Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2025 - 2029

Consultation publique
du 27 octobre
au 29 décembre 2025



Plan voté en assemblée plénière le 12 octobre 2026

gironde.fr/prevention-bruit

Gironde
LE DÉPARTEMENT

Résumé non technique

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de 4e échéance du **réseau routier départemental de la Gironde**. Sont concernées les infrastructures routières de gestion départementale supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules. Il vient en complément du PPBE de 2ème échéance déjà réalisé et arrêté par le Département le 29 février 2016. Conformément à la directive européenne 2002/49/CE, la réalisation d'un PPBE s'inscrit dans la continuité de la réalisation des cartes de bruit stratégiques de 4ème échéance arrêtées par le Préfet le 27 juin 2022.

L'objectif d'un PPBE est la prévention des effets du bruit et la réduction, si nécessaire, des niveaux de bruit. Le plan recense les actions et mesures, visant à réduire ou à prévenir le bruit, réalisées au cours des dix dernières années et celles prévues pour les cinq années à venir.

L'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est basée sur :

- Un diagnostic acoustique territorialisé basé sur les résultats de la cartographie du bruit et identifiant les zones de bruit,
- La description des mesures et actions réalisées, prévues et envisagées pour permettre la réduction du bruit.

Le résumé non technique accompagnant les cartes de bruit stratégiques présente une estimation du nombre de personnes potentiellement exposées à des niveaux de bruit importants (valeurs limites de 68 dB(A) pour l'indicateur Lden, et 62 dB(A) pour l'indicateur nocturne Ln).
Selon ce document, les dépassements des valeurs limites concernent environ :

- **4350 habitants,** selon l'indicateur de jour Lden,
- **1700 habitants,** selon l'indicateur de nuit Ln.

Le diagnostic affiné permet d'objectiver cette 1ère estimation, et fait ressortir **77 zones bruyantes**, au sein desquelles des bâtiments sensibles sont potentiellement exposés au-delà des valeurs limites. Chacune de ces zones a fait l'objet d'une analyse détaillée, et un bilan des actions réalisées depuis 10 ans et programmées à 5 ans, a permis d'affiner et de hiérarchiser les zones en fonction du niveau d'enjeu.

Le Département a mis en œuvre des actions permettant de mieux maîtriser ses impacts acoustiques sur l'environnement. Les actions portent sur :

- Des travaux d'aménagement routier, visant une amélioration de la sécurité routière, et le développement des mobilités durables.
- Le développement des mobilités durables : covoiturage, plans vélo, voies réservées, transports en commun, bacs girondins...
- La réalisation d'études, et d'actions de traitements pour les Points Noirs du Bruit.
- La préservation et le développement des Espaces Naturels Sensibles, via leurs aménagements, et la définition de Zones de Préemption, visant à les développer ; ces actions contribuent à la préservation de zones calmes.
- L'entretien et la rénovation des axes routiers, incluant le renouvellement d'enrobés de chaussée.
- L'amélioration et la rénovation des bâtiments dans le cadre d'OPAH, ou d'actions spécifiques sur les collèges (isolations acoustiques, changements des menuiseries, réhabilitations...).
- La participation financière à des projets menés par les communes et collectivités locales, les bailleurs sociaux et la région.

Le Département poursuit ces actions pour les prochaines années.

Conformément à l'article L572-8 du code de l'environnement, le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des routes départementales de la Gironde a été soumis à la consultation du public pour une durée de deux mois **du 27 octobre au 29 décembre 2025 :**

- sur la plateforme de participation citoyenne du département : **jeparticipe.gironde.fr**
- ainsi que sur registre papier à l'Immeuble Gironde 83 Cours Maréchal Juin à Bordeaux

À l'issue de cette phase de consultation, une analyse des observations émises a été faite et intégrée au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département finalisé.

Les observations portaient principalement sur les thèmes suivants :

Thème	Nombre
Incivilités : demande de radars anti-bruit	3
Murs anti-bruit *Périmètre Bordeaux Métropole ou état :* *Lormont et RN89*	3
RD10 – Langoiran et Lestiac	3
RD116 – Preignac	1

Les actions du Département pour les 5 ans à venir auront globalement pour objectif de :

- Réduire les niveaux sonores le long des voies départementales bruyantes.
- Prendre en compte le bruit en amont des projets.
- Sensibiliser et communiquer auprès des services techniques et du grand public.

Il a ensuite été soumis au vote des élus en Commission Permanente du 12 octobre 2026, puis publié en ligne sur la page Internet dédiée du Département gironde.fr/prevention-bruit.

Pour rappel, les cartes de bruit stratégiques et le PPBE font l'objet d'une révision quinquennale.

SOMMAIRE

1 INTRODUCTION 7

1.1. CADRE REGLEMENTAIRE 7
1.2. LE BRUIT ET LA SANTE 7
1.2.1. Généralités sur le bruit 7
1.2.2. L'unité de mesure : le décibel 8
1.2.3. L'échelle des décibels et quelques repères 8
1.2.4. L'arithmétique des décibels 9
1.2.5. Impact du bruit sur la santé 10
1.3. REGLEMENTATION SUR LE BRUIT 12
1.3.1. La protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles 12
1.3.2. La protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Classement sonore 13
1.3.3. La résorption des Points Noirs du Bruit (PNB) 14
1.3.4. Réduire le bruit au sein des Zones Bruyantes (ZB) 15
1.4. CADRE REGLEMENTAIRE DU PPBE DE LA GIRONDE 16
1.5. METHODOLOGIE D'ELABORATION D'UN PPBE 17
1.6. IDENTIFICATION DU RESEAU CONCERNE PAR LE 4E PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT GIRONDIN . 19

2 CARTES CBS 4 – ÉTABLIES PAR LA DDTM33 20

2.1. SYNTHESE DES RESULTATS DES CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES 20
2.1.1. Les indicateurs utilisés 20
2.1.2. Méthodologie d'élaboration des cartes de bruit 21
2.1.3. Clés de lecture des cartes de bruit 21
2.1.4. Estimation des expositions au bruit 23

3 DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE 24

3.1. IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES ZONES BRUYANTES (ZB) 24
3.1.1. Méthodologie appliquée pour déterminer les zones à enjeux 24
3.1.2. Identification des zones à enjeux 24
3.2. IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES ZONES CALMES (ZC) 29

4 BILAN DU PPBE 2EME ECHEANCE 36

4.1. ACTIONS CURATIVES 36
4.2. ACTIONS PREVENTIVES 36

5 ORIENTATIONS POLITIQUES DEFINIES PAR LE DEPARTEMENT 38

5.1. DOMAINES DE COMPETENCE DU DEPARTEMENT 38
5.2 DOCUMENTS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE ADOPTES DEPUIS 2016 39
5.2.1 Plan résilience 2019 39
5.3 DOCUMENTS STRATEGIQUES AU NIVEAU DES MOBILITES 40
5.3.1 Le Schéma Directeur Routier Départemental 2013–2033 40
5.3.2 La politique cyclable départementale : du Plan Départemental de Déplacement à Vélo 2016 au Plan Gironde à vélo 40
5.3.3 La politique de co-voiturage avec le Plan de relance co-voiturage – Acte II - 2017 42

