

ENVIRONNEMENT

Tous ces bruits auxquels nous

Bordeaux Métropole a mis en ligne sa Carte stratégique du bruit. Elle révèle notamment un haut niveau d'exposition au bruit routier et promet pas mal de chantiers en termes d'aménagement et de santé

Serge Latapy
s.latapy@sudouest.fr

Depuis janvier, Bordeaux Métropole a mis en ligne sa Carte stratégique du bruit, sous une forme interactive. L'élaboration et la publication de ce document sont une obligation légale, tout comme la réalisation d'un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour l'agglomération, compétente en matière de lutte contre les nuisances sonores. Josiane Zambon, élue métropolitaine déléguée à la santé (lire par ailleurs), a présenté le document, validé en septembre dernier.

1 Qu'est-ce que ça montre : plusieurs cartes en une

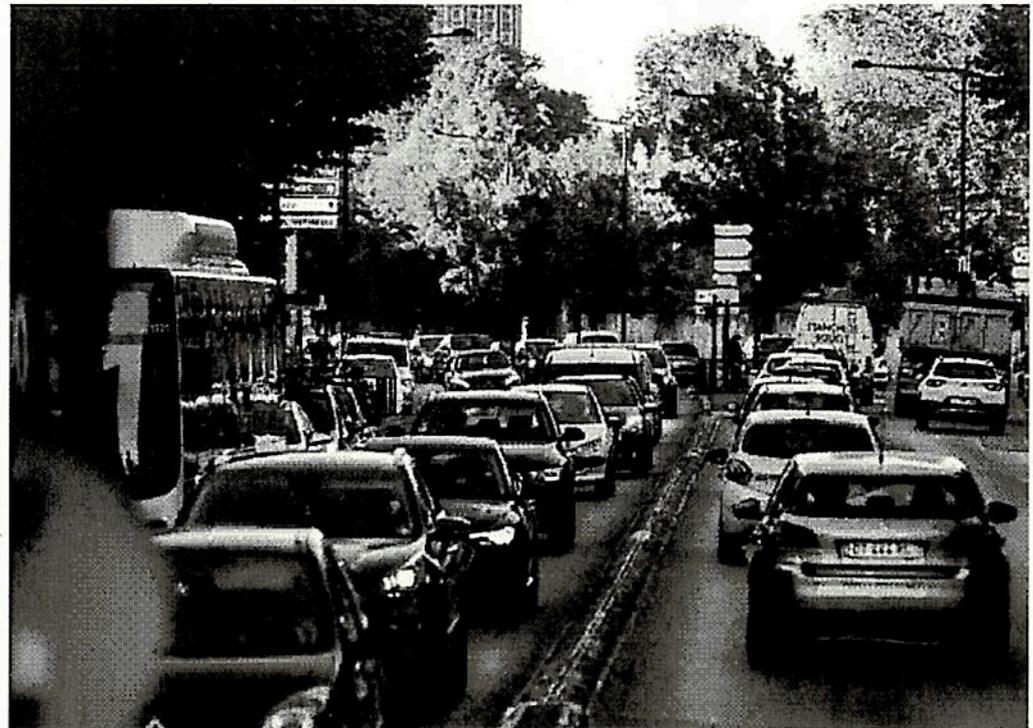
La carte dessine les niveaux sonores des 28 communes de l'agglomération et les seuils d'exposition des habitants, exprimés en décibels pondérés, dB(A). Elle recense quatre sources de bruit : routier, industriel, ferroviaire (trains, LGV et tram) et aérien. Soit les infrastructures de transport et les sites industriels (installations classées pour la protection de l'environnement, ICPE).

Les autres sources de bruit « local ou événementiel », au hasard boîtes de nuit, voisins tapageurs, chiens aux abois, coqs ou clochers, n'y sont pas consignés. Il n'y a pas eu de plusieurs cartes, selon deux indicateurs. Les cartes 1den fixent la moyenne de l'activité sonore sur 24 heures et les cartes 1n de 22 à 6 heures. Celle présentée ci-contre est la carte multi-exposition sur 24 heures (1den).

2 La gêne : qui est au-dessus des seuils ?

Les cartes montrent les dépassements de seuils, « au-delà desquels les niveaux d'exposition sont jugés excessifs et susceptibles d'être dangereux pour la santé humaine ». Ceux-ci varient selon les sources de bruit.

