



# Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de transports terrestres de la compétence de l'État

## PPBE

3<sup>ème</sup> échéance 2018-2023



Photo DDT 36

Juillet 2019

**Directive n°2002/49/CE**  
relative à l'évaluation et à la gestion  
du bruit dans l'environnement

**Direction Départementale des Territoires de l'Indre**    Internet État : [www.indre.gouv.fr](http://www.indre.gouv.fr)  
Service Planification Risques Eau et Nature    Mél : [ddt-spren-risques@indre.gouv.fr](mailto:ddt-spren-risques@indre.gouv.fr)  
Unité Risques -pôle Prévention des Risques  
CS 60616 – 36020 CHATEAUROUX CEDEX



# Sommaire

<b>I. CONTEXTE.....</b>	<b>4</b>
<b>II. LE DIAGNOSTIC.....</b>	<b>5</b>
II.1. Méthodologie.....	5
II.2. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État.....	7
II.3. Synthèse.....	8
<b>III. LES OBJECTIFS EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DU BRUIT.....</b>	<b>9</b>
<b>IV. LA PRISE EN COMPTE DES « ZONES CALMES ».....</b>	<b>10</b>
<b>V. LA DESCRIPTION DES MESURES RÉALISÉES, ENGAGÉES, PROGRAMMÉES ET LEURS FINANCEMENTS.....</b>	<b>10</b>
V.1. DIR Centre-Ouest.....	10
V.1.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 10 ans.....	10
V.1.2 Les mesures de prévention ou de réduction prévues pour les 5 ans à venir...	12
V.1.3 Les financements des mesures réalisées et envisagées.....	13
<b>VI. LE RÉSUMÉ NON TECHNIQUE.....</b>	<b>13</b>
<b>VII. LA CONSULTATION DU PUBLIC.....</b>	<b>13</b>
<b>VII. LES RESULTATS DE LA CONSULTATION DU PUBLIC.....</b>	<b>14</b>

## 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, 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'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 l'ensemble du réseau. 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, des contributions des gestionnaires et une mise à disposition du public pendant 2 mois.

## II. Le diagnostic

### II.1. 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.

**$L_{Aeq}$  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  $L_{Aeq}$  : on parle de niveaux sonores diurne et nocturne.

**$L_{den}$  et  $L_n$  en dB(A)** : nouveaux indices de bruit européen.  $L_{den}$  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  $L_n$  est l'indicateur du niveau de bruit global pendant la nuit.

Les indicateurs de bruit  $L_{den}$  et  $L_n$  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 cette étude il n'y a pas de voie de type LGV pour le département du Indre.

**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 « 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 sous le logiciel MapBruit.

Dans le département de l'Indre, les informations liées aux visites 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).

## II.2. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État

Dans l'Indre, les infrastructures concernées par le PPBE de l'État 3<sup>ème</sup> échéance sont les suivantes :

### ☞ Infrastructures routières non concédées

Route	PR Début	PR Fin	Longueur	Gestionnaire
A 20	24 + 928	119 + 1654	97,8 Km	DIR CO
RN 151	55 + 000	56 + 1600	2,5 Km	DIR CO
RN 151 (déviation d'Issoudun)	81 + 1000	83 + 000	3,2 Km	DIR CO

### ☞ Infrastructures routières concédées

Aucune infrastructure n'est concernée lors de cette échéance.

### ☞ Infrastructures ferroviaires

Aucune infrastructure n'est concernée lors de cette échéance.

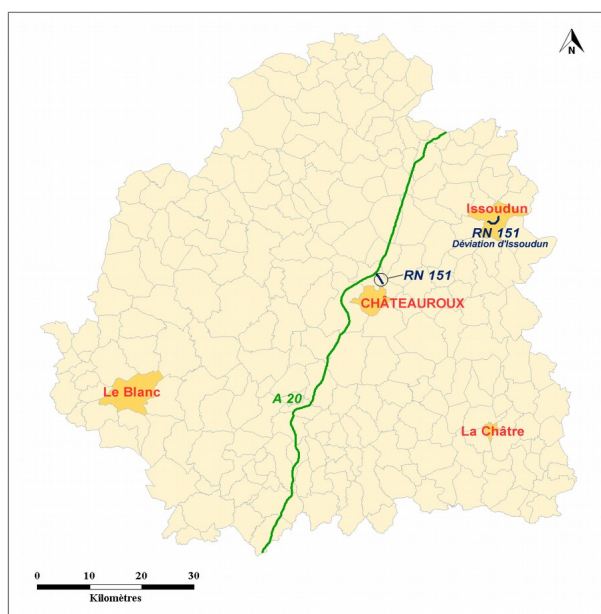


Figure n°1 : Infrastructures routières concernées par le PPBE 2<sup>e</sup> échéance

Les infrastructures concernées pour les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> échéances sont les mêmes.

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

### ☞ Infrastructures routières non concédées

Route	PR Début	PR Fin	Longueur	Gestionnaire
A 20	Limite Dépt 18	Limite Dépt 23	97,8 Km	État
RN 151	A20	N151	2,5 Km	État

## II.3. Synthèse

L'étape diagnostic du département de l'Indre a été détaillée dans un précédent rapport. Ci-dessous figure la synthèse des bâtiments d'habitation identifiés Points Noirs Bruit (PNB) ou Super Points Noirs Bruit (SPNB).