6 PLAN D'ACTION 43

6.1 REALISEES DEPUIS 10 ANS – 2015 – 2025 44
6.1.1 Grands projets routiers Départementaux 2015 – 2025 44
6.1.2 Les actions en matière de covoiturage 49
6.1.3 Développement de Voies Réservées au co-voiturage 51
6.1.4 Les actions en matière cyclable 52
6.1.5 Les actions en faveur du développement du transport en commun 56

6.1.6 Les actions sur les vitesses, le partage modal 58
6.1.7 Les actions relatives aux projets d'aménagement 58
6.1.8 Entretien annuel des routes 59
6.1.9 Verdissement et électrification de la flotte automobile 59
6.1.10 La politique en matière de bacs girondins 60
6.1.11 Programme de résorption des Points Noirs du Bruit (PNB) – 2020-2021 61
6.1.12 Les actions sur le bâti : collèges et logement social 64
6.1.13 Actions réalisées et programmées sur les 77 Zones Bruyantes 67
6.2 ACTIONS PREVUES POUR LES 5 PROCHAINES ANNEES – 2025 – 2030 68
6.2.1 Schéma des mobilités en cours d'élaboration : Stratégie Girondine pour une mobilité durable . 68
6.2.2 Projets de mobilités à 5 ans : 2025 – 2030 68
6.2.3 Entretien annuel des routes : poursuite de la politique de renouvellement 69
6.2.4 La politique en matière de bacs girondins : maintien des lignes 69
6.2.5 Préservation des zones calmes 70
6.2.6 Actions sur le bâti 70
6.3 NOUVELLES ACTIONS PREVUES PAR LE DEPARTEMENT 71
6.3.1 Poursuite de l'évaluation du trafic routier sur le réseau Départemental 71
6.3.2 Localisation, suivi et traitement des plaintes liées aux nuisances sonores 71
6.3.3 Étudier plus en détail les impacts acoustiques : mesures ponctuelles sur zones bruyantes 72
6.4 SYNTHESE DU PLAN D'ACTIONS DU DEPARTEMENT 73

7 ÉVALUATION ET SUIVI 74

7.1 IMPACT DES MESURES 74
7.2 SUIVI DU PPBE 74

8 BILAN DE LA CONSULTATION PUBLIQUE 75

8.1 MODALITES DE LA CONSULTATION 75
8.2 REMARQUES DU PUBLIC 76
8.3 ELEMENTS DE REPONSE AUX OBSERVATIONS 78
8.3.1 Incivilités : radars anti-bruit 78
8.3.2 Murs anti-bruit 78
8.3.3 RD10 – Langoiran et Lestiac 78
8.3.4 RD116 - Preignac 80

1 INTRODUCTION

1.1. CADRE REGLEMENTAIRE

La Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et sa transposition dans le Code de l'Environnement Français, demandent aux gestionnaires des grandes infrastructures de voies routières circulées par plus 3 millions de véhicules par an de réaliser un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur la base des cartes stratégiques de bruit établies par les services de l'État.

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables.

Conformément au Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le projet de plan expose non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais il recense également les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées.

Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire, ne sont pas visées par la directive.

Le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

1.2. LE BRUIT ET LA SANTE

1.2.1. Généralités sur le bruit

Le son est dû à la différence instantanée entre la pression de perturbation (le bruit) et la pression atmosphérique. Le son, ou vibration acoustique, est un mouvement des particules d'un milieu élastique de part et d'autre d'une position d'équilibre.

L'émission est le mécanisme par lequel une source de son communique un mouvement oscillatoire au milieu ambiant.

La propagation est le phénomène par lequel ce mouvement est transmis de proche en proche à tout le milieu.

La réception est le phénomène par lequel ce son est capté par un dispositif, par exemple un microphone ou une oreille humaine.

Le bruit est un ensemble de sons provoquant, pour celui qui l'entend, une sensation auditive considérée comme désagréable ou gênante.

D'après un rapport d'Acoucité réalisé en 2016 concernant les effets du bruit sur la santé, deux tiers des Français se disent personnellement gênés par le bruit à leur domicile (difficultés d'endormissement, de concentration, fatigue…) et près d'un Français sur six a déjà été gêné au point de penser à déménager. Les Français les plus gênés vivent dans des agglomérations de plus de 30 000 habitants (28% s'y déclarent gênés souvent ou en permanence, 38% pour Paris, Lyon et Marseille) et habitent en appartement. Les transports sont considérés comme la principale source de nuisances sonores (54%).

Parmi les différents transports, la principale source de gêne est la circulation routière (59%), le transport aérien (14%) et le transport ferroviaire (7%). Les autres sources de nuisances sont les bruits liés au comportement (21%) et aux activités industrielles et commerciales (9%). S'agissant du bruit lié à l'exercice d'activités, ce sont les travaux et chantiers qui gênent le plus les Français (31%) loin devant le dépôt et le ramassage des ordures (9%), les activités industrielles ou artisanales (5%), les activités des bars, restaurants, salles de spectacles et discothèques (4%).

Des travaux menés par l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS, source J.Lambert) permettent de bien mesurer quels sont les effets potentiels du bruit au travers des enjeux socio-économiques.

- Dépréciation de la valeur des logements (0,4 à 1,1 % / dB(A)2)
- Coût du bruit des transports : 0,26% du PIB

Une étude de 2009 de l'INRETS corrobore ces données. La pollution de l'air (35%), le bruit (28%) et l'effet de serre (23%) sont cités par les Français comme les trois principaux problèmes environnementaux relatifs aux transports.

Le bruit des transports reste la première nuisance environnementale au quotidien. Il est perçu par 59,4% des Français et gêne plus d'un tiers d'entre eux. Cette gêne est notamment attribuée au trafic routier (30% de gênés), mais aussi au trafic aérien (6,6% de gênés) ; le bruit dû au trafic ferroviaire gênant 2,2% des Français.

Les principaux effets du bruit ressentis sont les perturbations des moments de détente et de repos (1 Français sur 8), et les perturbations du sommeil (1 Français sur 12). Pour être moins gênés par le bruit, plus de 55% des Français se sont équipés de fenêtres isolantes ; un tiers d'entre eux ferment d'ailleurs systématiquement leurs fenêtres pour ne pas être gênés.