Le bruit routier arrive en tête en termes d'impact : 14,4 % de la population (92 600 habitants) est exposée au-delà des seuils de 68 dB. On constate des niveaux élevés le long de la rocade, des autoroutes et du réseau principal des villes (boulevards). Les communes les plus touchées sont Bordeaux (17,8 % des habitants), Talence (17,7 %), Le Bouscat (14,3 %). Sur la période nocturne, 23 000 habitants (2,8 % de la po-



Les boulevards bordelais, l'un des « points noirs » pointés par la carte du bruit de la Métropole. ILLUSTRATION BORDEAUX AGGLO

pulation) sont concernés. La carte pointe aussi les établissements sensibles (enseignement et santé) surexposés, soit 188 sur 1023.

Le bruit ferroviaire est plus localisé. Les dépassements de seuil (73 dB) ne concernent que 1 740 riverains (à Bordeaux, Bègles, Lormont, Cenon, Talence) le jour et 228 la nuit. Lors du précédent plan, ils étaient estimés à 10 000 personnes. « Ces chiffres sont issus d'un nouveau mode de calcul réglementaire », commente Hélène Dourneau, cheffe de projet prévention des risques et nuisances à la Métropole. On note que le tram, pointé entre 55 et 64 dB(A), n'est pas concerné.

Le franchissement du seuil du bruit aérien (55 dB), concernerait 5 418 personnes en 2019, majoritairement à Bysines, puis à Mérignac et au Haillan. Ils étaient 3 674 en 2006.

Quant au bruit industriel, il serait aussi circonscrit - à Saint-Médard, Bassens, Cenon, Blanquefort - que résiduel : on ne relève que 37 personnes concernées par un dépassement de 71 dB (à Bassens). Ce qui s'expliquerait par la forte réglementation de ces ICPE, conjuguée à la faible densité des sites.

3 Et en termes d'impact sur la santé ?

Les études sont unanimes : l'exposition prolongée au bruit provoque fatigue, stress, anxiété, trouble du sommeil et cardiovasculaires, hypertension, impacts sur la santé mentale et le bien-être... Selon l'OMS, les seuils au-delà desquels les bruits produisent de la gêne doivent être abaissés : 53 dB pour le rou-

tier et à 45 dB pour l'aérien. Si on appliquait ces seuils à la Métropole, pour le seul trafic routier, 605 900 habitants (74 %) seraient concernés.

Pour en revenir aux chiffres officiels, une nouvelle méthode traduit la corrélation entre exposition au bruit et impact sur la santé. Selon ce mode de calcul, on estime ainsi que, dans la métropole, 122 495 habitants sont

« Si l'on suit les seuils de l'OMS, le bruit routier constitue une gêne pour 74 % de la population »

soumis à une gêne (6 668 par la route, 9 000 le train, 1800 l'avion), 26 104 sont atteints de troubles du sommeil et 402 de cardiopathie ischémique. Soit 18,3 % de la population. Les autres seraient « exposés mais non affectés » (61 % de la population pour le bruit routier) ou

« non exposés » (26 %). C'est bien entendu ?

4 Comparatif, tendances... et solutions ?

Peut-on se risquer à des comparatifs avec d'autres villes, établir une tendance ? « Si l'on s'en tient aux données, l'agglomération n'est pas si bien que ça, dit Hélène Dourneau. Mieux que Paris ou Lyon mais moins bien que Saint-Étienne ou Marseille. La configuration, avec une rocade et un aéroport centrés, n'aide pas. Mais il y a d'autres facteurs ». Pour le bruit routier, qui reste « le problème principal », le rapport de la Métropole parle d'une amélioration la nuit mais d'une « légère dégradation de la qualité de l'environnement sonore sur 24 heures depuis 2018 ». La faute à la densification du trafic malgré les mesures ? Pour Bordeaux, la Ville parle sur son site d'« une évolution très favorable en dix ans » (tram, vitesse limitée, piétonnisation, etc.). Mais attention, la densification urbaine en cours (Euratlantique) peut créer de nouvelles nuisances.

QUI FOURNIT LES DONNÉES ?

On prévient : la carte n'est pas établie sur le terrain. « Il n'y a pas de relevés acoustiques mais une collecte de données brutes, qui sont modélisées », dit Adeline Ferchaud, spécialiste de géomatique à la Métropole. Bref, tout est calculé selon plusieurs facteurs : le trafic, la vitesse, la topographie, le bâti urbain, le revêtement... On apprend que sonnettes de tram et klaxons de voitures ne sont pas recensés. La Métropole mesure sa part du trafic (routier et tram) mais

s'appuie sur les données fournies par d'autres : l'État (autoroutes, rocade, nationales), la SNCF, les communes, etc. Pour l'aéroport, les données émanent de la Direction générale de l'aviation civile - ici sur la base du trafic de 2019, avant le Covid. « Le lecteur pourra détecter d'éventuelles anomalies dont il pourra informer la Métropole », lit-on sur le site. Ni trop précise, ni exhaustive, elle n'est pas opposable : un administré ne peut pas la brandir pour réclamer réparation.

