

ANNEXE 5 – Synthèse de la consultation publique et éléments de réponses

Plan de prévention du bruit dans l'environnement

Synthèse de la consultation publique et éléments de réponses

140 participants principalement préoccupés par le bruit des avions et de la rocade

La consultation publique s'est tenue du 26 février au 25 avril 2025.

Des registres ont été ouverts aux sièges de Bordeaux Métropole, dans les pôles territoriaux Ouest, Sud et Rive Droite ainsi que sur la plateforme internet [Participation Bordeaux Métropole](#).

Environ 140 personnes ont participé à la consultation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), laissant un total de 316 commentaires et de 171 propositions. Certaines propositions sont émises par une commune ou un groupement de populations :

- Commune de Floirac
- Collectif de citoyens du Taillan-Médoc (déviation route de Lacanau)
- AEHDCNA : Association Eysino-Haillanaise de Défense Contre les Nuisances de l'Aéroport
- Fédération des quartiers de Pessac

Deux thèmes principaux ressortent : bruit routier et le bruit aérien.

Une quarantaine d'avis, dont environ 25 concernant la rocade, dénoncent des situations problématiques sur des secteurs localisés par-delà un type d'infrastructure en général.

THEME	NOMBRE
Aérien	123
Routier	55
Deux-roues (motos scooters)	10
Général, cartes du bruit et PPBE	6
Autres	5
Activités/ industries	3
Ferroviaire	2
Multi exposition	2

NB : certains avis mentionnent plusieurs thèmes du tableau, et sont donc comptabilisés plusieurs fois.

1. Avis relatifs aux Cartes de bruit stratégiques (CBS) et au PPBE

1.1. Observations formulées

Six avis déposés concernent spécifiquement le PPBE ou bien les cartes de bruit stratégiques (CBS).

Sur le PPBE, les participants regrettent :

- qu'il n'y ait pas davantage de précisions sur la façon dont s'articule le dialogue et la collaboration entre Bordeaux Métropole et les autres gestionnaires, notamment concernant l'aéroport.
- que les associations ne soient pas associées à la fiche action relative au bruit des avions et au pilotage du PPBE.
- Le manque de précision sur le nombre de capteurs prévus pour faire fonctionner l'observatoire du bruit et estiment que celui-ci manque d'ambition.
- l'absence d'actions de sensibilisation des administrés, notamment des jeunes, au bruit.

Sur les cartes du bruit stratégiques, les avis mentionnent :

- la présence de « trous » dans la représentation cartographique de propagation du bruit le long de la rocade, laissant penser que certains quartiers sont préservés du bruit sans raison apparente

- la méthode reposant sur des modèles de propagation du bruit et non sur des mesures, ce qui les rend peu représentatives du bruit ressenti, notamment celles sur le bruit aérien.

Les propositions portent sur :

- l'implication des associations dans la mise en œuvre de l'action 19 relative au bruit des avions et dans la gouvernance du PPBE
- la réalisation de cartes du bruit aérien à partir de véritables mesures de terrain
- la sensibilisation des populations au bruit, dont les enfants dès l'école.

1.2. Les réponses apportées

1.2.1. Prérogatives respectives

Le PPBE de Bordeaux Métropole est un PPBE "deux en un", gestionnaire et agglomération. Au titre de la gestion des voiries métropolitaines, il établit un diagnostic sonore des voies métropolitaines, recense les mesures que Bordeaux Métropole y a prises depuis 10 ans et qu'elle programme à 5 ans pour lutter contre le bruit. En tant qu'agglomération de plus de 100 000 habitants, le PPBE reporte en outre les mesures prises et programmées par les autres gestionnaires d'infrastructures présentes sur son territoire. N'étant pas maître d'ouvrage de ces infrastructures, il ne peut lui être demandé d'y programmer des actions de résorption du bruit. Bordeaux Métropole prévoit toutefois d'y agir, dans la mesure de son pouvoir. Elle travaille ainsi pour orienter les décisions des maîtres d'ouvrage, en utilisant les leviers à sa disposition :

- le renforcement du dialogue (objet des fiches action 16 à 19),
- la mise en place d'un système de mesures permanent destiné à observer le bruit généré par les voiries métropolitaines, mais aussi par la rocade et l'aéroport, afin de caractériser plus finement le bruit et d'interpeller/alерter leurs gestionnaires pour les inciter à agir.
- La conduite d'études acoustiques au droit de plusieurs communes riveraines de la rocade pour mieux y objectiver le bruit ressenti