1.2.2. L'unité de mesure : le décibel

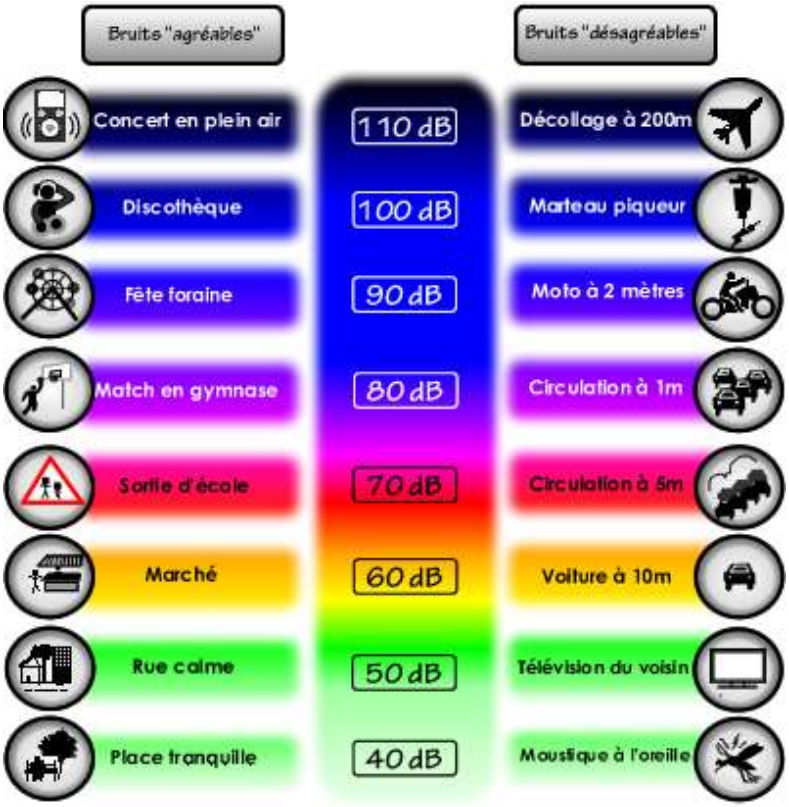
L'unité de mesure du niveau sonore est le décibel (dB) et l'instrument permettant de mesurer un niveau de bruit est le sonomètre. Le son se définit par plusieurs éléments : les fréquences (grave, medium, aigu), la pression acoustique (décibel/ volume sonore).

L'oreille humaine ne perçoit pas toutes les fréquences de la même manière. Pour prendre en compte ce qui est réellement perçu par l'oreille, on utilise la pondération fréquentielle A. On parle alors de décibel A ou dB(A).

1.2.3. L'échelle des décibels et quelques repères

A titre informatif, le schéma ci-dessous présente une correspondance entre l'échelle des niveaux sonores et un type d'ambiance en fonction d'une situation « agréable » ou « désagréable ».

Ces éléments ne sont évidemment présentés qu'à titre indicatif, la perception du bruit ayant un fort aspect subjectif et dépendant du contexte local ou temporel.



1.2.4. L'arithmétique des décibels

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas de manière arithmétique mais logarithmique :

- Lorsque l'on ajoute deux bruits de même intensité, le niveau sonore ne double pas mais augmente seulement de +3 dB.



- Lorsque l'on ajoute un niveau de bruit faible à un niveau de bruit élevé (écart >10 dB), le niveau sonore total est égal au niveau de bruit élevé.

Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (l'augmentation est alors de 10 dB environ).

LES NIVEAUX DE BRUIT NE S'AJOUTENT PAS ARITHMETIQUEMENT		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	**c'est augmenter le niveau sonore de**	**c'est faire varier l'impression sonore**
2	*3 dB*	**Très légèrement :** On fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB.
4	*6 dB*	**Nettement :** On constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB.
10	*10 dB*	**De manière flagrante** : On a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort.
100	*20 dB*	**Comme si le bruit était 4 fois plus fort :** Une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention.
100 000	*50 dB*	**Comme si le bruit était 30 fois plus fort :** une variation brutale de 50 dB fait sursauter.

Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

Diminution de trafic
On considère que lorsque le trafic routier est divisé par 2, le niveau de bruit diminue de 3 dB(A) environ. De plus, une déviation permet de réduire le nombre de poids lourds en centre-ville.
Il est en effet généralement admis qu'un poids lourd émet autant de bruit que 4 à 10 véhicules légers, selon les vitesses pratiquées et les conditions de circulation.

1.2.5. Impact du bruit sur la santé

Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont multiples :

- Perturbations du sommeil (à partir de 30 dB(A)) ;
- Interférence avec la transmission de la parole (à partir de 45 dB(A)) ;
- Effets psycho physiologiques (65 à 70 dB(A)) ;
- Effets sur les performances ;
- Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne ;
- Effets biologiques extra-auditifs ;
- Effets subjectifs et comportementaux ;
- Déficit auditif du au bruit (80 dB(A)) seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail.

Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisirs sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées.

La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil. Les populations socialement défavorisées sont plus exposées au bruit car elles occupent souvent les logements les moins chers à la périphérie de la ville et près des grandes infrastructures de transports.

1.3. REGLEMENTATION SUR LE BRUIT

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992.

La réglementation relative aux nuisances sonores routières s'articule autour du principe d'antériorité.

Lors de la construction d'une infrastructure routière, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement.

Cependant, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

1.3.1. La protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes fixent les seuils réglementaires à ne pas dépasser.

Planche 1 - Niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle (en façade des bâtiments)

Usage et nature	LAeq (6h-22h)	LAeq (22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Établissement d'enseignement	60 dB(A)	-
Établissement de soin, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	-

Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique) :

- Infrastructures concernées : infrastructures routières et toutes les maîtrises d'ouvrages (RN, RD, VC ou communautaire, concédée ou non).
- Horizon : respect sans limite de temps (prise en compte à 20 ans).

Rappel sur la réglementation relative aux projets routiers

Le décret n°95-22 du 9 janvier 1995, relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, concerne les projets faisant l'objet d'une « transformation significative ».

Une transformation est dite « significative » si :

- Elle résulte de travaux (sauf aménagements ponctuels, travaux de renforcement de chaussée, travaux d'entretien).
- Elle engendre à terme, une augmentation de plus de 2 dB(A) de la contribution sonore de la seule route, par rapport à l'évolution prévisible sans aménagement.

Le Maître d'Ouvrage de la route n'est tenu de protéger que les seuls bâtiments dont la construction a été autorisée avant la date de l'arrêté préfectoral fixant l'enquête publique.

La détermination des niveaux sonores maximaux admissibles est régie par l'arrêté du 5 mai 1995, pour les infrastructures routières, et est fonction de la nature des locaux et de la zone d'ambiance sonore préexistante (modérée ou non modérée).

1.3.2. La protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Classement sonore

Si la meilleure prévention contre de nouvelles situations de conflit reste de ne pas construire d'habitations le long des axes à fortes nuisances, les contraintes géographiques et économiques et la saturation des agglomérations, entraînent occasionnellement la création de zones d'habitation dans des secteurs jugés bruyants.

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres existantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit et classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore. Le Préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs. Les services de l'Etat conduisent les études nécessaires pour le compte du Préfet.

Les autorités compétentes en matière d'urbanisme doivent reporter ces informations dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme).

Les autorités compétentes en matière de délivrance de certificat d'urbanisme doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Les voies routières dont le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) dépasse 5 000 véhicules/jours sont classées.

La détermination de la catégorie sonore est réalisée sur la base d'un niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996) ou mesuré selon les normes en vigueur (NF S31-085) à partir des données d'entrée fournies par les gestionnaires (trafic, vitesse, nature du revêtement de chaussée, ...).

Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour se protéger du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin d'arriver aux objectifs de niveau de bruit à l'intérieur des logements suivants : Niveau de bruit de jour 35 dB(A), Niveau de bruit de nuit 30 dB(A).

Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit émis :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L >81	L >76	d = 300 m
2	76 <L <81	71 <L <76	d = 250 m
3	70 <L <76	65 <L <71	d = 100 m
4	65 <L <70	60 <L <65	d = 30 m
5	60 <L <65	55 <L <60	d = 10 m

Dans le Département de la Gironde, le préfet a procédé au **classement sonore des infrastructures concernées par arrêté du 8 février 2023**. Il fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen.