La carte du bruit aérien pointe une hausse des riverains exposés jusqu'en 2019, avec la hausse du trafic. Ce dernier va-t-il encore augmenter ? Les riverains le craignent, l'aéroport s'en défend.

Outil d'information pour les habitants et d'action pour les collectivités, la Carte stratégique du bruit promet beaucoup de chantiers en termes d'aménagement, d'urbanisme et de santé publique.

5 Le PPBE, une batterie de mesures

Après le diagnostic, quelles solutions ? La carte est liée au Plan de prévention du bruit (PPBE) de la Métropole. Un document fleuve qui détaille une foule de mesures visant à résoudre les situations critiques, à prévenir les nuisances et à préserver les zones de tranquillité. Chaque gestionnaire d'infrastructure (autoroute, nationales, voies ferrées, aéroport, industries) est tenu de réaliser son propre PPBE, validé par l'État. Celui de la Métropole sera révisé en 2024.

Les actions envisagées passent par l'aménagement des voies (enrobés, etc.), les protections phoniques (écrans, murets), la fluidification du trafic (limitation des vitesses...), le financement de travaux d'isolation, l'essor des mobilités douces, l'électrification des véhicules publics, etc. Une action parmi d'autres : pour résorber les « points noirs » notamment autour des boulevards, qui concernent des centaines de foyers, la Métropole cofinance avec l'Ademe entre 80 et 90 % des travaux d'isolation acoustique des logements.

sommes exposés au quotidien

Carte du bruit de Bordeaux Métropole

Niveaux moyens d'exposition au bruit
dB (A) : données pondérées en équivalent*

Un impact sur la santé pour 18,3 % des habitants*

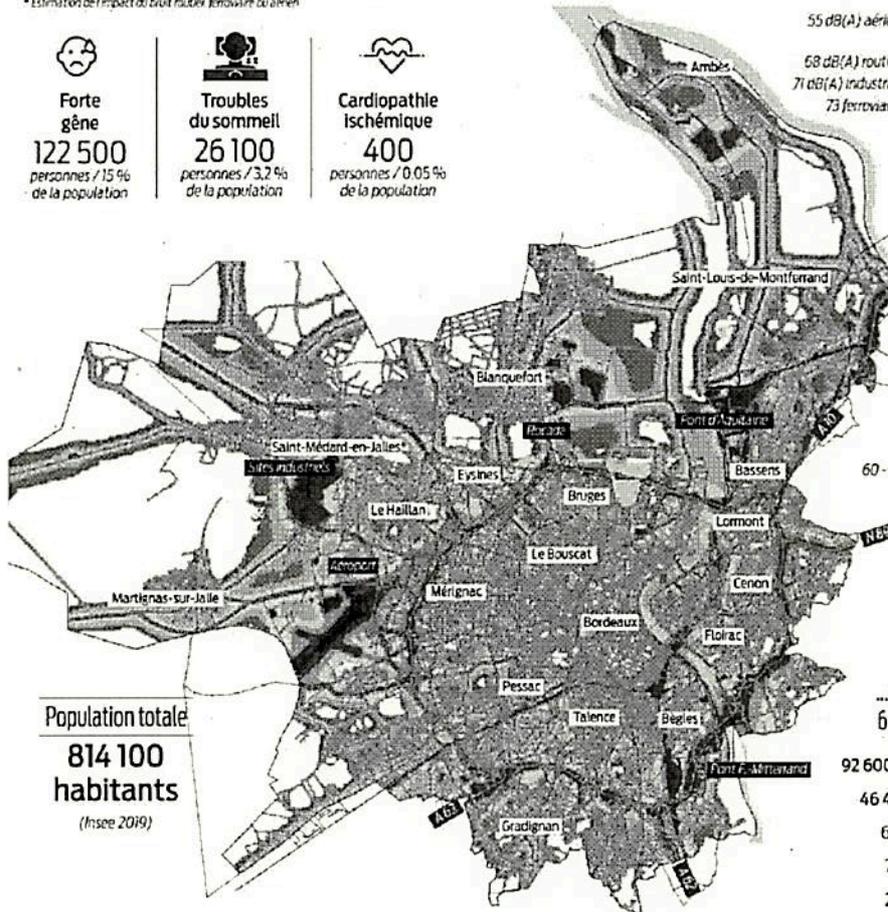
* Estimation de l'impact du bruit routier, ferroviaire ou aérien.