Les autorités compétentes en matière de gestion des infrastructures présentes sur le territoire de Bordeaux Métropole

Infrastructures	Autorité compétente
Routes métropolitaines + tram	Bordeaux Métropole
Autoroutes concédées	ASF – Vinci Autoroutes
Rocade	DREAL Nouvelle Aquitaine
Voies ferrées classiques	SNCF Réseau
Ligne à grande vitesse	LISEA
Aéroport de Bordeaux Mérignac	DSAC Sud-Ouest

1.2.2. Organisation du dialogue entre Bordeaux Métropole et ses partenaires

Le rapport du PPBE mentionne page 50 l'existence d'une instance de pilotage du PPBE, réunissant l'ensemble des partenaires concernés par le bruit sur le territoire : Direction régionale de l'aménagement et de l'environnement, SNCF, Direction de la sécurité de l'aviation civile du Sud-Ouest et l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, Keolis, ainsi que les 28 communes, et précise sa vocation.

Dialogue avec les partenaires : les fiches relatives à la collaboration et au dialogue avec les autres gestionnaires, précisent que Bordeaux Métropole entend collaborer et dialoguer avec ces gestionnaires en défendant au sein de leurs instances de pilotage et de celle du PPBE la doctrine métropolitaine. Il est proposé de les modifier pour y préciser les rôles et responsabilités de chacun. La responsabilité de protéger les riverains revient au gestionnaire de l'infrastructure, le rôle de Bordeaux Métropole est de les inciter à adopter sa doctrine et à aller plus loin que ce que la réglementation exige sur la base des récents progrès de la connaissance sur les impacts sanitaires du bruit. Elle pourrait, le cas échéant avoir un rôle de co-financeur d'ouvrages de protection (déjà indiqué dans les fiches action) sous couvert d'une décision du Conseil Métropolitain adhoc.

Rôle des communes : elles sont directement impliquées dans le dialogue dans la mesure où, siégeant au comité de suivi du PPBE, elles ont participé à l'élaboration du plan et participeront à son déploiement. De plus, elles peuvent à tout moment solliciter l'expertise bruit de Bordeaux Métropole pour des questions d'enjeu communal.

Rôle des associations : leurs sollicitations sont systématiquement traitées par courrier ou par mail. Bordeaux Métropole prévoit de consulter les associations de riverains dans le cadre de la mise en place de l'observatoire du bruit : choix des lieux de mesures, pertinence des indicateurs. Cette précision est ajoutée dans la fiche 13.

Enfin, suite à la consultation, Bordeaux Métropole propose de mettre en place une instance consultative des associations, réunie annuellement, pour partager l'information sur l'avancement du PPBE et recueillir leurs commentaires. Cet élément est donc ajouté au chapitre 6/ du PPBE relatif à la gouvernance.

Lien avec les entreprises : Il n'existe pas de partenariat avec les entreprises qui soit spécifiquement dédié à la question du bruit. Des priorités ont en effet dû être fixées reposant sur l'impact potentiel des différents politiques/mesures sur le bruit. Il existe en revanche des instances de dialogue avec les entreprises dans le secteur de la logistique urbaine, mais aussi autour des sujets de mobilité en général, au sein desquelles une ou plusieurs interventions relatives aux enjeux de bruit pourront s'envisager.

1.2.3. Définition des cartes du bruit

Elles sont réalisées par modélisation de la propagation du bruit, considérant un niveau d'exposition moyen évalué sur 24 h à partir de données de trafic, de relief et de vitesse. Cette méthodologie de réalisation, édictée par la directive européenne sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement (2002/45/CE) n'implique pas la réalisation de mesures de terrain. Le modèle de propagation du bruit imposé n'inclut pas le bruit des sirènes et des hélicoptères. Il s'agit en effet d'un outil macroscopique très utile, qui donne une première approche de l'état de l'environnement sonore sur le territoire, et qui permet à la puissance publique de déterminer où cibler ses interventions afin d'y réaliser des études plus précises. Les « trous » aux abords de la rocade correspondent à l'effet des écrans, quand il y en a, ou du relief : présence d'un bâtiment écran, voie en remblai ou en déblai, discontinuité dans la hauteur des écrans.

Concernant les cartes du bruit aérien, Bordeaux Métropole n'est pas outillée pour les réaliser elle-même à partir de données brutes. Il s'agit d'une expertise très spécifique, qui a un coût significatif et que la plupart des bureaux d'étude en acoustique ne maîtrisent pas. Elle récupère donc les cartes réalisées par le maître d'ouvrage, la DSAC – SO.