Classement sonore en gironde

Source : site gironde.gouv.fr de la Préfecture de la Gironde

1.3.3. La résorption des Points Noirs du Bruit (PNB)

L'engagement n°153 du Grenelle de l'environnement avait fixé pour objectif « la révision de l'inventaire des points noirs de bruit pour fin 2007, et la résorption en 5 à 7 ans des plus dangereux pour la santé ».

Qu'est-ce qu'un Point Noir Bruit ?

Un Point Noir Bruit (PNB) est un bâtiment sensible (habitation, établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale), ou un ensemble de bâtiments sensibles distants de moins de 200 mètres les uns des autres, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites (voir tableau ci-dessous) et dont la date d'autorisation de construire répond à des critères d'antériorité se rapportant à la décision légale de réalisation du projet d'infrastructure.

Les valeurs limites sont les suivantes :

Indicateurs de bruit Seuils des PNB	Période diurne **LAeq (6h-22h)**	Période nocturne **LAeq (22h-6h)**	Indicateur européen 24h **Lden**	Indicateur européen nuit **Ln**
Bruit routier / LGV	70 dB(A)	65 dB(A)	68 dB(A)	62 dB(A)
Voie ferrée conventionnelle	73 dB(A)	68 dB(A)	73 dB(A)	65 dB(A)
Cumul voie ferrée / route	73 dB(A)	68 dB(A)	73 dB(A)	65 dB(A)

Critères d'antériorité

Le Point Noir du Bruit doit répondre à des critères d'antériorité :

- 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.

Réseaux gérés par les collectivités

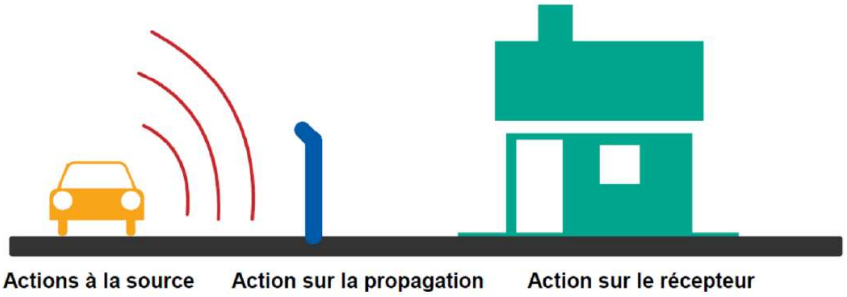
Le plan Bruit de 2009 à 2013 a permis à l'Agence de la transition écologique (ADEME) de s'engager auprès de nombreuses collectivités territoriales afin les aider à traiter les Points Noirs du bruit (PNB) routiers. Les opérations initiées dans le cadre de ce plan devraient se terminer au plus tard en 2020 et auront permis de développer une expertise, d'améliorer les connaissances et d'agir directement sur le traitement de milliers de logements classés PNB.

L'ADEME ne finance plus les opérations de réduction des PNB. Toutefois, certaines collectivités territoriales gestionnaires de l'infrastructure concernée peuvent subventionner des travaux d'isolation.

1.3.4. Réduire le bruit au sein des Zones Bruyantes (ZB)

En dehors des **actions préventives** (réduire le trafic automobile, l'éloigner des zones urbanisées, inversement ne pas construire à proximité des voies circulées, …), différents principes d'actions peuvent être mis en place afin de diminuer l'impact sonore d'une route :

- Actions à la source : diminution du débit de véhicules, diminution de la vitesse de circulation, amélioration du revêtement de chaussée, diminution des émissions sonores des moteurs, etc.
- Actions sur le chemin de propagation : éloignement des routes (déviations), préférer bâtir des bâtiments d'activité en bordures d'axes fortement circulés, qui pourront faire obstacle au bruit, construire des écrans ou merlons anti-bruit, etc.
- Actions sur le récepteur (bâtiment sensible) : isolation acoustique des façades (traitement du clos et du couvert).



1.4. CADRE REGLEMENTAIRE DU PPBE DE LA GIRONDE

Les sources de bruit concernées par la directive sont :

- Les grandes infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental et communal, dépassant les 3 millions de véhicules par an soit 8 200 véhicules/jour,
- Les grandes infrastructures de transport ferroviaire dépassant les 30 000 passages de train par an soit 82 trains/jour,
- Les grandes infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires, de plus de 50 000 mouvements par an,
- Toutes les infrastructures de transport ainsi que les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE) situées dans le périmètre des grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants listées à l'arrêté du 14 avril 2017 modifié.

Les articles R.572-1 à R.572-11 du Code de l'environnement définissent les autorités compétentes en charge de la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent, comme le résume le tableau ci- après.

Infrastructure	Cartes de bruit stratégiques	PPBE
Routes nationales	Préfet du département	Préfet du département
Autoroutes concédées	Préfet du département	Préfet du département
Routes départementales (dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an)	Préfet du département	Conseil départemental
Routes communales ou communautaires (dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an)	Préfet du département	Communes ou Métropole (possibilité pour les communes de répondre à l'obligation en intégrant le PPBE métropolitain)
Toutes les infrastructures routières situées dans la métropole	Métropole	Métropole
Voies ferrées	Préfet du département	Préfet du département
Grands aéroports	Préfet du département	Préfet du département

Le contenu d'un PPBE doit comprendre à minima les éléments suivants (article R.572-8 du Code de l'environnement) :

- Une synthèse des résultats de la cartographie faisant apparaître le nombre de personnes et d'établissements sensibles exposés à un niveau de bruit excessif ainsi que l'évaluation des effets nuisibles du bruit, et la description des infrastructures concernées;
- L'identification et la localisation des zones calmes du territoire, et les mesures permettant de les préserver;
- Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à des niveaux excédant les seuils réglementaires;

- Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des 10 années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires d'infrastructures;
- Les financements et échéances associés à ces mesures, s'ils sont disponibles;
- Les motifs et, le cas échéant, l'analyse des coûts et avantages des mesures retenues;
- L'estimation de la diminution du nombre de personnes exposées permise par la mise en œuvre des mesures prévues;
- Un résumé non technique du plan.

1.5. METHODOLOGIE D'ELABORATION D'UN PPBE

Organisation au sein du territoire et acteurs concernés

Pour donner suite à la publication des cartes de bruit réalisées par l'État, le Département de la Gironde pilote l'élaboration de son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), pour laquelle le bureau d'études Sixense Engineering a été sollicité.

Outils à disposition

Les données exploitées à l'aide du logiciel QGIS® sont les suivantes :

- Cartes du Bruit Stratégiques (CBS) établies par l'État, concernant les axes routiers dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an.
- Les actions engagées par le Département au cours des dix dernières années, et programmées pour les 5 ans à venir.
- Données relatives aux comptages de trafic routiers réalisés récemment.
- Données relatives aux bâtiments : BDTopo® de l'IGN.

Détermination des enjeux

L'analyse des cartes de bruit s'est focalisée sur **les axes cartographiés**, et notamment ceux pour lesquels des habitants ou établissements sensibles sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites définies par les textes à savoir pour le bruit routier : 68 dB(A) pour l'indicateur Lden et 62 dB(A) pour l'indicateur Ln.

