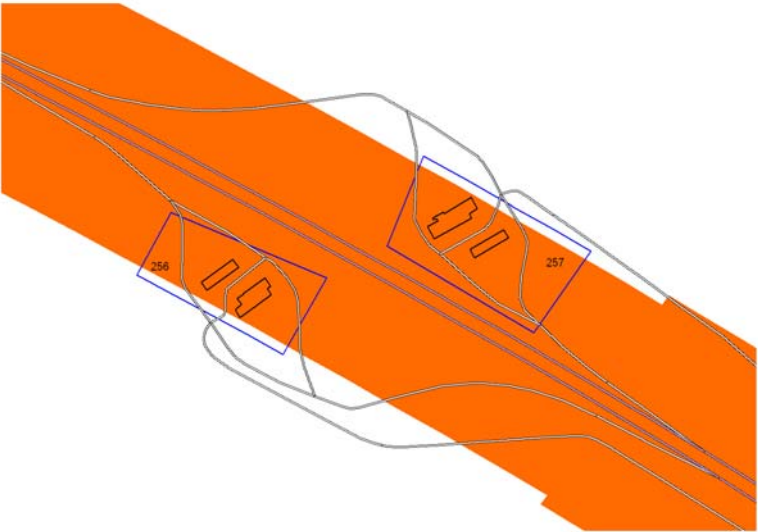
VIERZON	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 244 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>

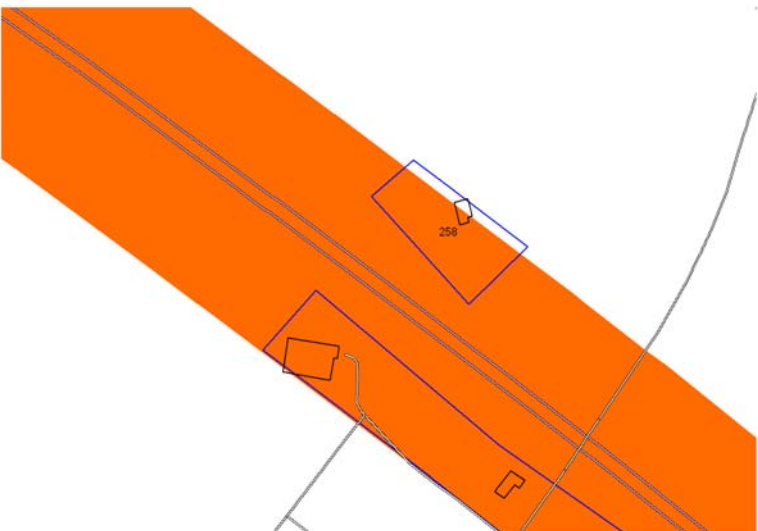



VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 246 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>

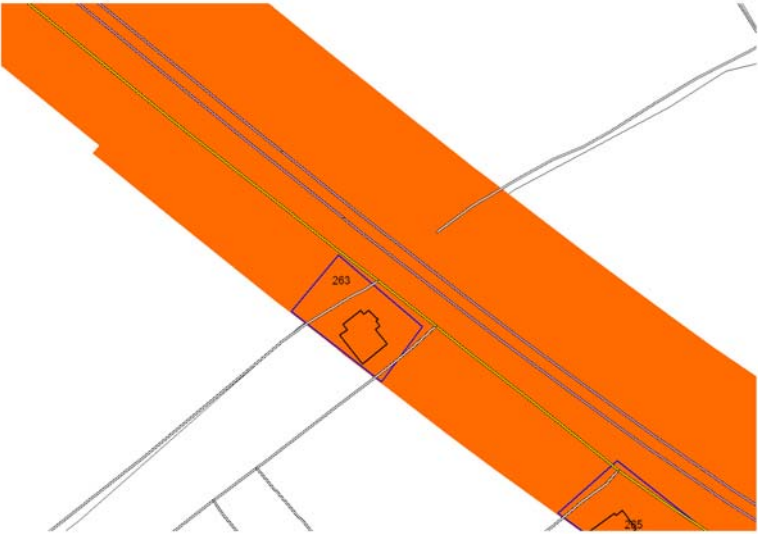
VIERZON	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 249 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>