<p>Forte gêne 122 500 personnes / 15 % de la population</p>	<p>Troubles du sommeil 26 100 personnes / 3,2 % de la population</p>	<p>Cardiopathie ischémique 400 personnes / 0,05 % de la population</p>
--	---	---

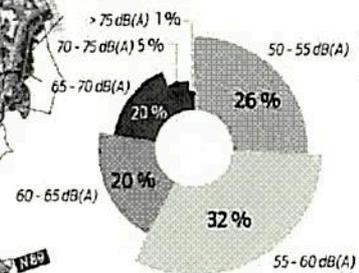
Seuils réglementaires
Léger en France

- < 45 dB(A)
- 45 - 50 dB(A)
- 50 - 55 dB(A)
- 55 - 60 dB(A)
- 60 - 65 dB(A)
- 65 - 70 dB(A)
- 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)

50 dB Rue calme sans trafic routier
70 dB Circulation importante à 5 mètres
90 dB Ambiance de fête foraine



Part des habitants de Bordeaux Métropole exposés à un niveau de bruit routier...



Nombre d'habitants exposés à un bruit routier trop élevé selon le seuil ...

... français 68 dB (A) | ... recommandé par l'OMS 53 dB (A)

92 600	Métropole	605 900 habitants	76 % de la population
46 419	Bordeaux	229 600	
6 835	Pessac	50 500	
7 752	Talence	39 500	
2 378	Saint-Médard-en-Jalles	21 300	
2 601	Bègles	15 000	

Population totale
814 100
habitants
(Insee 2019)

Source : Métropole

Infographie

« Il faut aller plus loin que la réglementation »

Josiane Zambon, élue à la santé, met en avant la notion de bruit ressenti et plaide pour un observatoire indépendant

« Les cartes du bruit sont faites pour donner une vision d'ensemble et mieux cibler l'intervention publique. Mais elles ont des limites et les élus veulent aller plus loin », dit Josiane Zambon. Pour l'élue métropolitaine déléguée à la santé, « il faut que les collectivités s'emparent de ce sujet », aussi transversal (urbanisme, environnement, etc.) que crucial pour la santé publique. « On arrive au moment des évaluations et on va refaire les plans. Le Plan de prévention du bruit (PPBE) de la métropole sera révisé en 2024 et son cahier des charges va s'étendre. »

À côté des principales mesures (aménagement routier, urbanisme), il existe des actions plus ciblées. « Notre service biodiversité et résilience a mené beaucoup d'actions pour résorber le bruit. Nous faisons ap-

pel à un acousticien pour des mesures sur les points noirs et mener des études d'impact sur les nouveaux aménagements? Ce sera le cas pour la déviation du Taillan Médoc. » La Métropole prévoit aussi de mieux informer les riverains sur leurs droits aux aides à l'isolation.

« La tolérance recule » Au-delà, la Métropole est consciente que les seuils officiels, qui déterminent la gêne des habitants, sont contestés par les riverains et les élus eux-mêmes. C'est le cas pour le bruit ferroviaire et encore plus pour le bruit aérien. Pour l'aéroport, c'est la collecte de données elle-même, qui dépend de la DGAC, qui est soumise à caution.

« Le mot qui revient et n'est pas dans ces cartes, c'est celui de bruit ressenti. Il faut aller



Josiane Zambon, maire de Saint-Louis-de-Montferand et élue métropolitaine à la santé. SUD OUEST

plus loin que la réglementation », dit l'élue qui constate que « la tolérance aux nuisances

sonores recule, notamment depuis le Covid et l'expérience du confinement. »

Pour toutes ces raisons, « ce qui nous paraît nécessaire, c'est la constitution d'un observatoire du bruit indépendant ». Un outil qui permettra de « faire des mesures sur le terrain, selon ses propres indicateurs, pour agir plus précisément » et « n'être plus dépendant des études des autres prestataires ». Le Conseil local de santé a préconisé que la Métropole favorise la création d'un tel outil de suivi, sur le modèle d'Atmo Nouvelle-Aquitaine pour la pollution de l'air ou Bruiparil en Ile-de-France. « La mesure devrait être votée. » S. L.

(1) Pour pointer une anomalie sur la carte, signaler une nuisance sonore, demander un diagnostic acoustique, etc., il existe un guichet unique. Mail : mediateursagers@bordeaux-metropole.fr