Ces enjeux ont été précisés à l'aide de la connaissance locale des acteurs, en comparant les données d'entrées des cartes de bruit avec des données plus récentes sur les voiries, mais également les actions réalisées et programmées.

Définition des objectifs et proposition de plan d'actions

Le PPBE a vocation à répondre aux 3 grands objectifs suivants, inscrits dans la Directive Européenne :

- Réduire le bruit dans les zones sensibles trop exposées.
- Prévenir les effets du bruit en amont des projets d'aménagements.
- Définir et préserver les zones de calme.

Ces objectifs sont définis plus précisément pour répondre aux principaux enjeux.

Les types d'actions à mettre en œuvre pour répondre à ces objectifs peuvent être des actions correctives ou préventives. Les actions peuvent se situer à la source, sur le chemin de propagation et/ou au niveau du bâtiment sensible.

Le choix d'une action plutôt qu'une autre est réalisé en fonction d'une analyse technico-économique, d'une possible opportunité, de la facilité de mise en place.

Méthode de consultation du public

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été porté à la consultation du public du **27 octobre au 29 décembre 2025**.

- Sur la plateforme de participation citoyenne du département : **jeparticipe.gironde.fr**
- Ainsi que sur registre papier à l'Immeuble Gironde 83 Cours Maréchal Juin à Bordeaux

À la suite de la consultation du projet de PPBE par le public, une synthèse des observations a été établie et intégrée au présent document.

À l'issue de la consultation, le PPBE a été arrêté par délibération du conseil départemental, le 12 octobre 2026, puis transmis au préfet du département de la Gironde, et rendu consultable sur le site internet de la collectivité.

1.6. IDENTIFICATION DU RESEAU CONCERNE PAR LE 4E PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT GIRONDIN

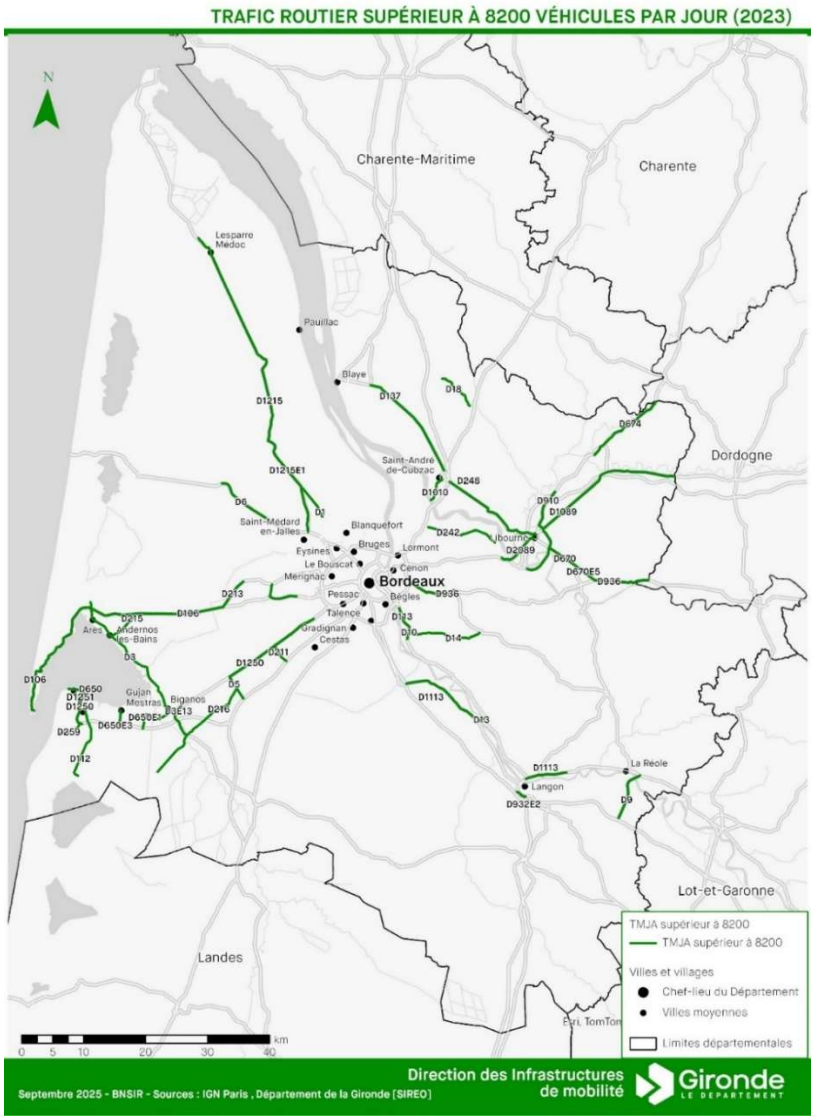
Le 4e Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département est établi sur la base des Cartes de Bruit Stratégiques de 4ème échéance (CBS4) arrêtées par le préfet.

Le Département a constaté que certaines portions de RD au trafic supérieur à 8 200 véhicules par jour n'avaient pas été recensées dans les CBS4. Le Système d'Information Géographique (SIG) a servi de base pour établir la cartographie ci-dessous qui recense les portions concernées les plus à jour au moment de l'élaboration du présent document.

Ne sont considérées que les routes cartographiées et qui supportent un trafic annuel routier supérieur à 3 millions de véhicules (soit 8 200 véhicules par jour).

Planche 2 - Réseau routier départemental concerné par le PPBE (source Département)

La carte des trafics routiers supérieurs à 8 200 véhicules/jour (données 2023) ci-dessous fait ressortir quelques axes routiers départementaux qui ne figurent pas dans la liste des CBS 4. Une analyse plus fine du trafic sur ces axes sera nécessaire pour vérifier s'ils doivent être ou non pris en compte pour l'élaboration des futures CBS5.



2 CARTES CBS 4 – ÉTABLIES PAR LA DDTM33

2.1. SYNTHESE DES RESULTATS DES CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES

Les cartes de bruit ont été établies par l'État. Elles servent de diagnostic pour l'identification des zones impactées par le bruit et pour l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Elles ne sont pas des documents opposables.

Les cartes de bruit stratégiques sont des documents de diagnostics à l'échelle de grands territoires. Elles visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transports et de certaines industries. Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire, ne sont pas représentées sur ce document.

Elles constituent un premier état des lieux des nuisances sonores du territoire, en termes d'exposition au bruit de la population et des établissements sensibles.

Leur lecture ne peut être comparée à des mesures de bruit sans un minimum de précaution, mesures et cartes ne cherchant pas à représenter les mêmes effets ; il s'agit au travers des cartes d'essayer de représenter un niveau de gêne.

L'analyse de ces cartes doit être faite en connaissance de cause des paramètres de réalisation :

- Les niveaux de bruit sont calculés à une hauteur de 4m (hauteur imposée par les textes réglementaires) ;
- Les niveaux de bruit sont calculés avec des trafics moyens sur l'année (Trafic Moyen Journalier Annuel ou TMJA, etc.) ;
- Les cartes sont réalisées à une échelle macroscopique (1/25000).

Leur analyse permet d'identifier les bâtiments potentiellement exposés à des niveaux de bruit importants. Ce constat est toutefois objectivé par les éléments d'information plus récents, des mesures ponctuelles de bruit et la connaissance des acteurs locaux.

