

# Châteauroux Métropole

## Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Châteauroux Métropole (36)

3<sup>ème</sup> échéance

2019

## Sommaire de l'étude

1 - Contexte du PPBE .....	3
2 - Rappel sur les terminologies employées .....	4
3 - Infrastructures concernées par le PPBE de Châteauroux Métropole .....	6
3.1 Diagnostic préalable .....	7
3.2 Résultats du diagnostic .....	7
4 - Objectifs en matière de réduction du bruit.....	8
5 - Prise en compte des « zones calmes » .....	9
6 - Description des mesures réalisées, engagées, programmées et leurs financements. ....	10
6.1 Mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 10 ans.....	10
6.2 Mesures de prévention ou de réduction prévues pour les 5 ans à venir.....	12
6.3 Financements des mesures réalisées et envisagées .....	12
7 - Résumé non technique .....	12

# 1 - Contexte du PPBE

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, à la fin 2014 pour ceux relevant de la deuxième. De même, la note technique du 21 septembre 2018 rappelle que l'échéance pour les PPBE de troisième échéance était le 18 juillet 2018. Dans le département de l'Indre, les cartes de bruit stratégiques 3ème échéance ont été arrêtées par le préfet le 20 juin 2018 (arrêté n°2018-06-20-002).

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 Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) et de la Direction générale de la prévention des risques (DGPR) adressée aux préfets précise les modalités de réalisation des PPBE de l'Etat. C'est la même démarche qui est préconisée pour les PPBE des collectivités.

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

- La première étape, consiste à faire un diagnostic des bâtiments existants exposés à des seuils supérieurs à 68 dB(A) en  $L_{den}$  et 62 dB(A) en  $L_n$  sur tout le réseau impacté par les cartes de bruit stratégiques. 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, Châteauroux Métropole définit les actions en cours ou projetées. Elle pilote, s'il y a lieu, les études permettant de déterminer les mesures de réduction adaptées et leurs coûts et hiérarchisent les priorités de traitement.
- La troisième étape, consiste, enfin, à faire la synthèse du diagnostic précédent et des actions en cours ou projetées pour la protection des populations sur les axes concernés par la cartographie européenne et à rédiger le document final PPBE de Châteauroux Métropole.

## 2 - Rappel sur les terminologies employées

- **Bâtiment sensible** : c'est un bâtiment de type habitation, établissement d'enseignements, 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 :

$$L_{Aeq} (6h-22h) \geq 70 \text{ dB(A)} \text{ et } L_{Aeq} (22h-6h) \geq 65 \text{ dB(A)}$$

$$L_{den} \geq 68 \text{ dB(A)} \text{ et } L_{night} \geq 62 \text{ dB(A)}$$

- **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 :

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

La ligne RFF 590 000 dans le département du Indre 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 :

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

Dans le département de l'Indre, aucune voie de type LGV n'a été cartographiée

- **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 » ou « Route – Fer ».