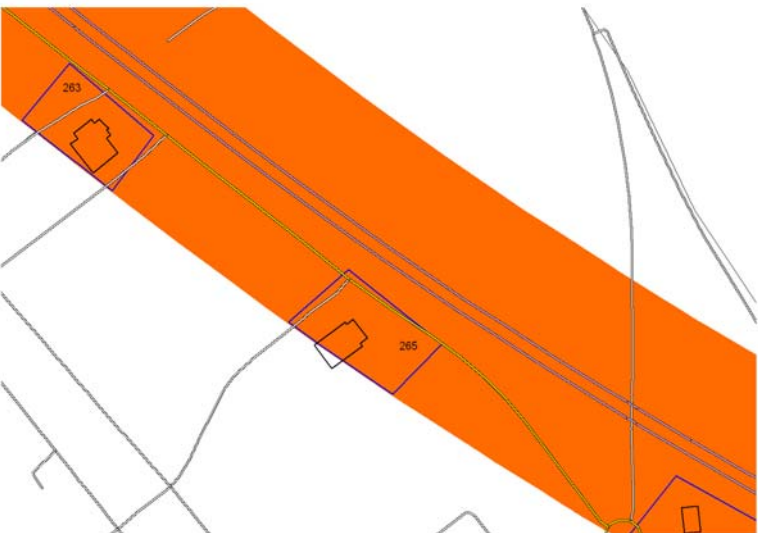
MEHUN SUR YEVRE	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 254 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>

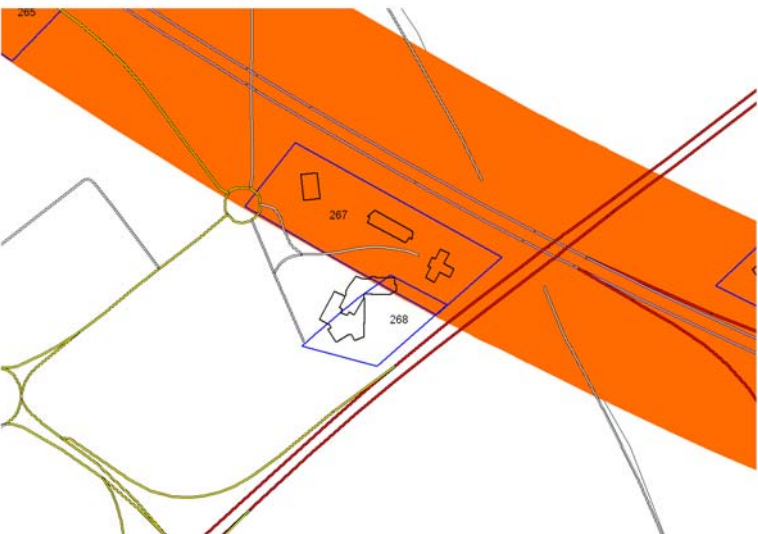
MARMAGNE	
	<p>Les bâtiments identifiés dans les ZBC n° 256 et 257 ne sont pas PNB dans Mapbruit. De plus, ce sont les bâtiments des aires de repos de Bourges Marmagne et Bourges Ste Thorette.</p>

LA CHAPELLE ST URSIN	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 258 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>


LA CHAPELLE ST URSIN	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 261 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>


LE SUBDRAY	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 263 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>

LE SUBDRAY	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 265 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>

LE SUBDRAY	
	<p>Les bâtiments identifiés dans les ZBC n° 267 et 268 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>


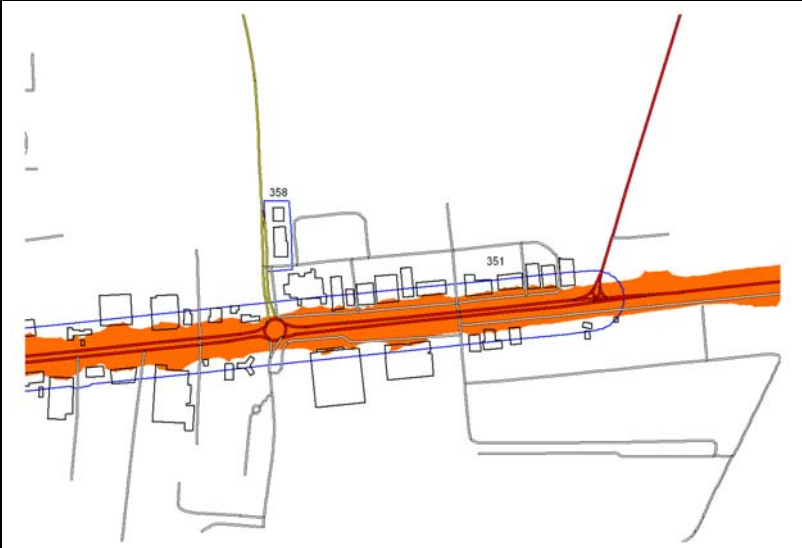




BOURGES	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 269 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>

BOURGES	
	<p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 271 n'est pas PNB dans Mapbruit.</p>

## 4-3 Nationale N151

Tous les bâtiments situés le long de la RN 151 ont fait l'objet de visite terrain lors de l'élaboration des observatoires du bruit des routes en 2005.