- Sur l'autoroute A 20, il y a 2 Points Noirs Bruit identifiés et 1 SPNB.
- Sur la nationale N 151, il n'y a pas de Points Noirs Bruit et de SPNB identifiés.
- Sur la RN 151 (déviation d'Issoudun), il y a 73 Points Noirs Bruit identifiés.

Dans le tableau suivant figure la synthèse des résultats :

Voie	Début (PK)	Fin (PK)	Linéaire (km)	PNB	SPNB	Gestionnaire
A 20	24 + 928	119 + 1654	97,8	2	1	DIRCO
RN 151	55 + 000	56 + 1600	2,5	0	0	DIRCO
RN 151 (déviation d'Issoudun)	81 + 1000	83 + 000	3,2	73	0	DIRCO
Total	Dept. 36		103,5	75	1	



### III. 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) des PNB		
Indicateurs de bruit	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle
$L_{den}$	68	73
$L_n$	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 le PPBE (ferroviaire, autoroutière, ...), 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
$L_{aeq}$ (6h-22h)	65	68	68
$L_{aeq}$ (22h-6h)	60	63	63
$L_{aeq}$ (6h-18h)	65	-	-
$L_{aeq}$ (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 $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(6h-22h) - 40$	$L_{Aeq}(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(6h-18h) - 40$	$L_{Aeq}(6h-22h) - 35$	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(18h-22h) - 40$	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(22h-6h) - 35$	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30	30	

$D_{nT,A,tr}$  : 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  $I_f = L_{Aeq} - 3$  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.

## **IV. 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 sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en terme de sauvegarde.

C'est le cas des infrastructures concernées par le PPBE du département de l'Indre où aucun parc public ou espace vert de repos n'est implanté.

## **V. La description des mesures réalisées, engagées, programmées et leurs financements**

### **V.1. DIR Centre-Ouest**

#### **V.1.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 10 ans**

Sur l'autoroute A20, travaux de réfection de chaussée aux endroits suivants :

104+365 à 105+400 - sens 2, en 2009

64+000 à 70+000 - sens 1 et 2, en 2009

41+200 à 44+000 - sens 1, en 2009

50+400 à 54+200 - sens 1, en 2009

90+000 à 91+450 - sens 1, en 2009

106+260 à 107+420 - sens 1, en 2009

90+000 à 91+450 - sens 2, en 2011

27+500 à 34+500 - sens 1, en 2011

bretelles de sortie - sens 2 et bretelle d'entrée - sens 1 de l'échangeur 14, en 2013

bretelles de sortie - sens 2 et bretelle d'entrée - sens 1 de l'échangeur 12, en 2013

70+800 à 75+1000 - sens 1, en 2014

41+200 à 45+500 - sens 2, en 2014

bretelle d'entrée et de sortie - sens 2 de l'échangeur 11, en 2014

bretelle d'entrée - sens 2 de l'échangeur 20, en 2014

90+000 à 91+600 - sens 2, en 2015

Bretelle d'entrée – sens 2 de l'échangeur 15, en 2015

84+600 à 85+900 - sens 1, en 2016

94+930 à 96+800 - sens 1, en 2016  
bretelle de sortie - sens 2 de l'échangeur 15, en 2016  
bretelle de sortie - sens 2 de l'échangeur 16, en 2016  
bretelle de sortie - sens 1 de l'échangeur 16, en 2016  
bretelle de sortie - sens 1 de l'échangeur 17, en 2016  
bretelle d'entrée - sens 1 de l'échangeur 17S, en 2016  
bretelle de sortie - sens 1 de l'échangeur 20, en 2016  
45+700 à 55+000 - sens 2, en 2017  
86+500 à 88+400 - sens 2, en 2017  
91+600 à 93+000 - sens 2, en 2017  
95+250 à 96+200 - sens 2, en 2017  
23+370 à 24+700 - sens 1, en 2018  
26+600 à 27+060 - sens 1, en 2018  
62+450 à 62+700 - sens 1 et 2, en 2018  
70+790 à 78+100 - sens 2, en 2018

Sur la nationale 151, travaux de réfection de chaussée aux endroits suivants :

Aménagement phase 1 rocade d'Issoudun 82+200 à 82+900 en 2007  
57+000 à 58+650 en 2009  
Aménagement phase 2 rocade d'Issoudun 81+300 à 82+200 en 2010  
56+1650 giratoire coté Déols en 2010  
56+1687 à 56+1787 entre les giratoires de Déols en 2010  
Aménagement phase 3 rocade d'Issoudun 80+500 à 81+300 en 2012  
56+000 à 56+985 sens 1 en 2013  
56+000 à 56+986 sens 2 en 2013  
56+800 à 56+1335, en 2015  
55+160 à 56+000, en 2016

L'essentiel des nuisances sonores sur le tronçon de la RN 151 en agglomération d'Issoudun concerne des habitations.