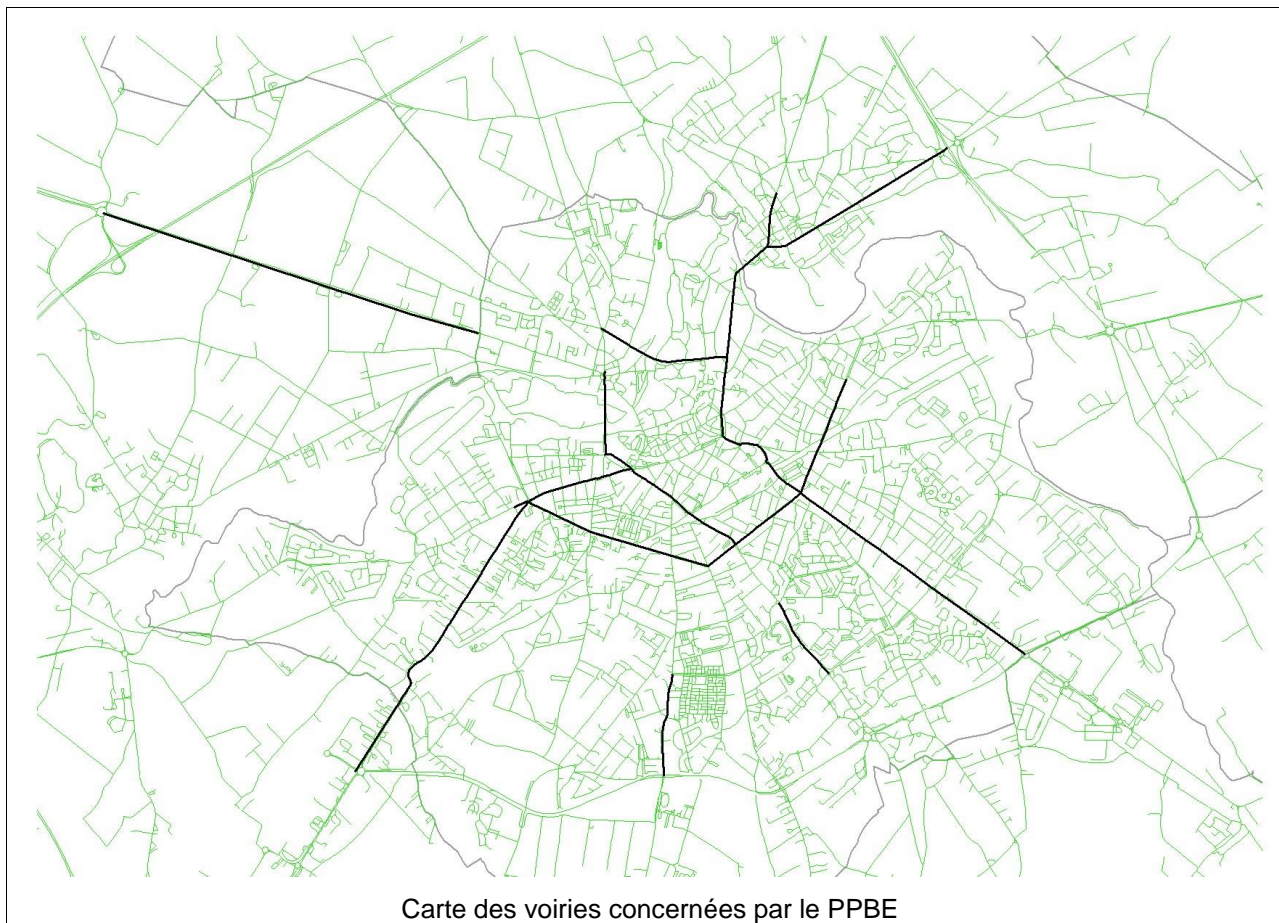
### 3 - Infrastructures concernées par le PPBE de Châteauroux Métropole

Châteauroux Métropole a réalisé une campagne de mesures de trafics durant l'année 2013 permettant de fiabiliser les données de comptages. Ainsi, les voiries concernées par le seuil de trafics du PPBE 3<sup>ème</sup> échéance sont les suivantes :