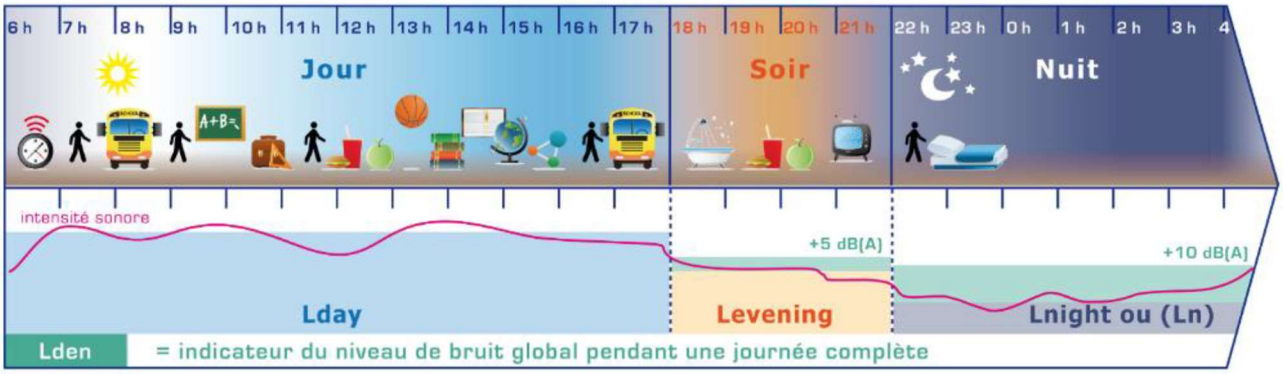
2.1.1. Les indicateurs utilisés

La Directive Européenne impose aux États membres l'utilisation des indicateurs Lden et Ln.

Indicateurs de bruit

Le Lden caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « Lday, Levening, Lnight », niveaux sonores moyens sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.

Le Lnight (Ln) est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.



Dès lors que l'on passe à la phase de traitement ou définition d'un Point noir du bruit, les analyses se basent également sur des indicateurs règlementaires français LAeqT (T correspond à une période de 24 heures) et sur des seuils antérieurs à l'application de la directive :

- LAeq(6h-22h) pour la période diurne
- LAeq(22h-6h) pour la période nocturne.

2.1.2. Méthodologie d'élaboration des cartes de bruit

La 4ème échéance de réalisation des cartes stratégiques du bruit pour le compte de la Gironde pour les voies supportant un trafic annuel de 3 millions de véhicules (soit environ 8 200 véhicules par jour) date de mai 2022. Elles sont visibles sur le site suivant :

Cartes de Bruit Stratégiques 4 (CBS) des infrastructures en Gironde (Source : DDTM33)

https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=55df9a41-9cbb-40a4-aec0-713608565a8d

L'exposé sommaire de la méthodologie utilisée pour réaliser les cartes de bruit et les **principales hypothèses** sont décrits dans le Résumé Non Technique accompagnant les cartes de bruit. L'année de référence pour les hypothèses de trafic routier n'est pas précisée.

> Les cartes de bruit constituent un premier « référentiel » construit à partir des données officielles disponibles au moment de leur établissement. Elles sont destinées à évoluer (intégration de nouvelles données…) et doivent être mises à jour a minima tous les 5 ans.
>
> Du fait de la méthodologie recommandée par les textes (calcul à 4 m de hauteur, prise en compte de la façade la plus bruyante), les résultats d'exposition au bruit ont tendance à **surestimer** la part de la population concernée.

Les cartes de bruit européennes sont le résultat d'une approche macroscopique et les décomptes de population présentés résultent d'estimations qui ne sont pas une restitution stricte de la réalité.

2.1.3. Clés de lecture des cartes de bruit

Des cartes et des chiffres

Le contenu et le format de ces cartes répondent aux exigences réglementaires issues de la Directive Européenne 2002/49/CE sur la gestion du bruit dans l'environnement.

Les cartes de bruit, établies à l'échelle 1/25000 comportent, conformément à la règlementation :

- Des cartes de niveau sonore pour une « situation de référence » (**cartes dites de type a**), faisant apparaître des courbes de niveau sonore équivalent sur le territoire.

- Des cartes de dépassement, représentant les zones où les niveaux sonores modélisés dépassent les seuils réglementaires (**cartes de type c**). Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements d'enseignement et de soins/santé.

- Les seuils limites sont définis à l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 :

Lden	Ln
68 dB(A)	62 dB(A)

Les cartes de bruit permettent d'estimer l'exposition de la population et de bâtiments sensibles aux différents niveaux de bruit.

Qu'appelle-t-on bâtiments sensibles ?

Il s'agit des bâtiments habités ou à usage d'enseignement ou de santé. Ces bâtiments sont à protéger au regard des nuisances sonores.

Illustration des 2 types de carte

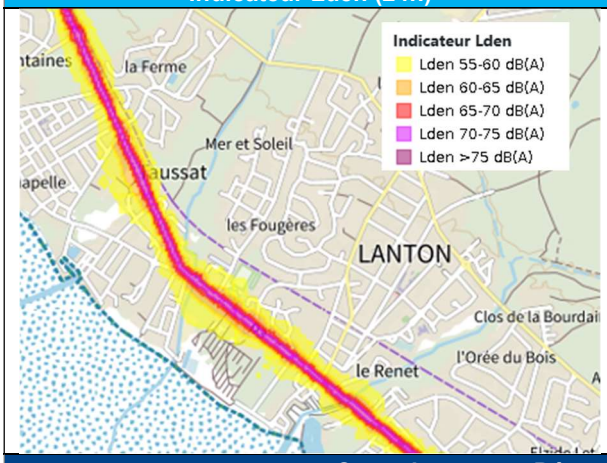
La planche ci-dessous présente pour illustration un extrait des cartes de bruit de type a et de type c, sur le département de la Gironde.

La cartographie représente des courbes isophones tracées par tranche de 5 dB(A) à partir de 50 dB(A) pour la période nocturne et de 55 dB(A) pour la période de 24h.

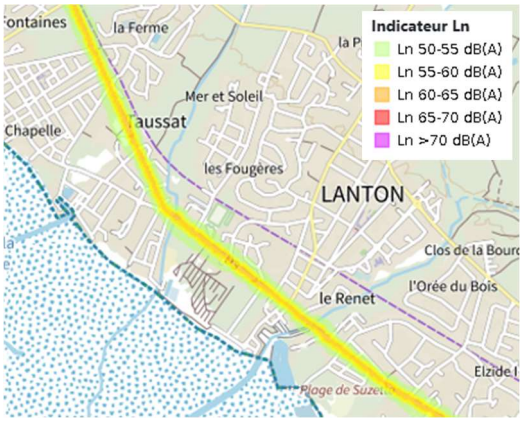
Planche 3 - Illustration des cartes de bruit de type a et c

Carte de type a – niveaux sonores

Indicateur Lden (24h)



Indicateur Ln (22h-6h)

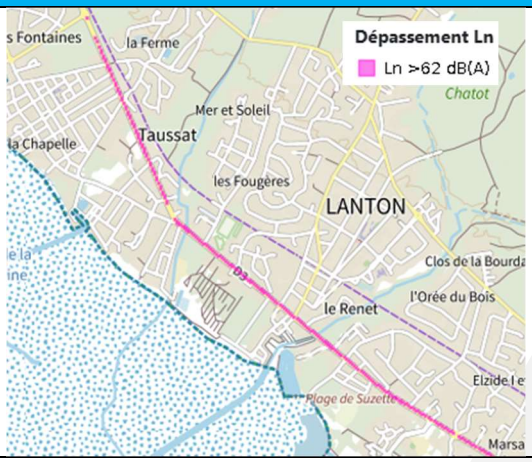


Carte de type c – Dépassement des valeurs limites

Indicateur Lden (24h)



Indicateur Ln (22h-6h)



Les cartes de type a ou cartes des niveaux d'exposition au bruit font apparaître par pas de 5 dB(A) les zones exposées à plus de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln.

