

Annexe 4 : Synthèse de la consultation publique et éléments de réponses

Plan de prévention du bruit de Bordeaux métropole 2020/2024

ANNEXE 4

Synthèse de la consultation publique et éléments de réponses

La consultation publique qui s'est tenue du 16 septembre au 15 novembre 2019.

Deux publications préalables ont été faites dans le journal Sud-Ouest, les 29 août et 2 septembre 2019.

Des registres ont été ouverts aux sièges de Bordeaux Métropole, des pôles territoriaux Ouest, Rive droite et Sud, ainsi que sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole.

92 avis et 47 réactions ont été déposés sur le site internet de la participation

46 avis ont été déposés dans les registres ouverts au siège et dans les pôles, 36 avis ont notamment été déposés dans un cahier de doléance mis en place à Floirac à l'initiative de M le Maire, concernant les nuisances liées à la rocade et déposées au pôle territorial rive droite.

Soit au total **185 contributions** déposées.

Un avis émane de l'association eysino-haillanaise de défense des riverains de l'aéroport.

Un avis émane de l'association Agir ensemble des propriétaires du lotissement Saint Leu à Floirac.

Les deux associations sollicitent des rendez-vous avec Bordeaux Métropole, auxquels la métropole répondra favorablement.

Un avis émane du Maire de Saint Aubin de Médoc auquel sont joints 2 courriers adressés par ses soins respectivement au président de Bordeaux métropole le 13 février 2019 et au directeur des infrastructures du conseil départemental le 15 février 2013, et une pétition de riverains de la RD1215 route de Lacanau.

Un avis émane de la Maire d'Eysines.

Les autres avis proviennent de personnes physiques.

Des personnes ont pu évoquer plusieurs sources de bruit dans le même avis.

BRUIT ROUTIER

99 avis concernent le bruit routier : par ordre de répétition, le bruit des automobiles, celui des motos/2 roues, celui des bus de ville, celui des camions.

Les avis concernent par ordre de répétition, le bruit localisé sur la route de Lacanau (RD 1215), notamment au droit du lotissement Bosquet de Chagneau à Saint Aubin du Médoc et du Lycée Sud Médoc et future déviation du Taillan, le bruit de la rocade le long des échangeurs 24 à 25 notamment au droit du lotissement Saint Leu, le bruit routier d'une manière générale, le bruit localisé sur les boulevards Roosevelt et Joliot Curie, dans le quartier Ginko, cours de la Marne, rues de Turenne et Lucien Faure, rue de Cursol et son quartier à Bordeaux, avenues du Haillan et Gay Lussac et RD 211 à Saint Médard, avenue

d'Eysines au Bouscat, cours de Verdun à Cenon, rue du 11 Novembre à Pessac, avenue de Labarde à Parempuyre, l'avenue Henri Vigneau à Mérignac, en ville.

Les avis déplorent par ordre de répétition

- l'augmentation du trafic de plus en plus tôt le matin et tard le soir et des nuisances sonores afférentes notamment sur la route de Lacanau (RD1215)
- le fait que les limitations de vitesses ne soient pas respectées
- le bruit et la vitesse excessifs des motos,
- le manque de contrôles,
- les vitesses autorisées trop élevées,
- les nuisances liées au bruit et à la pollution de l'air, ainsi qu'à l'odeur du carburant le long de la rocade
- le report de trafic sur des voies non dimensionnées pour,
- l'importance du trafic camions,
- le passage incessant et la vitesse des bus provoquant, outre le bruit, des vibrations ; le bruit du tram.
- le classement différent en zones à enjeu de part et d'autre du boulevard Joliot Curie,
- le bruit cumulé des trains et de la rocade/ des boulevards à Cenon et Lormont

Les propositions sont de plusieurs ordres :