	Ville	Débutant	Finissant	Longueur (en m)
Route d'Issoudun	Déols	Intersection RD151A	Giratoire RN151	1600
Avenue du Général de Gaulle	Déols	Rue de Marban	Sortie Agglo Châteauroux	700
Avenue Marcel Lemoine	Châteauroux	Entrée Agglo Châteauroux	Place Lafayette	1200
Place Lafayette	Châteauroux	Rue Saint Luc	Avenue de Paris	200
Rue Saint Luc	Châteauroux	Place Lafayette	Rue Roger Cazala	150
Rue Roger Cazala	Châteauroux	Place Voltaire	Giratoire Avenue de la Châtre	300
Avenue du Général de Gaulle	Châteauroux	Boulevard de Cluis	Avenue du Pont Neuf	1250
Avenue du 6 juin 1944	Châteauroux	Avenue du Général de Gaulle	Rue du Château Raoul	160
Avenue du Pont Neuf	Châteauroux	Rue du Château Raoul	Place Saint Christophe	425
Place Saint Christophe	Châteauroux	Rue Grande St Christophe	Avenue de Tours	75
Boulevard de Cluis	Châteauroux	Avenue de Verdun	Avenue de la Châtre	920
Avenue de la Châtre	Châteauroux	Giratoire Avenue de la Châtre	Giratoire RD 920	2520
Boulevard Croix Normand	Châteauroux	Avenue Kennedy	Avenue de Verdun	300
Boulevard Arago	Châteauroux	Avenue Kennedy	Pont Arago	280
Boulevard de la Vrille	Châteauroux	Pont Arago	Rue de la Vrille	380
Boulevard des Marins	Châteauroux	Rue de la Vrille	Avenue des Marins	540
Avenue des Marins	Châteauroux	Giratoire Boulevard des Marins	Avenue du Général de Gaulle	850
Boulevard Saint Denis	Châteauroux	Rue Ernest Nivet	Rue de la Liberté	450
Boulevard de Bryas	Châteauroux	Rue de la Liberté	Avenue de la Châtre	500
Avenue d'Argenton	Châteauroux	Giratoire Boulevard des Marins	Rue du Préfet dalphonse	1800
Avenue d'Occitanie	Châteauroux	Rue du Préfet dalphonse	Giratoire RD 920	720
Avenue de Tours	Châteauroux	Allée de la Closerie	Giratoire RD 943	3000
Rue Montaigne	Châteauroux	Giratoire Rue Descartes	Giratoire boulevard Blaise Pascal	680
Avenue Kennedy	Châteauroux	Allée des Grands Champs	RD 920	800
Avenue Gédéon Duchateau	Châteauroux	Avenue Marcel Lemoine	Rue de la catiche	650

Boulevard du Moulin Neuf	Châteauroux	Giratoire Boulevard de l'École Normale	Rue de la catiche	350
--------------------------	-------------	--	-------------------	-----

Le présent PPBE concerne donc 26 infrastructures différentes réparties sur les communes de Déols, Châteauroux et Saint Maur.



### 3.1 Diagnostic préalable

Les données de trafics utilisées pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques étaient basées sur des estimations, qui pour certaines pouvaient être très anciennes.

Châteauroux Métropole a réalisé une campagne de mesures de trafics durant l'année 2013 permettant de fiabiliser les données de comptages.

Dans l'étape 1 du PPBE (diagnostic), une mise en parallèle des données topographiques et des fuseaux limites  $L_{den} > 68$  dB(A) des cartes de bruit stratégiques a été réalisée afin de déterminer les bâtiments sensibles susceptibles d'être PNB sur les voiries concernées.

### 3.2 Résultats du diagnostic

Les situations de multi-exposition sonore « Route-Route » ou « Route-Fer » ont fait l'objet d'une attention particulière. Suivant la définition du critère de multi-exposition énoncé en paragraphe 2, il s'avère qu'aucun bâtiment PNB n'est soumis à de la multi-exposition.

Dans le tableau suivant figure la synthèse des résultats du diagnostic pour les voies concernées.

Une estimation du nombre d'ouvertures restant à isoler si le traitement de façade est choisi a été établie.

Commune	Voie	Début	Fin	PNB	Nbre fenêtres non isolées
Déols	Route d'Issoudun	Intersection RD151A	Giratoire RN151	21	89
Châteauroux	Avenue du Pont Neuf	Rue du Château Raoul	Place Saint Christophe	9	48
Châteauroux	Boulevard de Cluis	Avenue de Verdun	Avenue de la Châtre	2	2
Châteauroux	Avenue de la Châtre	Giratoire Avenue de la Châtre	Giratoire RD 920	1	5
Châteauroux	Avenue de Tours	Allée de la Closerie	Giratoire RD 943	1	5
Saint Maur	Avenue de Tours	Allée de la Closerie	Giratoire RD 943	2	7
				36	156

## 4 - 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) des PNB		
Indicateurs de bruit	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle
L <sub>den</sub>	68	73
L <sub>n</sub>	62	65

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 de transposition français 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.



Compte tenu des contextes hétérogènes des infrastructures concernées par les PPBE (ferroviaire, autoroutière, voies communales ...), les solutions acoustiques seront différentes.