1.2.4. Mise en place d'un observatoire du bruit

Il est prévu de faire l'acquisition de 15 appareils de mesures pour constituer l'observatoire du bruit de Bordeaux Métropole. La fiche 13 est modifiée pour le préciser. La Métropole a choisi d'internaliser la plupart des missions relatives à l'exploitation de l'observatoire, notamment toute la partie exploitation et diffusion des données, ce qui explique notamment le budget prévisionnel qui paraît anormalement bas selon un avis déposé. Il n'est pas exclu qu'après un premier retour d'expérience, la décision de faire l'acquisition de davantage de capteurs soit prise, mais pas dans le temps du présent PPBE.

1.2.5. Actions de sensibilisation du public

Une mesure relative à la sensibilisation du grand public figurait dans le PPBE 2020-24 mais n'a pas été mise en œuvre faute de moyens affectés au plan. Le PPBE 2025-29 priorise les mesures de façon à être en capacité de toutes les déployer. Il s'axe sur les politiques et les actions qui, dans la limite des compétences de Bordeaux Métropole, ont potentiellement le meilleur impact sonore. Il n'est pas exclu que cette proposition fasse l'objet d'une mesure au PPBE 3.

2. Avis relatifs au bruit routier

2.1. Observations formulées

Le bruit généré par le trafic routier a fait l'objet de 55 avis déposés dans le cadre de la présente consultation. Par ordre de répétition, figurent le bruit des automobiles (36 avis), celui des motos ou deux-roues (10 avis), celui des bus de ville (6 avis), le bruit des poids lourds (3 avis). De nombreux avis visent le bruit routier en général sans citer une source de bruit ou un lieu d'exposition.

Les observations relatives au bruit généré par la rocade (25 avis) portent sur les problématiques suivantes :

- le bruit, dense et continu, et dans une moindre mesure la pollution atmosphérique, provenant de la rocade au droit du pont d'Aquitaine, des échangeurs 1 et 2, 8 et 9 à 15, ainsi qu'entre les échangeurs de 23 à 27, sur les communes de Floirac, Bouliac, Bègles, Lormont, Mérignac, Gradignan et Pessac.
- La présence discontinue ou l'absence de murs antibruit
- la vitesse de 70 km/h sur le pont d'Aquitaine qui n'est pas respectée, provoquant de fortes nuisances dans le vieux Lormont.

En ce qui concerne les infrastructures métropolitaines, plusieurs secteurs sont signalés comme présentant des enjeux forts en termes de bruit (16 avis) :

- La rue Lucien Faure, l'avenue Charles de Gaulle et rue Pasteur, la rue Sainte-Catherine, le cours Clémenceau à Bordeaux,
- Les rues Pasteur, Montesquieu Maginot à Bordeaux en bordure de Mérignac,
- Le boulevard de l'entre-deux mers à Cenon,
- La route de Lacanau RD1215 au droit de la déviation du Taillan, rue Marcel Dassault au Taillan-Médoc,
- Le quartier Chemin long, les rues Briaud, Gutenberg, Dukas et l'avenue de la Somme à Mérignac,
- La rue du Médoc au Haillan,
- L'avenue de la Gardette à Lormont,
- La rue Albert Thomas à Bègles.
- L'avenue du Taillan à Eysines
- La D108 avenue Mirieu de la Barre à Villenave d'Ornon

Les raisons invoquées sont variables selon les secteurs.

L'excès de trafic, une vitesse autorisée excessive ou trop souvent dépassée est le plus souvent la cause supposée d'un niveau sonore élevé et gênant. Sont plus particulièrement visés :

- L'augmentation du trafic sur la RD1215 en aval de la déviation du Taillan-Médoc, elle-même toujours très chargée, depuis son ouverture, augmentant pollution, « rodéo » et vitesse.
- La vitesse trop élevée et non respectée sur l'avenue du Taillan à Eysines, dans un secteur à fort trafic, bordant plusieurs établissements sensibles, et qui selon les avis exprimés mettent en danger cyclistes, piétons et véhicules souhaitant s'engager dans l'avenue.

Le comportement des usagers de la route est également mis en cause, plus particulièrement celui des conducteurs de motos, et dans une moindre mesure des automobilistes aux comportements incivils. Sont surtout visés par les usagers mécontents l'absence de contrôles, notamment le soir et la nuit.