- Faire respecter la réglementation sur les limitations des vitesses et multiplier les contrôles, la sensibilisation, notamment à l'attention des deux roues
- Abaisser les vitesses autorisées sur la rocade, en ville et sur les axes hors centre bourg,
- Limiter les possibilités d'accélération, végétaliser les axes pour absorber le bruit, repenser la circulation dans certaines rues (sens uniques)
- Construire des murs antibruit notamment sur la RD1215 au droit de Saint Aubin de Médoc, voire, tout le long de la RD1215 sur les communes de Saint aubin, le Taillan et Saint Médard
- Evaluer l'impact sur la santé du bruit et de la pollution atmosphérique générés par les infrastructures de transport routier et aéroportuaire
- Installer des radars antibruit (sonomètres) sur les principaux axes
- Développer les solutions alternatives à l'automobile : fret ferroviaire, mobilités douces, bus en site propre et électriques ou tram ou autre Transport en commun en site propre (notamment sur la RD1215), introduire des clauses bruit dans les marchés d'acquisition des bus, étendre le Tram jusqu'à Saint Aubin
- Un contournement de la rocade bordelaise,
- Revoir la qualité du bitume, soigner le revêtement des voies les plus empruntées, utiliser des revêtements plus silencieux de manière systématique sur les grands axes

- Lancer des campagnes de sensibilisation aux nuisances sonores

Une question demande pourquoi la RD 211 n'est pas identifiée comme zone à enjeu de bruit.

Eléments de réponses :

- Le respect des limitations de vitesses et la lutte contre les incivilités à travers notamment la sensibilisation aux nuisances sonores sur la voie publique relèvent de la police du Maire. Le plan de prévention du bruit de Bordeaux métropole prévoit la sensibilisation du grand public (mesure C5). Il mentionne la poursuite sur Bordeaux de l'effort de sensibilisation des motards au respect des limitations de vitesses, la sensibilisation des jeunes dans le cadre du brevet de sécurité routière, les contrôles par deux policiers municipaux assermentés, et prévoit d'installer des sonomètres sur la voie publique. Cette mesure pourra se traduire d'une façon générale par des actions de sensibilisation en partenariat avec et à la demande des communes.
- Concernant le choix des limitations de vitesses : Sur les voies métropolitaines, le choix de modifier les vitesses fixées par la réglementation nationale relève de la police du Maire. Certaines communes ont mis en place des limitations de vitesses plus restrictives que la réglementation nationale (mentionné au point 6.1.1 du PPBE).
- Le choix de réaliser un contournement de la métropole bordelaise relève des services de l'Etat.

Bordeaux Métropole remettra au Préfet et transmettra aux Maires l'ensemble des avis et réactions relevant de leurs autorités respectives, en soulignant les propositions qui les concernent : respect des limitations de vitesses et renforcement des contrôles, lutte contre les incivilités, radars sonores, abaissement de la vitesse autorisée, grand contournement, murs antibruit sur les voies rapides urbaines (Préfet uniquement). Elle veillera, à ce que des suites puissent être données aux propositions avancées.

- Concernant l'aménagement et l'entretien de la voirie métropolitaine, le trafic poids lourds, des réponses figurent au point 6.1.1 (P48 et suivantes) « traiter l'espace public » du PPBE. Le réseau hiérarchisé de voirie et sa révision ont pour but la fluidification et l'apaisement du trafic. Sur les voiries de proximité, l'aménagement de zones 30 se poursuit en concertation avec les communes. Les nouvelles modalités d'aménagement de l'espace public promeuvent un espace public végétalisé. Enfin, la fiche action T8 du plan son cherche à promouvoir une amélioration de la qualité de vie en recourant à des solutions fondées sur la nature.
- Concernant le développement de solutions alternatives à l'automobile pour lutter contre l'augmentation du trafic, des réponses figurent au point 6.2.1 P 60 et suivantes « stratégie métropolitaine pour les mobilités ». Le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) planifie le déploiement des transports collectifs (bus, transports en commun en site propre, Tram). La mise en place d'infrastructures de transports collectifs s'accompagne de mesures d'aménagement de l'espace public propres à apaiser le trafic (réduction de la largeur des voies, ralentisseurs, ...). Le SDODM est complémentaire avec une stratégie de déploiement des mobilités douces : plan vélo, futur plan marche à pied d'une part, et avec une politique d'optimisation de l'usage de l'automobile d'autre part (stationnement, covoiturage, autopartage).