Dans le cas d'une réduction du bruit à la source (construction d'écran, de merlon, ...), les objectifs de valeurs limites en façade des bâtiments sont les suivants :

Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie conventionnelle
L <sub>aeq</sub> (6h-22h)	65	68	68
L <sub>aeq</sub> (22h-6h)	60	63	63
L <sub>aeq</sub> (6h-18h)	65	-	-
L <sub>aeq</sub> (18h-22h)	65	-	-

Dans le cas d'une réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, les objectifs d'isolement acoustique sont les suivants :

Objectifs isolement acoustique D <sub>nT,A,tr</sub> en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie conventionnelle
D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (6h-22h) – 40	L <sub>Aeq</sub> (6h-22h) – 40	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (6h-18h) – 40	L <sub>Aeq</sub> (6h-22h) – 35	
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (18h-22h) – 40	-	
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (22h-6h) – 35	-	
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	30	30	

D<sub>nT,A,tr</sub> : isolement acoustique standardisé pondéré défini selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « évaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction »

If : indicateur de gêne ferroviaire If = L<sub>Aeq</sub> – 3 dB(A)

**Remarque :** lorsque les 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.

## **5 - 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 sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en termes de sauvegarde.

C'est le cas des infrastructures concernées par le PPBE de Châteauroux Métropole où aucun parc public ou espace vert de repos n'est implanté à proximité.

## **6 - Description des mesures réalisées, engagées, programmées et leurs financements**

### **6.1 Mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 10 ans**

Les travaux engagés par Châteauroux Métropole sur les dernières années sont les suivants :

en 2008 :

- mise en place d'un enrobé phonique (2 700 m<sup>2</sup>) sur le boulevard Saint Denis (coté extérieur de Grévy à Nivet)
- mise en place d'un enrobé phonique (4 300 m<sup>2</sup>) sur le boulevard Croix Normand dans sa globalité

en 2009 :

- mise en place d'un enrobé phonique (350 m<sup>2</sup>) sur la route d'Issoudun dans sa globalité
- mise en place d'un enrobé phonique (1 110 m<sup>2</sup>) sur le boulevard Saint Denis (rue Nivet à la rue Jeanne d'Arc)
- mise en place d'un enrobé phonique (2 550 m<sup>2</sup>) sur l'avenue de la Châtre (allée des gentes à la rocade)

en 2010 :

- mise en place d'un enrobé phonique (1 850 m<sup>2</sup>) sur l'avenue d'Argenton (ponctuel)
- mise en place d'un enrobé phonique (4 800 m<sup>2</sup>) sur le boulevard du Moulin Neuf (pair et impair)
- mise en place d'un enrobé phonique (290 m<sup>2</sup>) sur le boulevard de Bryas (rue Bergson à n°34)
- mise en place d'un enrobé phonique (1 900 m<sup>2</sup>) sur l'avenue de Tours (ponctuel)

en 2011 :

- mise en place d'un enrobé phonique (2 100 m<sup>2</sup>) sur l'avenue de la Châtre (rue Foch à Courteline – côté pair)
- mise en place d'un enrobé phonique (1 200 m<sup>2</sup>) sur le boulevard Saint Denis - côté pair (de Grévy à Nivet)
- mise en place d'un enrobé phonique (2 400 m<sup>2</sup>) sur le boulevard de Cluis – côté pair (avenue de la Châtre à De Gaulle)

en 2012 :

- mise en place d'un enrobé phonique (800 m<sup>2</sup>) sur le boulevard Saint Denis côté pair (n°128 à 3RAC)
- mise en place d'un enrobé phonique (3 800m<sup>2</sup>) sur le boulevard Arago côté pair et impair
- mise en place d'un enrobé phonique (3 100m<sup>2</sup>) sur le boulevard des Marins côté pair

en 2013 :

- mise en place d'un enrobé phonique (2 050 m<sup>2</sup>) sur l'avenue de la Châtre de Coubetin à Tassigny
- mise en place d'un enrobé phonique (3 300 m<sup>2</sup>) sur le boulevard Saint Denis côté impair (de Nivet à 3RAC)
- mise en place d'un enrobé phonique (800 m<sup>2</sup>) sur le boulevard de Cluis côté pair (reprise ponctuelles)
- mise en place d'un enrobé phonique (3 675 m<sup>2</sup>) sur le boulevard des Marins côté impair (beaulieu)

en 2014 :