Les aménagements de voirie induisant des freinages et accélérations récurrents mais aussi la vétusté de nombreuses voies, sont également soulevés comme source de nuisances sonores. Les plateaux ralentisseurs, parfois présents en grand nombre, sont également cités dans les sources de bruit et surtout de vibrations au passage des camions et des bus.

Le tracé et le positionnement jugés inappropriés de certaines lignes et de certains arrêts de bus est également mis en cause dans quelques cas, notamment lorsque le gabarit de la rue n'est pas adapté (trop étroit et/ou en U). Le manque de coordination des feux tricolores au niveau du croisement avec les trams et les bus à l'arrêt moteur allumé sont également cités comme sources de nuisances.

Enfin, le bruit généré par les poids lourds à proximité des zones d'activités comportant notamment des activités d'extraction de matériaux est mentionné par des riverains comme une source de nuisances sonores (à titre d'exemple est citée plus spécifiquement l'avenue Mirieu de la Barre à Villenave d'Ornon). Le bruit généré par les camions de livraison en ville est également évoqué, ainsi que le bruit des camions sur la rocade.

Les propositions formulées par les contributeurs, afin de limiter ces diverses nuisances sonores, sont de plusieurs ordres : (par ordre de répétition)

- Mise en place ou prolongement de murs antibruit,
- Diminution des vitesses autorisées sur les tronçons stratégiques de certains axes métropolitains et sur la rocade,
- Mise en place de radars sonores,

- Augmentation du nombre de contrôles de police et de gendarmerie,
- Aménagement de ralentisseurs conformes au passage des bus, rétrécissements, chaudières,
- Amélioration du revêtement de la route (chaussée silencieuse),
- Végétalisation des routes,
- Déplacement des arrêts de bus présents, actuellement aux abords des giratoires ou prévoir des refuges pour l'arrêt des bus, s'équiper de bus électriques
- Limitation du trafic de poids lourds en soirée et la nuit,
- Réalisation de mesures acoustiques

2.2. Les réponses apportées

2.2.1. Concernant les avis ciblant des secteurs précis

Les observations qui concernent la rocade et les autoroutes sont transmises au maître d'ouvrage, ainsi qu'au maire de la commune concernée. Il est important de noter que ni Bordeaux Métropole, ni les communes ne sont maîtres d'ouvrage de la rocade. Elles ne peuvent donc pas prendre de décisions sur cet ouvrage ni intervenir sur le domaine public de l'Etat.

Les observations qui concernent des voiries métropolitaines sont transmises aux services techniques en charge de la gestion de la voie et des maires des communes concernées. S'ils impliquent le réseau de transports collectifs, ils sont également transmis au service métropolitain en charge de la délégation de service public transports et à l'exploitant Kéolis. Ces observations ne sont toutefois pas de nature à générer des modifications du PPBE, document qui définit la stratégie globale métropolitaine en matière de bruit et non pas un programme de travaux sur voirie.

Tous ces secteurs sont intégrés dans l'observatoire des plaintes (fiche 15 du plan d'actions).

Pour rappel, un guichet unique existe pour faire remonter les doléances et plaintes, mobilisable à tout moment : mediateurusagers@bordeaux-metropole.fr

2.2.2. Concernant le bruit généré par le trafic sur la rocade bordelaise

Tous les avis et les propositions sont transmis au maître d'ouvrage (Préfet – DREAL).

Conformément à la réglementation, les services de l'Etat (DREAL) ont accompagné la mise à 2 * 3 voies par des mesures de protection des habitations dont l'environnement sonore menaçait d'être dégradé par l'élargissement de la rocade

Bordeaux Métropole et les communes appuient le souhait d'une meilleure protection des riverains situés le long de la rocade, et portent ce discours auprès du maître d'ouvrage. Depuis 2022, Bordeaux Métropole a réalisé des études en collaboration avec les communes de Cenon et de Floirac, afin de mieux y caractériser le bruit, en fonction du ressenti des riverains et de la météorologie. Une réunion publique s'est tenue en mai 2025 à Floirac pour présenter les conclusions de l'étude aux habitants.

De son côté, Bordeaux Métropole se fixe, à travers son PPBE, l'objectif de promouvoir sa doctrine bruit comme enjeu de santé publique auprès de la DREAL, ce qui est détaillé au sein de la fiche 16. D'autres études sur le bruit généré par la rocade seront conduites durant la période de mise en œuvre du PPBE sur d'autres communes. Les conclusions et recommandations de ces études seront présentées au maître d'ouvrage par une instance de gouvernance métropolitaine à créer, dont la mention a été ajoutée à la fiche 16.