- Concernant le développement de l'urbanisation, des réponses figurent au point 6.1.1 (P58-59). Ce développement est planifié dans le cadre du plan local d'urbanisme intercommunal qui sanctuarise 50% d'espaces naturels et agricoles, qui promeut notamment la biodiversité mais aussi le développement de l'offre de logements qualitatifs pour répondre à une demande effective, dans le cadre de son orientation d'aménagement et de programmation habitat.

Les politiques d'aménagement et de gestion de l'espace public, de planification urbaine et de mobilité se poursuivront pendant toute la durée du plan de prévention du bruit. Les mesures programmées entre 2020 et 2024 sont mentionnées aux points 7.1.1 P 76 et suivantes et 7.2.1 P81 et suivantes.

- Concernant la mise en place de protections acoustiques. Les services de l'Etat, son concessionnaire Vinci Autoroutes, la Société nationale des chemins de fer (SNCF) Réseau et Ligne Sud Europe Atlantique (LISEA), la Direction de la sécurité de l'aviation civile du Sud-Ouest (DSAC SO) et aéroport de Bordeaux gèrent la résorption du bruit sur leurs infrastructures respectives : voies rapides urbaines (Rocade et autoroutes), réseau ferré classique et ligne à grande vitesse, secteur concerné par le bruit aéroportuaire. Leurs programmes de résorption du bruit sont décrits aux points 6. Et 7. Ces autorités poursuivront et achèveront leur mise en conformité avec la réglementation nationale par des opérations de protection des habitations et des établissements sensibles identifiés comme étant des points noirs du bruit d'ici l'échéance du présent plan de prévention du bruit. Bordeaux métropole a une marge de manœuvre limitée concernant la politique à mener sur ces infrastructures. Le plan son prévoit toutefois de renforcer le dialogue avec les autorités en charge des infrastructures bruyantes sur son territoire (mesures T6 et C9) et d'expérimenter des solutions de lutte contre les nuisances sonores en partenariat avec elles.
- C'est Bordeaux Métropole qui se charge de la résorption du bruit sur le réseau métropolitain de voirie. Contrairement aux instances précédemment citées, Bordeaux métropole n'a pas l'obligation légale de résorber le bruit sur ses infrastructures. Elle a toutefois d'ores et déjà entrepris un programme de résorption du bruit sur les boulevards qu'elle entend poursuivre et étendre à 7 nouveaux secteurs dans le cadre du plan 2020/2024. Ces secteurs seront déterminés selon deux critères : l'importance de la population impactée par le bruit d'une part et l'équité territoriale d'autre part. A ce titre, quelques zones de bruit critique d'intérêt communal feront l'objet d'un traitement. Dans le cadre de ce programme, Bordeaux métropole se calque sur la réglementation nationale pour identifier les bâtiments points noirs du bruit.
- La réglementation nationale identifie les secteurs critiques et les bâtiments points noirs du bruit sur la base de calculs et de mesures précis, qui ne reflètent pas toujours la gêne effectivement ressentie. Aussi, pour évaluer au plus juste le bruit ressenti, le plan son 2020/2024 prévoit d'expérimenter un modèle de représentation du bruit qui introduirait des éléments relatifs aux émergences sonores (mesure C10). Le plan prévoit également de mettre en place dans les secteurs critiques non prioritaires des solutions de lutte contre les nuisances sonores fondées sur la nature, moins coûteuses pour la collectivité que des solutions de protection classiques (mesure T8).
- Les voiries métropolitaines identifiées dans le cadre de la présente consultation publique, notamment la RD1215 et la RD211, seront traitées dans le cadre de la

politique métropolitaine de résorption du bruit (Fiche action T5 : poursuivre l'expérimentation points noirs du bruit métropolitains et lancer de nouvelles études complémentaires sur plusieurs secteurs). Il est précisé que des études sont en cours :