Les cartes de type c ou cartes de dépassement des valeurs limites représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées. On considère qu'il s'agit du seuil à partir duquel un bruit va provoquer une « gène » pour les habitants.

2.1.4. Estimation des expositions au bruit

Les résultats présentés sont issus du rapport contenant les tableaux de résultats et le résumé non technique accompagnant les cartes de bruit stratégiques.

CBS 4 – Résumé non technique établi par le CEREMA

https://www.gironde.gouv.fr/contenu/telechargement/64865/483088/file/Resume_non_concede.pdf

- **4 249 personnes** sont potentiellement exposées à des niveaux supérieurs à 68 dB(A) pour les voies départementales de la Gironde (période diurne).
- **1 716 personnes** sont potentiellement exposées à des niveaux supérieurs à 62 dB(A) pour les voies départementales de la Gironde (période nocturne).
- **8 établissements sensibles** (enseignement et santé) sont a priori exposés au-delà des niveaux de bruit limites à 68 dB(A) pour les voies départementales de la Gironde (période diurne), notamment :
    - D215 – ZB01 – Collège André LAHAYE à ANDERNOS
    - D1113 – ZB04 – Collège Georges Brassens de PODENSAC

3 DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE

3.1. IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES ZONES BRUYANTES (ZB)

L'analyse des cartes de type c permet de visualiser les secteurs impactés et d'identifier précisément les bâtiments concernés, constituant des zones à enjeux dans le cadre de l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

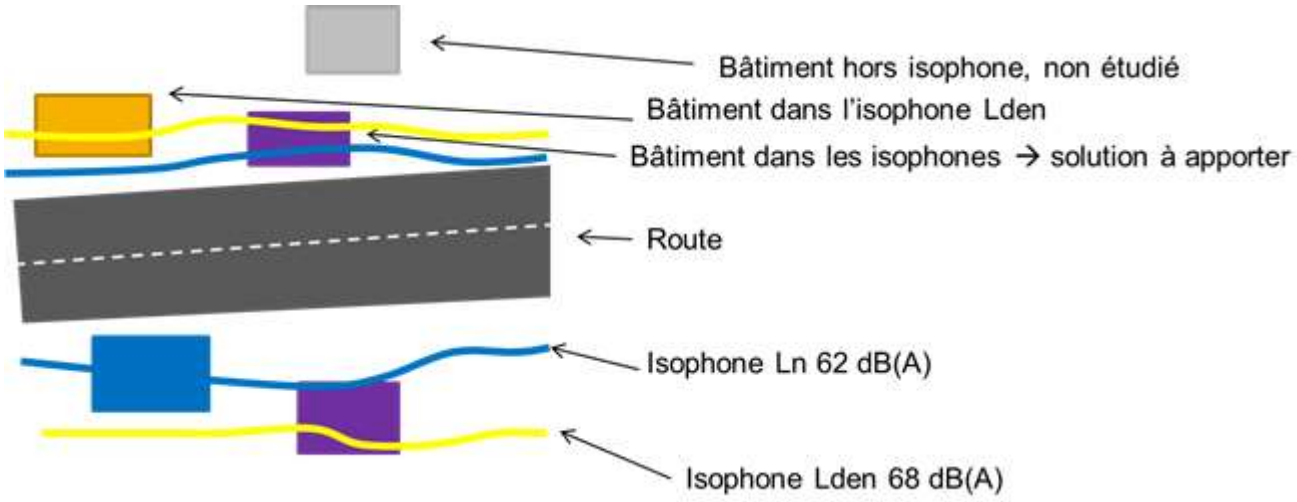
3.1.1. Méthodologie appliquée pour déterminer les zones à enjeux

Détermination des bâtiments impactés et des zones à enjeux

La détermination des zones à enjeux s'appuie sur l'analyse détaillée des cartes de type c, qui présentent les zones de dépassement des valeurs limites définis pour les 2 indicateurs réglementaires Ln et Lden.

La méthode consiste, par analyse cartographique, à identifier tous les bâtiments situés dans les zones délimitées par les isophones Lden 68 dB(A) et Ln 62 dB(A).

Planche 4 - Détermination des bâtiments impactés à étudier



Détermination de la sensibilité du bâti

Les bâtiments exposés sont caractérisés visuellement en termes d'usage et de sensibilité : habitat, ou établissement d'enseignement ou établissement de santé, ou autre. Les autres bâtiments sont considérés non sensibles et ne sont pas visés par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

3.1.2. Identification des zones à enjeux

L'analyse détaillée des cartes de type c permet d'identifier les bâtiments situés à l'intérieur des zones de dépassements des valeurs limites.

Des zones à enjeux sont définies en regroupant par secteur les bâtiments sensibles exposés au-delà des valeurs limites.

77 zones sont identifiées. Elles sont décrites dans le tableau ci-après par les attributs suivants :

- Nom de RD, et Point repère (PR) de début et de fin du secteur.

- La Maison Départementale des Infrastructures de Mobilité (MDIM) qui gère l'entretien de la route concernée : Haute-Gironde, Médoc, Grave Entre-Deux-Mers, Bassin d'Arcachon, Libournais et Sud-Gironde.
- Le nombre de bâtiments sensibles exposés au-delà des valeurs limites de 68 dB(A) en Lden, et de 62 dB(A) en Ln.
- Le nom du/des établissement(s) sensible(s) exposé(s) au-delà des seuils, le cas échéant.
- Le **niveau d'exposition** de la zone.

Le niveau d'exposition est défini en fonction du nombre de bâtiments exposés au-delà des seuils, et de l'estimation du nombre de personnes exposées, selon l'indicateur Lden et l'indicateur Ln.

On obtient un score d'exposition calculé comme suit :

$$Score\ d'exposition = Nb\ personnes\ exposées\ Lden + 2 \times Nb\ personnes\ exposées\ Ln$$

4 niveaux d'exposition sont définis :

Niveau d'exposition	Score d'exposition	Nombre de zones concernées
Très faible	Inférieur à 10	**11**
Faible	Entre 10 et 49	**20**
Moyen	Entre 50 et 99	**20**
Fort	Entre 100 et 999	**24**
Très fort	Supérieur à 1000	**2**

Le niveau d'exposition ne tient pas compte des actions déjà réalisées ou programmées sur ces secteurs. Il traduit le niveau sonore d'exposition tel qu'indiqué par les cartes de bruit, qui sont issues d'un calcul.