Enfin, plusieurs sonomètres seront positionnés aux abords de la rocade dans le cadre du déploiement de l'observatoire métropolitain (fiche 13), afin d'apporter des éléments précis de caractérisation et d'objectivation du bruit de cette infrastructure, qui serviront de base de dialogue supplémentaire avec le maître d'ouvrage

Par ailleurs, plusieurs contributeurs suggèrent de réduire la vitesse de circulation sur la rocade. Cette décision ne relève pas des compétences de Bordeaux Métropole mais du Préfet. Des simulations de réduction de la vitesse de 90 km/h à 70 km/h le long de la rocade ont été réalisées par Bordeaux Métropole. Elles indiquent un gain acoustique potentiel sur plusieurs secteurs actuellement exposés. Ces éléments pourront nourrir les échanges au sein de l'instance métropolitaine de réflexion sur la rocade, ainsi que les discussions avec son maître d'ouvrage.

2.2.3. Concernant le bruit routier aux abords d'infrastructures métropolitaines

- Radars sonores et les autres propositions de mesures de réduction du bruit

Bordeaux Métropole observe avec attention l'avancement de l'expérimentation "radars sonores" conduite par le ministère de la Transition Ecologique. Pour le moment, le dispositif n'est pas opérationnel, les verbalisations par radars sonores ne sont pas encore autorisées. Des contrôles classiques sont en revanche possibles, par des policiers assermentés. La décision de déployer ce type de mesure revient au maire et est tributaire des moyens affectés à la police municipale. Des radars sonores pédagogiques peuvent aussi être installés, à la discrétion des maires.

Concernant les radars vitesse installés sur une voirie métropolitaine, la décision relève du préfet. Or l'enjeu de sécurité routière est le principal critère de décision. Ainsi, une commune rapporte que sa demande d'installation d'un radar auprès du préfet n'a pas abouti favorablement. Une autre envisage d'en faire la demande.

- Excès de trafic automobile

La Schéma des Mobilités de Bordeaux Métropole, adopté en septembre 2021, vise à diminuer l'autosolisme. et notamment à reporter le trafic automobile vers d'autres modes : transports en commun, marche, vélo et covoiturage. Pour tout savoir sur les mesures relatives au nouveau schéma des mobilités : https://www.bordeaux-metropole.fr/sites/MET-BXMETRO-DRUPAL/files/2023-08/Schema_mobilites_interactif24_29_2021.pdf

- Vétusté des voies et partis d'aménagement des espaces publics (vitesses, plateaux, signalisation...)

Prendre en compte le bruit comme critère de sélection des plans de gestion des voiries fait partie des mesures du PPBE 2025-2029. La prise en compte du sonore dans l'aménagement et la gestion des voiries métropolitaines d'une façon générale est un pilier du plan d'actions du PPBE. Les fiches actions 1, 2 et 6 à 11 visent à apporter aux agents métropolitains les outils et les compétences nécessaires à cette évolution des pratiques.

- Bruit généré par le trafic poids lourds

Concernant la logistique liée à la présence de carrières, Bordeaux Métropole contribue à l'élaboration du schéma régional des carrières, piloté par les services de l'Etat (DREAL), et visant à adresser, entre autres problématiques, les questions d'implantation, de logistique et des nuisances liées à cette activité. Concernant la logistique urbaine, une réflexion sur le fret fluvial est à l'étude, impliquant la mise en service de pontons et d'entrepôts flottants et la mise en place d'une logistique urbaine du dernier kilomètre par transport électrique ou non motorisé. Un paragraphe est ajouté au chapitre 4 du PPBE pour préciser ces réflexions.

3. Le bruit aérien

3.1. Observations formulées

Le bruit généré par le trafic aérien a fait l'objet de 120 avis déposés. Par ordre de répétition, figurent l'avenir de la piste secondaire (93 avis), la révision du PPBE et du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport (62 avis), la suppression des vols de nuit (12 avis) et l'augmentation des vols (10 avis),

Les avis relatifs à l'avenir de la piste sécante sont divisés. Ceux qui défendent sa suppression avancent les arguments suivants : la part importante de population impactée, notamment à Pessac, le coût généré par le maintien de la piste sécante, un PEB qui en prévoit la fermeture depuis plus de 20 ans. Les riverains de la piste sécante déplorent en outre de ne pas être inclus dans le PEB et le plan de gêne sonore (PGS) et de ne pas bénéficier des avantages des communes qui y figurent. Ceux qui défendent son maintien avancent les arguments suivants : le report de tous les vols sur la piste principale et le remplacement de la piste sécante à moyen terme par une deuxième piste parallèle à la piste principale actuelle.