- visant à fluidifier le trafic et maîtriser les nuisances y afférent le long de la route de Lacanau, parallèlement à la mise en place d'infrastructures de transport collectif (Tram et bus à haut niveau de service)
- visant à diminuer le trafic de transit dans le centre-ville de Martignas via la réalisation d'un barreau dit Marchegay-Crabemorte et la création d'un demi échangeur sur la déviation de Martignas

Le volet acoustique est prégnant dans le cadre de ces projets, ainsi que dans celui de déviation du Taillan Médoc. Les études acoustiques préalables de résorption du bruit tiendront compte de ces paramètres.

- Les secteurs bruyants relevant d'autres autorités, ainsi que d'autres secteurs bruyants relevant de l'autorité de Bordeaux métropole pourront être traités dans le cadre de la mesure T8.
 - Concernant les abords des échangeurs 24 à 25 à Floirac, Bordeaux métropole s'engage à recevoir M le Maire et l'association Agir ensemble. Elle soulignera la gêne occasionnée sur ce secteur quand elle remettra au Préfet les avis et propositions issus de la consultation. La fiche action T6 « mettre en place des partenariats avec les gestionnaires et les industriels et expérimenter des solutions à bénéfices multiples » propose un cadre dans lequel des solutions pour ce secteur puissent être mises au débat.
- Concernant les zones de bruit critique : elles ont été identifiées en croisant les secteurs en dépassement des valeurs limites (cartes du bruit stratégiques) et des estimations de populations impactées. Elles ont fait l'objet d'un travail de co-construction avec, et ont été validées par les Maires. Les zones de bruit critique d'intérêt communal correspondent à des tronçons de voirie où la population impactée est inférieure à 400 habitants (point 5.1 du PPBE p33) ou des secteurs considérés comme bruyants par les Maires des communes concernées. Le boulevard Joliot Curie a quant à lui, été rectifié et classé d'intérêt métropolitain prioritaire (aplat rouge) du côté cenonais puisque on y observe des périmètres de veille (politique de la ville).
- Concernant l'impact sur la santé des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique liées aux infrastructures de transport routier et aéroportuaire, le plan son prévoit (mesure C9) de mettre en place des mesures pour en évaluer l'impact. Cette mesure sera déployée dans le cadre du contrat local de santé de Bordeaux Métropole.

BRUIT AEROPORTUAIRE

34 avis concernant le bruit des avions sur les communes, par ordre de répétition : d'Eysines, du Haillan, de Pessac, de Talence, Martignas, Saint Médard, Blanquefort. Parmi ces avis, deux concernent le bruit des rafales. Un avis concerne le bruit des hélicoptères aux abords du centre hospitalier universitaire.

Les avis déplorent par ordre de répétition :

- le développement important et rapide du trafic et de la fréquence des mouvements, notamment du trafic low cost dont la politique de développement est contestée
- le fait que les avions volent parfois très bas,
- l'obsolescence du Plan d'exposition au bruit (PEB) et du Plan de gêne sonore (PGS),
- le fait que les trajectoires et le repos nocturne ne soient pas respectés,
- la sous-estimation de la population impactée par le bruit de l'aéroport,
- le non-respect des mesures de moindre bruit, notamment par les compagnies low cost,
- la non prise en compte de certaines communes impactées dans le périmètre du PPBE de l'aéroport,
- le caractère insuffisant des propositions par rapport à l'exaspération de la population.
- Un projet de construction d'un collège dans la zone de bruit de l'aéroport
- le bruit des hélicoptères aux abords du centre hospitalier universitaire notamment l'été