ST GERMAIN DU PUY	
	<p>Les bâtiments identifiés dans la ZBC n° 351 ne sont pas PNB dans Mapbruit.</p>
	

	<p>ST GERMAIN DU PUY PNB</p> <p>Le bâtiment identifié dans la ZBC n° 352 est PNB dans Mapbruit.</p>
	<p>Localisation du PNB PR 31+800</p>

## 5. Synthèse des résultats

Sur l'autoroute A20, 3 habitations sont signalées Point Noir Bruit.

Il s'agit de la maison de M. Santos, 20 chemin des sables de Saint Prié à Vierzon :



Maison de M. Gautier à Gy le Grand sur la commune de Massay :



Maison de M. Chambonneau à Gy le Grand sur la commune de Massay :



Il y a aussi le cas du point de multi-exposition entre l'ex RN76 et l'A20 : c'est la maison de Mme Légot sur la commune de Vierzon.



Sur l'autoroute A71, aucun point noir bruit n'est identifié dans le Cher.

Sur la nationale N151, un seul point noir Bruit est identifié en bordure de voie, sur la commune de Saint Germain du Puy.



Blois, le 17 juin 2009

Rapport rédigé par :

La Responsable de l'Unité Technique  
Acoustique Recherche

Régis BOITTIN

Gaëlle BENOIT

le 01 FEV. 2010  
Saran, le 29/01/2010

Monsieur le directeur départemental  
de l'Équipement et de l'Agriculture  
du Cher  
Cité administrative Condé  
18013 Bourges Cedex

Nos réf. : DQSE/MIG n° 58

Vos réf. : Affaire suivie par N. Pouzoulet / S<sup>oé</sup> des risques

Objet : Bruit : PPBE dans le Cher pour le réseau Cofiroute

Monsieur le Directeur,

Comme suite à votre envoi en date du 30 Octobre 2009 et à notre communication téléphonique concernant le rapport du Cete Normandie Centre qui établit le diagnostic du PPBE pour le Cher, vous nous demandez les propositions d'actions de Cofiroute pour ce qui concerne les PNB identifiés à proximité de notre réseau.

Vous nous demandez si ce rapport appelle des remarques de notre part et les mesures de réduction du bruit envisagées sur notre réseau dans le département du Cher.

Après examen attentif de ce document et après concertation avec le Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées (LRPC) de Blois, nous pouvons apporter les réponses suivantes :

Il apparaît qu'aucun site situé le long de l'A71 n'est Point Noir Bruit (Lden > 68 dB(A) de jour). Ceci est en cohérence avec les différentes mesures de bruit qui ont été réalisées par le LRPC le long de l'A71.


En effet, aucune mesure ne dépasse le seuil réglementaire de 65 dB(A) de jour qui s'applique à cette autoroute dans la traversée du Cher. Ceci est la résultante des protections sonores mises en œuvre à la construction de cette autoroute (1989). Il n'apparaît donc pas nécessaire de prévoir de nouvelles protections.

Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire et vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos salutations distinguées.



Michel GALET  
Responsable environnement



 Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	<b>Actions de réduction des nuisances sonores sur le réseau routier national non concédé dans le Cher</b>	Orléans, le 24 mars 2011
Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Centre		

## 1 – Travaux prévus

Pour les deux points noirs bruit identifiés le long de l'autoroute A20, des opérations de protection à la source sont envisagées :

- Commune de MASSAY : création d'écrans acoustiques sur un linéaire d'environ 300 mètres ;
- Commune de VIERZON : création d'un écran acoustique sur un linéaire d'environ 350 mètres.

La réalisation des travaux précédemment décrits est envisagée avant fin 2012.

## 2 – Financement des mesures programmées ou envisagées

Les travaux envisagés sont financés par l'État (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 le pilotage de la DREAL Centre (Service Déplacements, Infrastructures, Transports) et de la DIRCO qui assure la maîtrise d'œuvre des travaux.

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

## 3 – Justification du choix des mesures programmées ou envisagées

Pour la résorption des points noirs bruit, les protections à la source sont privilégiées lorsqu'elles sont réalisables, car elles apportent les meilleurs résultats. Pour les deux points noirs bruit identifiés le long de l'A20, les contraintes techniques des sites permettant l'implantation d'une protection à la source, cette solution a donc été retenue.

De plus, la protection à la source envisagée à Vierzon permet de protéger un grand nombre d'habitations soumises à des niveaux sonores inférieurs mais proches des seuils réglementaires, où ces seuils risquent d'être dépassés dans les années à venir.

## 4 – Impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations

Les actions envisagées étant curatives, il est possible d'évaluer leur efficacité, en termes de nombre de bâtiments d'habitation et de bâtiments sensibles (enseignement, santé, action sociale) qui ne seront plus exposés à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs réglementaires.

Dans le cas présent, le nombre de bâtiments d'habitation qui seront protégés après les actions envisagées est estimé à 10 bâtiments.

## 5 – Actions complémentaires

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