Les avis relatifs à l'augmentation du trafic aérien rapportent que les destinations domestiques, dont l'axe Paris-Bordeaux, concernent encore 16 vols par jour alors qu'elles devraient être complètement supprimées, que les vols de nuit sont essentiellement affrétés par des compagnies low cost, dont le modèle économique reposant sur l'exploitation de créneaux de nuit est questionné. Et enfin qu'au bruit des avions s'ajoute le passage régulier des hélicoptères.

Les autres avis portent sur :

- la révision du PPBE de l'aéroport dès 2026, et sur celle du PEB
- la mise à disposition des données d'exposition des populations au-delà du seuil recommandé par l'OMS
- La mise en place par Bordeaux Métropole de capteurs indépendants de ceux de l'aéroport.
- L'intégration des associations à la gouvernance de la fiche 19 et du PPBE
- plus de transparence lors des transactions immobilières sur l'existence de nuisances aériennes dans les secteurs non concernés par le PEB.

L'AEHCNDNA écrit un long avis sur le PPBE de Bordeaux-Métropoles, qui a inspiré 60 autres contributeurs. Selon cette association, le PPBE de Bordeaux Métropole « n'est pas correct et ne doit pas être validé en l'état concernant le bruit des avions ». Elle propose plusieurs amendements au PPBE et à la fiche 19 dédiée au bruit des avions, qui pourraient porter sur :

- une critique du PPBE de l'aéroport de Bordeaux, notamment relative aux projections long terme de population exposées ;
- la correction du diagnostic territorial pour bien mentionner que cinq établissements sensibles sont exposés au-delà de la limite du Lden à 55 dB ;
- le classement du bruit aérien comme une priorité à part entière du PPBE de Bordeaux Métropole ;
- Une modification du bilan de la fiche relative au bruit aérien du précédent PPBE de Bordeaux Métropole indiquant un taux d'avancement de 0% et un statut "non commencé" ;
- Un engagement en faveur du maintien de la piste sécante, d'une baisse du trafic aérien et d'un couvre-feu de 22h à 6h, la de la réalisation d'un nouveau PPBE de l'aéroport dès 2026, de la diffusion le recueil des données sur le dépassement des seuils de l'OMS.

Les propositions des contributeurs sont de plusieurs ordres

- Avenir de la piste sécante Etablissement d'un couvre-feu pour la circulation des avions
- Diminution des vols
- Suppression des vols internes, notamment l'axe Paris-Bordeaux,
- Suivi des recommandations de l'OMS pour le bruit aérien,
- Réalisation de cartes de bruit avec des mesures réalisées in situ,
- Intégration de l'AEHCNDNA au comité de pilotage du PPBE,
- Limitation du vol d'hélicoptère.

3.2. Les réponses apportées

L'ensemble des avis et des propositions sont transmis au maître d'ouvrage de l'aéroport (DSAC-SO) et à son exploitant (Aéroport de Bordeaux).

3.2.1. Erreur dans le diagnostic du bruit aérien

Le rapport du PPBE a été rectifié suite à la consultation, de manière à y faire figurer que 5 établissements sensibles sont exposés au bruit des avions au-delà des seuils réglementaires sont mentionnés.

3.2.2. Absence de critique des informations reportées sur bruit aérien dans le PPBE de Bordeaux Métropole :

Le PPBE de Bordeaux Métropole est un PPBE de gestionnaire du réseau métropolitain de voirie, et agglomération. Au titre de la gestion des voiries métropolitaines, il établit un diagnostic sonore des voies dont il assure la maîtrise d'ouvrage, recense les mesures que Bordeaux Métropole a prises depuis 10 ans et qu'elle programme à 5 ans pour lutter contre le bruit. En tant qu'agglomération de plus de 100 000 habitants, Bordeaux Métropole doit également reporter dans son PPBE les mesures prises et programmées par les autres gestionnaires d'infrastructures sur son territoire (objet du chapitre 4 du PPBE 2025-2029). N'étant pas maître d'ouvrage de ces infrastructures, Bordeaux Métropole ne peut toutefois pas y programmer des actions de résorption du bruit. C'est pourquoi Bordeaux Métropole prévoit d'agir uniquement dans la mesure de son pouvoir, c'est-à-dire en instaurant un dialogue visant à orienter les décisions des autres maîtres d'ouvrage, et en utilisant les leviers à sa disposition tels que la mise en place d'un observatoire comportant des capteurs du bruit généré par les voies métropolitaines, la rocade et l'aéroport.