Les propositions concernent :

- La mise à jour des données sur la base desquelles sont réalisées les cartes du bruit, actualisation du Plan d'exposition au bruit et du Plan de gêne sonore, la prise en compte des émergences sonores dans l'estimation des populations impactées
- L'interdiction des vols de nuit et des liaisons avec des villes desservies par le train à grande vitesse en moins de 2.30 h
- Contrôler les trajectoires verticales, les décollages au seuil de piste, les altitudes au décollage, mettre en conformité les stations de mesure avec la norme ISO 20 906
- Diminuer le nombre de mouvements, arrêter le développement de l'aéroport, reporter sur l'aéroport de Bergerac les vols charters, construire un aéroport dans les Landes, utiliser l'aéroport militaire de Mont de Marsan pour les vols militaires
- Prendre en compte Pessac et Martignas dans le PPBE de l'aéroport
- Partager les mouvements entre les deux pistes pour partager les nuisances ou créer une autre piste, faire décoller les avions au-dessus des secteurs les moins habités
- Un pouvoir accordé aux élus et aux riverains dans les choix de développement de l'aéroport
- Evaluer l'impact sur la santé des dégazages avant l'atterrissage, réaliser une enquête épidémiologique indépendante, réduire le trafic en cas de pics de pollution atmosphérique
- Application de la loi « pollueurs-payeurs » aux compagnies aériennes

Une question demande quelle articulation sera faite entre le PPBE métropolitain et le PPBE prochainement révisé de l'aéroport.

Éléments de réponses :

Dans le cadre de sa compétence en matière de lutte contre les nuisances sonores, Bordeaux métropole recense les mesures prises par les autorités gestionnaires des

infrastructures bruyantes sur son territoire pour lutter contre le bruit. Concernant le bruit de l'aéroport, l'autorité gestionnaire est la Direction de la sécurité de l'aviation civile. C'est elle qui élabore et met à jour le plan de prévention du bruit, le plan d'exposition au bruit et le plan de gêne sonore de l'aéroport, à la demande du Préfet. La réalisation des cartes du bruit stratégiques répond à des normes de calcul réglementaires selon lesquelles les niveaux de bruit sont lissés sur une période de 24h. Bordeaux Métropole s'est servie, pour l'élaboration pour son plan de prévention du bruit, des cartes « long terme » fournies par l'autorité compétente. Ces dernières datent de 2006 avec une projection à environ 15 ans. L'autorité compétente actualisera ses cartes à l'occasion de la révision de son PPBE.

Les mesures prises par la Direction de la sécurité de l'aviation civile depuis 10 ans et celles programmées à 5 ans sont mentionnées aux points 6.4.5 (P73) Et 7.4.3 (P86) du plan de prévention du bruit métropolitain.

Plusieurs mesures sont prévues dans le plan de prévention du bruit métropolitain pour renforcer le dialogue avec les autorités de l'aéroport. L'objectif est de mieux évaluer l'impact du bruit des avions sur le nombre et la santé des riverains et de permettre à un panel de communes plus large de participer aux instances de dialogue, notamment à la commission consultative de l'environnement de l'aéroport. Ces mesures sont détaillées dans la fiche action C9 du plan son, p114 du plan de prévention du bruit métropolitain et C10 p115.

Par ailleurs, Bordeaux métropole promeut, à travers son siège au conseil de surveillance de l'aéroport, le renforcement d'une approche environnementale de la part de l'aéroport, qui soit davantage en adéquation avec les politiques publiques qu'elle déploie : lutte contre le bruit, la pollution atmosphérique, l'artificialisation des sols et la dégradation de la biodiversité notamment.