Il a été réalisé des mesures curatives sur la dernière décennie, notamment au travers des travaux de réaménagement de la rocade d'Issoudun. (requalification des espaces par la prise en compte des déplacements doux, passage d'une rocade à quatre voies à un boulevard à chaussée bidirectionnelle, limitation de vitesse ponctuellement et réfection de la couche de roulement permettant la diminution des émissions sonores).

La grande majorité du linéaire a été rénové ces dix dernières années favorisant une réduction du niveau sonore de cette infrastructure.

Sur l'autoroute A20, construction d'écrans acoustiques aux endroits suivants :

- écran acoustique de Vierzon sens 2 au 2+2900 en 2013
- écran acoustique de Massay sens 1 au 9+100 en 2013
- écran acoustique de Massay sens 1 au 9+200 en 2013
- écran acoustique de Vatan sens 2 au 27+500 en 2013
- écran acoustique de Tendu sens 1 au 80+500 en 2013

De plus, l'ensemble des PNB et SPNB signalés le long de l'A20 dans le tableau de synthèse page 8 a été traité soit par des actions d'isolation de façades financée par la DDT de l'Indre, soit par la pose d'écrans acoustiques.

### **V.1.2 Les mesures de prévention ou de réduction prévues pour les 5 ans à venir**

Sur l'autoroute A20, travaux de réfection de chaussée aux endroits suivants :

- 28+400 à 33+255 - sens 2, en 2019
- 54+000 à 55+000 - sens 2, en 2019
- 85+900 à 92+800 - sens 1, en 2019
- 26+390 à 28+400 - sens 2, en 2020
- 44+000 à 50+400 - sens 1, en 2020
- 92+800 à 94+930 - sens 1, en 2020
- 93+000 à 95+250 - sens 2, en 2020
- 106+400 à 111+820 - sens 2, en 2020
- 119+000 à 122+150 - sens 2, en 2020
- 33+630 à 37+000 - sens 1, en 2021
- 60+000 à 62+750 - sens 1, en 2021
- 99+000 à 104+950 - sens 1, en 2022
- 99+000 à 104+400 - sens 2, en 2022
- 116+000 à 117+000 - sens 1, en 2023
- 88+400 à 90+000 - sens 2, en 2023
- 81+000 à 84+600 - sens 1, en 2024

La programmation des travaux au-delà de 2019, précisée ci-dessus, est prévisionnelle. Elle pourra être adaptée en fonction de l'évolution des dégradations constatées sur l'itinéraire et des disponibilités financières.

Sur la nationale 151, travaux de réfection de chaussée aux endroits suivants :

- pas de travaux programmés pour le moment

### **V.1.3 Les financements des mesures réalisées et envisagées**

Aucune information sur les financements n'a été fourni par la DIRCO.

## **VI. Le résumé non technique**

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour objectif de prévenir et de protéger des nuisances sonores excessives la population et les établissements d'enseignement et de santé.

Pour cela elle impose à chaque gestionnaire d'infrastructures de transport la réalisation de cartes de bruit stratégiques dont l'analyse contribue à l'élaboration d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Le présent PPBE concerne les infrastructures du département de l'Indre relevant de la compétence de l'État et dont le trafic dépasse 8200 véhicules par jour soit 3 millions de véhicules par an.

Il comprend un diagnostic des populations et des bâtiments exposés à des niveaux de bruits excessifs. L'étude a montré les résultats suivants :

- Sur l'autoroute A 20 : 2 Points Noirs Bruit identifiés et 1 SPNB.
- Sur la nationale N 151 : pas de Points Noirs Bruit et de SPNB identifiés.
- Sur la RN 151 (déviation d'Issoudun) : 73 Points Noirs Bruit identifiés.

Le PPBE recense ensuite les actions déjà menées ou prévues par l'État sur les infrastructures concernées qui contribuent à prévenir ou diminuer les niveaux de bruit provoqués par le trafic routier.

**Les Points Noirs Bruit signalés dans le présent PPBE ont depuis été résorbés.**

Enfin, le PPBE garantit l'information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé.

## **VII. La consultation du public**

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) a fait l'objet d'une consultation du public qui s'est déroulée du 25 avril au 27 juin 2019.

Le public en a été informé par un avis paru dans le quotidien « La Nouvelle République » le 08 avril 2019.

Le projet de PPBE était consultable :

- au secrétariat de l'Unité Risques du service SPREN à la Direction Départementale des Territoires (DDT) de l'Indre, aux heures d'ouverture au public ;
- sur le portail internet de l'État dans l'Indre : [www.indre.gouv.fr](http://www.indre.gouv.fr)

Le public pouvait déposer ses observations :

- sur un registre disponible au siège de la DDT, au secrétariat de l'Unité Risques du service SPREN (3<sup>ème</sup> étage - porte 320) ;
- par courriel : [ddt-spren-risques@indre.gouv.fr](mailto:ddt-spren-risques@indre.gouv.fr)

## **VIII. Les résultats de la consultation publique**

Aucune observation n'a été consignée lors de la consultation publique.

Il y a eu aucune visite, ni aucune observation émise par le biais de la boîte courriel identifiée.