Toutefois, suite à la consultation, la fiche action 19 est modifiée pour intégrer des éléments plus précis relatifs à ce que Bordeaux Métropole attend de la part du maître d'ouvrage de l'aéroport.

Hors de la démarche de révision du PPBE de Bordeaux Métropole, lorsque la métropole est consultée par l'autorité compétente, dans le cadre des réunions de la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport (CCE) et sur des dossiers spécifiques, elle défend systématiquement la préservation de la santé des riverains. Dans ses avis sur les dossiers de l'étude d'impact selon une approche équilibrée (EIAE), de la piste sécante et du projet de PPBE de l'aéroport, figuraient notamment la demande de révision du PEB, impliquant de revoir les prévisions de trafic à long terme, de diffusion de l'exposition des populations au-delà des seuils recommandés par l'OMS, ou encore de soutien à un scénario d'évolution comprenant la mise en place d'un couvre-feu nocturne dans le cadre de l'EIAE.

3.2.3. Avancement de la fiche action "avions" du précédent PPBE

Le précédent PPBE visait à renforcer les relations avec l'aéroport, afin de partager des informations et de la donnée, au profit des riverains. Cet objectif a été en partie atteint. Entre 2020 et 2025, Bordeaux Métropole a obtenu de siéger à la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport, une collaboration a permis la remise en route de l'observatoire des permis de construire dans le secteur du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport qui évalue annuellement l'évolution de l'urbanisation dans ce secteur à risque, et un protocole de partage avec Bordeaux Métropole des données issues des capteurs de l'aéroport est à l'étude.

3.2.4. Demande d'intégrer les associations dans la gouvernance de la fiche 19 et du PPBE

Les associations seront consultées dans le cadre de la préfiguration de l'observatoire du bruit. La fiche action 13 est modifiée pour le mentionner.

De plus, une instance de consultation des associations est créée en complément du comité de suivi du PPBE. Le chapitre 6 du PPBE est modifié pour en préciser la création et la vocation.

3.2.5. Demande de transparence vis-à-vis du bruit aérien lors des transactions immobilières, et concernant l'évolution de l'urbanisation dans le secteur de l'aéroport

De nombreux secteurs sont concernés par le bruit aérien sans appartenir au périmètre du PEB de l'aéroport. En accord avec la doctrine selon laquelle le bruit y est appréhendé sous un angle sanitaire, le plan d'actions du PPBE métropolitain prévoit de mettre en place des procédures pour prendre en compte le bruit même quand aucune réglementation ne s'applique lors de l'instruction des autorisations d'urbanisme, et notamment lors de la délivrance des certificats d'urbanisme dans le cadre de transactions immobilières.

Par ailleurs, Bordeaux métropole soutient le projet DiagBruit.beta.gouv.fr, qui vise à mieux prendre en compte le bruit dans le cadre de l'instruction des autorisations d'urbanisme (fiche action 20).

Pour rappel, les services instructeurs de Bordeaux Métropole collaborent avec le maître d'ouvrage de l'aéroport pour le fonctionnement d'un observatoire des permis de construire délivrés dans le secteur du PEB. Cet outil permet d'évaluer l'évolution de l'urbanisation dans ces secteurs à risque.

4. La multi exposition à plusieurs sources de bruit

4.1. Observations formulées

. Deux avis concernent l'exposition à plusieurs sources de bruit, dite multi-exposition.

Est mentionnée la multi exposition au bruit des avions et de la rocade entre les échangeurs 8 et 9 à Eysines d'une part, et aux bruits de la rocade, des trains et des avions à Pessac Monteil d'autre part.