Bordeaux Métropole remettra aux autorités concernées l'ensemble des avis et réactions relatifs au bruit aéroportuaire recueillis dans le cadre de la présente concertation (notamment la question des avions militaires), ainsi qu'à l'Agence de contrôle des nuisances sonores aériennes (ACNUSA). Elle veillera, à travers les instances de suivi du PPBE métropolitain et des instances de l'aéroport déjà citées (commission consultative de l'environnement et conseil de surveillance), à ce que des suites puissent être données aux propositions avancées.

Elle se propose également d'entamer un dialogue avec le centre hospitalier universitaire concernant la question du bruit des hélicoptères. L'objectif étant, dans un premier temps, de s'informer des mesures existantes pour lutter contre cette nuisance.

BRUIT FERROVIAIRE

5 avis concernent le bruit ferroviaire à Cenon (cours de Verdun) et à Lormont, ainsi qu'aux abords de la gare Saint Jean à Bordeaux et le bruit du tram d'une façon générale. Ils concernent le cumul du bruit ferroviaire et routier, les nuisances occasionnées par la vitesse des trains de passagers et de marchandises en ville et par les annonces de la SNCF.

Les propositions :

- réduire l'intensité sonore des annonces, supprimer le jingle et diminuer le seuil de référence en matière de dépassement des émergences réglementaires.

- diminuer les vitesses réglementaires des trains en ville à 70 km/h pour les trains passagers et à 50 km/h pour les trains marchandises

Eléments de réponses :

Dans le cadre de sa compétence en matière de lutte contre les nuisances sonores, Bordeaux métropole recense les mesures prises par les autorités gestionnaires des infrastructures bruyantes sur son territoire pour lutter contre le bruit. Concernant le bruit ferroviaire, les autorités gestionnaires sont la Société nationale des chemins de fer (SNCF) Réseau pour les lignes classiques, Ligne Sud Europe Atlantique (LISEA) pour la ligne à grande vitesse et Bordeaux Métropole pour le tram. La question du ferroutage concerne le Préfet.

Bordeaux Métropole entend renforcer le dialogue avec les autorités gestionnaires des infrastructures bruyantes à travers notamment la mise en place d'un comité de projet du plan de prévention du bruit métropolitain, au sein duquel ces dernières se réuniront de manière régulière (1 à 2 fois par an). L'objectif sera de faire le point sur l'avancement de leurs programmes et de nouer des partenariats pour mettre en place des mesures de lutte. Cette mesure est détaillée dans le fiche action T6 « mettre en place des partenariats avec les gestionnaires et les industriels » du plan son du plan de prévention du bruit métropolitain.

Enfin, les remarques et propositions relatives au bruit ferroviaire recueillies dans le cadre de la présente concertation seront transmises aux autorités compétentes.

BRUIT INDUSTRIEL

Un avis déplore le bruit des industries et équipements publics présents aux abords du quartier résidentiel des Bassins à Flots et de la rue Lucien Faure (scierie, stations d'épuration et de traitement des ordures ménagères) et considère qu'elles devraient être délocalisées.

Eléments de réponses :

Il n'est pas prévu de délocaliser la station d'épuration de la rue Lucien Faure et le centre de collecte de Latule. En tant qu'installations classées pour la protection de l'environnement, elles obéissent à une réglementation sur le bruit dont le Préfet est garant, qui se base sur le niveau admis des émergences sonores par rapport au niveau de bruit ambiant.

Il est effectivement prévu que la station Louis Fargues prenne en charge le traitement des eaux usées des nouveaux quartiers Bas Lormont, Brazza et Bastide dans un souci d'optimisation des équipements publics : elle en a les capacités, il est par conséquent jugé inutile d'en construire une autre sur la rive droite.

La délocalisation du centre de collecte de Latule entraînerait un surcroît de coûts de gestion lié à l'éloignement du centre par rapport aux secteurs à collecter, ce qui occasionnerait un surcroît de trafic et d'émissions de gaz à effet de serre. Cette solution n'est pas compatible avec la stratégie générale de la Métropole et donc pas envisagée.