- mise en place d'un enrobé phonique (6 075 m<sup>2</sup>) sur la route de Tours (carrefour Closerie -inclus- au panneau de sortie de l'agglomération)
- mise en place d'un enrobé phonique (14 000 m<sup>2</sup>) sur la route de Blois (chemin de Mautbain au giratoire N956)
- mise en place d'un enrobé (2 490 m<sup>2</sup>) sur le boulevard de Bryas (carrefour de l'avenue de la Châtre -inclus - au carrefour Curie – exclus)

en 2015:

- mise en place d'un enrobé phonique (8 725 m<sup>2</sup>) sur l'avenue d'Occitanie du pont SNCF à la rocade
- mise en place d'un enrobé phonique (1 200 m<sup>2</sup>) sur le giratoire porte de Paris
- mise en place d'un enrobé phonique (900 m<sup>2</sup>) sur le boulevard de Bryas (de la rue Pierre et Marie Curie à la rue Ampère côté extérieur)
- mise en place d'un enrobé phonique (3500m<sup>2</sup>) sur l'avenue de Tours (Saint Christophe à boulevard de l'École Normale)

en 2016 :

- mise en place d'un enrobé phonique (11 000 m<sup>2</sup>) de la route d'Issoudun à Déols, pour la section entre l'avenue du général de Gaulle et le giratoire de la rocade

en 2017 :

- mise en place d'un enrobé phonique (2 000 m<sup>2</sup>) du boulevard Croix Normand, côté intérieur

en 2018 :

- mise en place d'un enrobé phonique (2 750 m<sup>2</sup>) de l'avenue de la Châtre entre le boulevard de Cluis et la place Voltaire

en 2019 :

- mise en place d'un enrobé phonique (2 100 m<sup>2</sup>) du boulevard de la Vrille, de la rue d'Auvergne au pont Arago
- mise en place d'un enrobé phonique (2 000 m<sup>2</sup>) du boulevard Croix Normand, côté extérieur
- mise en place d'un enrobé phonique (1 500 m<sup>2</sup>) de la rue Saint Luc, entre le rond-point Raymond Picard et la rue du 14 juillet.

## 6.2 Mesures de prévention ou de réduction prévues pour les 5 ans à venir

Depuis 2008, pour toutes les réfections de voirie, des enrobés phoniques sont utilisés. Ce type d'enrobés sera utilisé également pour les prochains travaux prévus.

Pour les cinq prochaines années, le programme de renouvellement des couches de roulement se concentrera sur les boulevards (boulevard de la Valla, boulevard des Marins, boulevard de la Vrille, Boulevard Arago, boulevard Croix normand, boulevard de Cluis, boulevard de Bryas, boulevard Saint Denis), sur l'avenue du Pont neuf, sur la route de Blois, sur l'avenue de la Châtre et sur l'avenue d'Argenton.

En cas de plaintes de riverains concernant des problèmes de bruit, les collectivités concernées s'engagent à réaliser des mesures sonométriques afin de caractériser la gêne et de définir les moyens d'actions à mettre en œuvre.

## 6.3 Financements des mesures réalisées et envisagées

Le financement des projets de travaux sont arrêtés chaque année dans le cadre du budget primitif de Châteauroux Métropole.

# 7 - 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 et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, et de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore.

En ce qui concerne cette échéance, des cartes de bruit des grandes infrastructures de transports (TMJA > 8200 véh/jour) ont été établies et ont servi de base à l'élaboration du présent PPBE.

L'ambition de la directive est aussi de garantir une information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé ainsi que les actions prévues pour réduire cette pollution.

Le présent PPBE concerne les infrastructures routières de Châteauroux Métropole dont le seuil est supérieur au TMJA de 8200 véh/j : 26 infrastructures différentes sont concernées, réparties sur les communes de Déols, Châteauroux et Saint Maur. L'étude a permis de repérer 36 PNB le long de ces axes.