4.2. Réponses apportées

La réglementation n'impose pas de prendre en compte la multi exposition à différentes sources de bruit. Toutefois, dans l'esprit de la doctrine selon laquelle le bruit doit être traité comme enjeu de santé publique, Bordeaux Métropole cherche à prendre en compte les situations de multi exposition, de la manière suivante :

- Dans le diagnostic : parmi les cartes du bruit figure une carte de la multi exposition aux quatre sources : avions, rail, route, industries.
- Dans la gestion et l'aménagement des voiries métropolitaines : dans les études, on considère le bruit généré par la voirie métropolitaine cible de l'étude et son évolution projetée, mais aussi les bruits générés par d'éventuelles autres sources de bruit des transports et leurs évolutions projetées (autre route, rail). Les recommandations tiennent compte de cette exposition cumulée.
- Dans l'instruction des autorisations d'urbanisme, Bordeaux Métropole soutient le projet DiagBruit.beta.gouv.fr. du Cerema, qui vise à proposer un outil d'aide à l'instruction qui prenne notamment en compte les situations de multi exposition (fiche action 20).

5. Le bruit d'activité et le bruit industriel

5.1. Observations formulées

Quatre avis concernent le bruit d'activité ou industriel. Par ordre de répétition, ils dénoncent le bruit du Marché d'intérêt national (MIN) et des industries, puis le bruit dû à la collecte d'ordures.

Les avis concernant MIN de Bordeaux-Brienne dénoncent les pollutions sonores et atmosphérique causées par les moteurs des camions tournant toute la nuit pour assurer notamment des fonctions de réfrigération. Un avis y mentionne une émergence de 12dB entre 500Hz et 4kHz, donc très largement supérieure aux seuils fixés par la réglementation, ainsi que l'absence d'informations communiquées au grand public par la Métropole sur les résultats des mesures de bruit réalisées à plusieurs reprises.

Un avis évoque le bruit dû aux industries et au passage régulier de poids lourds, notamment sur la D108 (avenue Mirieu de la Barre).

Celui concernant la collecte dénonce la collecte du soir comme étant source de nuisances importantes.

Les propositions sont de plusieurs ordres :

- Délocalisation des industries/carrières dans des zones sans habitations, voire à l'extérieur de la métropole
- Programmation de la collecte le matin, à des horaires considérés comme « acceptables », plutôt que le soir

5.2. Réponses apportées

5.2.1. Le bruit industriel

Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont soumises à une réglementation relative au bruit de leurs installations. Cette réglementation est sous l'autorité de la DREAL. Des unités départementales sont chargées de l'inspection de ces installations.

Certains établissements hébergés par le MIN sont des ICPE soumises à enregistrement. Des études acoustiques ont été réalisées par Bordeaux Métropole à la demande de la mairie du quartier d'une part, et par le MIN d'autre part. Faisant suite à leurs conclusions, le MIN prévoit la mise en œuvre de travaux destinés à limiter le bruit, comprenant la couverture d'un quai de chargement et l'installation de panneaux absorbants sur certaines façades des bâtiments du MIN. L'échéance des travaux relève de la décision du MIN, maître d'ouvrage du chantier.

5.2.2. Le bruit de la collecte

La collecte est programmée soit de nuit c'est à dire de 21h à 4h, soit de jour c'est-à-dire de 5h30 à 12h. Ainsi, quel que soit l'horaire, elle a un impact sonore significatif sur les riverains. Des mesures sont donc prévues pour prendre en charge atténuer les nuisances sonores générées. Elles sont recensées au chapitre 5 du PPBE. Figure notamment la réduction du nombre de passages de 3 à 2 depuis 2025. L'électrification du parc de bennes est également envisagée.

6. Le bruit hors du périmètre du PPBE

6.1. Observations formulées

Cinq avis concernent le bruit d'activités commerciales et de véhicules de secours. Il s'agit du bruit dû aux terrasses, aux magasins, aux sirènes des véhicules de secours, des klaxons, et des hélicoptères. Pour les magasins, un avis mentionne notamment une musique trop forte.

Un contributeur suggère aux commerçants de promouvoir le label QUIET, valorisant les lieux calmes pour disposer d'espaces de tranquillité sonore.

6.2. Réponses apportées

Sur le bruit des véhicules de secours, l'avis est transmis aux structures concernées : hôpital, caserne, hôtel de police, tribunal, et au maire du quartier Saint-Augustin de Bordeaux.

Sur le bruit dans les magasins, l'avis est transmis au service de Bordeaux Métropole en charge de l'animation du club logistique urbaine, et une intervention spécifique sur l'enjeu de bruit, avec une présentation du label Quiet, pourrait y être envisagée.

Sur l'exploitation des terrasses, il s'agit d'un bruit de voisinage, qui relève de la police du Maire. Un inspecteur de salubrité est dédié aux questions sonores liées au voisinage à la ville de Bordeaux. Des mesures sont faites régulièrement et certains établissements sont suivis.