AUTRES SOURCES

10 avis concernent d'autres sources de bruit.

L'un d'entre eux demande comment gérer les nuisances occasionnées par les installations fixes nécessitant un fonctionnement continu à Bordeaux.

2 déplorent le bruit occasionné par les activités de salles de sport, dont un concerne le dojo du domaine de Laburthe.

1 avis met l'accent sur le paradoxe de positionner des aires de jeux, bruyantes, dans les zones calmes.

1 avis dénonce le tapage lié aux activités de l'I Boat et de la Base sous-marine

1 avis demande une meilleure prise en charge des bruits de voisinage, notamment la gêne occasionnée par les piscines privées.

Eléments de réponses :

Ce type de sources n'entre pas dans le périmètre du plan de prévention du bruit de Bordeaux Métropole. Le périmètre répond à des exigences réglementaires, il est précisé au point 3.2 (P12) du document : le bruit dans l'environnement couvre les sources suivantes : route, fer, avions, industries. Le bruit généré par la métropole dans l'exercice de ses missions est également pris en compte. En revanche, les sources de bruit afférant à la tranquillité publique relèvent de la compétence du Maire. Elles sont encadrées par une réglementation qui détermine les émergences sonores autorisées en fonction des heures de la journée.

Les remarques relatives au bruit relevant de la police des Maires leur seront transmises.

1 avis sur le bruit des groupes électrogènes des paquebots.

1 avis sur le bruit des points d'apport volontaire du verre et 1 avis sur la collecte.

1 avis sur le bruit occasionné par le chantier du tram.

Ces activités relèvent des compétences de Bordeaux métropole. A ce titre, elles entrent dans le périmètre du présent PPBE.

Eléments de réponses :

Dans le cadre de sa compétence tourisme, Bordeaux métropole travaille à l'électrification des pontons visant à supprimer les groupes électrogènes (point 7.1.2 P79).

Les points d'apport volontaire du verre sont gérés par Bordeaux métropole dans le cadre de sa compétence collecte et traitement des ordures ménagères. Ils sont insonorisés et des étiquettes indiquent des horaires préférentiels pour le dépôt du verre. La mise en place d'éventuelles mesures de contrôle relèvent de la police du Maire. Cette proposition leur sera transmise au même titre que toutes les autres propositions relevant de leur pouvoir de police. Le point 6.1.2 p 53 du PPBE fait état des mesures prises pour maîtriser l'impact sur la bruit de la collecte des ordures ménagères. Bordeaux métropole n'a pas prévu de s'équiper de bennes électriques pour des questions d'efficacité technique pour le moment.

Bordeaux métropole est maître d'ouvrage des travaux du tram dans le cadre de sa compétence aménagement et gestion de l'espace public. La métropole respecte sa charte des chantiers propres, dont un point concerne le bruit. Plusieurs communes prennent en outre des dispositions pour maîtriser le bruit des chantiers : arrêtés municipaux en faveur de l'adaptation des horaires, information riverains, mise en place de protections acoustiques. (point 6.1.2 P55). Enfin, dans un souci d'exemplarité, une prestation d'expertise acoustique sur les chantiers sous maîtrise d'ouvrage de Bordeaux métropole sera déployée dans le cadre du présent PPBE (mesure P2 P133).

PLAN D'ACTION

3 avis déplorent le manque d'ambition du Plan de prévention du bruit au regard des enjeux, concernant notamment le bruit de l'aéroport et de la rocade.

Il est rappelé que Bordeaux Métropole n'est pas maître d'ouvrage sur ces infrastructures. Consciente de la gêne occasionnée, elle met l'accent dans son programme sur les leviers dont elle dispose, à savoir, améliorer la connaissance (C10) et renforcer le dialogue et nouer des partenariats avec les autorités compétentes à travers notamment les mesures T6 et C9.