Planche 5 - Description des 77 Zones Bruyantes (ZB)

RD	Nom Zone	MDIM	PR_début	PR_fin	Bâtiments exposés		Niveau d'exposition
					Lden>68dB	Ln>62dB	
D3	D3-ZB02	Bassin d'Arcachon	74+800	76+500	27	3	Fort
D3	D3-ZB03	Bassin d'Arcachon	77	79+500	71	4	Fort
D3	D3-ZB04	Bassin d'Arcachon	82	85	134	30	Très fort
D3	D3-ZB05	Bassin d'Arcachon	86	88	42	0	Moyen
D3	D3-ZB06	Bassin d'Arcachon	88	89+500	34	0	Fort
D3	D3-ZB07	Bassin d'Arcachon	91+500	92+500	48	14	Fort
D3	D3-ZB08	Bassin d'Arcachon	93	94+500	50	9	Fort
D3	D3-ZB09	Bassin d'Arcachon	96	95	16	2	Faible
D3	D3-ZB10	Bassin d'Arcachon	99+300	96	90	16	Fort
D3	D3-ZB11	Bassin d'Arcachon	101	101+800	7	0	Faible
D3	D3-ZB12	Bassin d'Arcachon	102	104	37	9	Fort
D3E13	D3E13-ZB01	Bassin d'Arcachon	0	1+500	5	1	Faible
D5	D5-ZB01	Bassin d'Arcachon	56	56+500	14	1	Moyen
D106	D106-ZB01	Bassin d'Arcachon	12+500	24	34	10	Fort
D106	D106-ZB02	Bassin d'Arcachon	25+500	25+500	2	1	Très faible
D106	D106-ZB03	Bassin d'Arcachon	28	30	6	2	Faible
D106	D106-ZB04	Bassin d'Arcachon	33	33	1	0	Très faible
D106	D106-ZB05	Bassin d'Arcachon	37	38	5	3	Faible
D106	D106-ZB06	Bassin d'Arcachon	49	52	12	0	Faible
D106	D106-ZB07	Bassin d'Arcachon	52	54+500	40	10	Fort
D106	D106-ZB08	Bassin d'Arcachon	55+500	61+500	112	10	Fort
D106	D106-ZB09	Bassin d'Arcachon	65+500	67	29	0	Moyen
D106	D106-ZB10	Bassin d'Arcachon	68	69	23	1	Moyen
D112	D112-ZB02	Bassin d'Arcachon	2	2+500	1	0	Très faible
D112	D112-ZB03	Bassin d'Arcachon	7	11+500	12	0	Faible
D211	D211-ZB02	Bassin d'Arcachon	38+500	40	4	0	Très faible
D215	D215-ZB01	Bassin d'Arcachon	3	5+500	71	4	Fort
D216	D216-ZB01	Bassin d'Arcachon	9	11	15	0	Faible
D216	D216-ZB02	Bassin d'Arcachon	11+500	11+900	14	2	Moyen
D216	D216-ZB03	Bassin d'Arcachon	18	19+300	3	2	Faible
D650	D650-ZB01	Bassin d'Arcachon	3+500	1+500	15	0	Moyen
D650	D650-ZB02	Bassin d'Arcachon	5	6	15	0	Moyen
D650	D650-ZB03	Bassin d'Arcachon	10+500	13	56	0	Fort
D650	D650-ZB04	Bassin d'Arcachon	13+800	17	17	0	Moyen
D650	D650-ZB05	Bassin d'Arcachon	18+500	22	145	31	Très fort
D650E1	D650E1-ZB01	Bassin d'Arcachon	1	6	10	1	Moyen
D650-E3	D650-E3-ZB01	Bassin d'Arcachon	0	1	4	0	Faible
D1250	D1250-ZB01	Bassin d'Arcachon	12	17	25	0	Moyen
D1250	D1250-ZB02	Bassin d'Arcachon	20	20+500	1	0	Très faible
D1250	D1250-ZB03	Bassin d'Arcachon	24	25	11	0	Faible
D1250	D1250-ZB04	Bassin d'Arcachon	27	28+500	6	0	Faible
D1250	D1250-ZB05	Bassin d'Arcachon	44+300	47	10	1	Faible
D10	D10-ZB01	Grave Entre-Deux-Mers	91	92+500	13	7	Moyen
D108	D108-ZB01	Grave Entre-Deux-Mers	14	15+500	8	0	Faible
D113	D113-ZB01	Grave Entre-Deux-Mers	26+840	29	2	0	Très faible
D242	D242-ZB01	Grave Entre-Deux-Mers	1+500	3	2	0	Très faible
D936	D936-ZB01	Grave Entre-Deux-Mers	6	14	103	40	Fort
D1113	D1113-ZB01	Grave Entre-Deux-Mers	50	54	94	58	Fort
D1113	D1113-ZB02	Grave Entre-Deux-Mers	48	49	44	0	Fort
D1113	D1113-ZB03	Grave Entre-Deux-Mers	46	47	9	0	Faible

RD	Nom Zone	MDIM	PR_début	PR_fin	Bâtiments exposés		Niveau d'exposition
					Lden>68dB	Ln>62dB	
D1113	D1113-ZB04	Grave Entre-Deux-Mers	42	44+500	70	9	Fort
D137	D137-ZB01	Haute-Gironde	2	18	91	53	Fort
D1010	D1010-ZB02	Haute-Gironde	23+200	25	19	4	Moyen
D670	D670-ZB02	Haute-Gironde / Libournais	2	11	96	53	Fort
D670	D670-ZB03	Libournais	12	20	132	82	Fort
D670	D670-ZB05	Libournais	24	26	15	8	Moyen
D670	D670-ZB06	Libournais	26	28	14	14	Moyen
D670E5	D670E5-ZB01	Libournais	0+500	3+500	17	9	Moyen
D674	D674-ZB01	Libournais	0	0	1	1	Très faible
D910	D910-ZB01	Libournais	14+300	16	29	6	Fort
D910	D910-ZB02	Libournais	16+500	18	11	1	Faible
D910	D910-ZB03	Libournais	18	20	24	8	Moyen
D936	D936-ZB03	Libournais	38+800	47+500	155	85	Fort
D1089	D1089-ZB01	Libournais	14+500	19	16	13	Moyen
D1089	D1089-ZB02	Libournais	20	25	53	21	Fort
D1089	D1089-ZB03	Libournais	26	27+500	1	1	Très faible
D2089	D2089-ZB02	Libournais	31	34	20	2	Moyen
D1	D1-ZB01	Médoc	4+580	4+580	1	0	Très faible
D1	D1-ZB02	Médoc	6	6	6	3	Faible
D1	D1-ZB03	Médoc	7	10	22	4	Moyen
D6	D6-ZB03	Médoc	22	27	5	2	Faible
D1215	D1215-ZB01	Médoc	61	62+300	17	1	Faible
D1215	D1215-ZB02	Médoc	60	58	13	8	Moyen
D1215	D1215-ZB04	Médoc	32+500	35+800	60	27	Fort
D1215	D1215-ZB05	Médoc	31	31	13	5	Faible
D1215	D1215-ZB06	Médoc	15+300	15+300	3	0	Très faible
D1113	D1113-ZB07	Sud-Gironde	20	26G+793	99	41	Fort

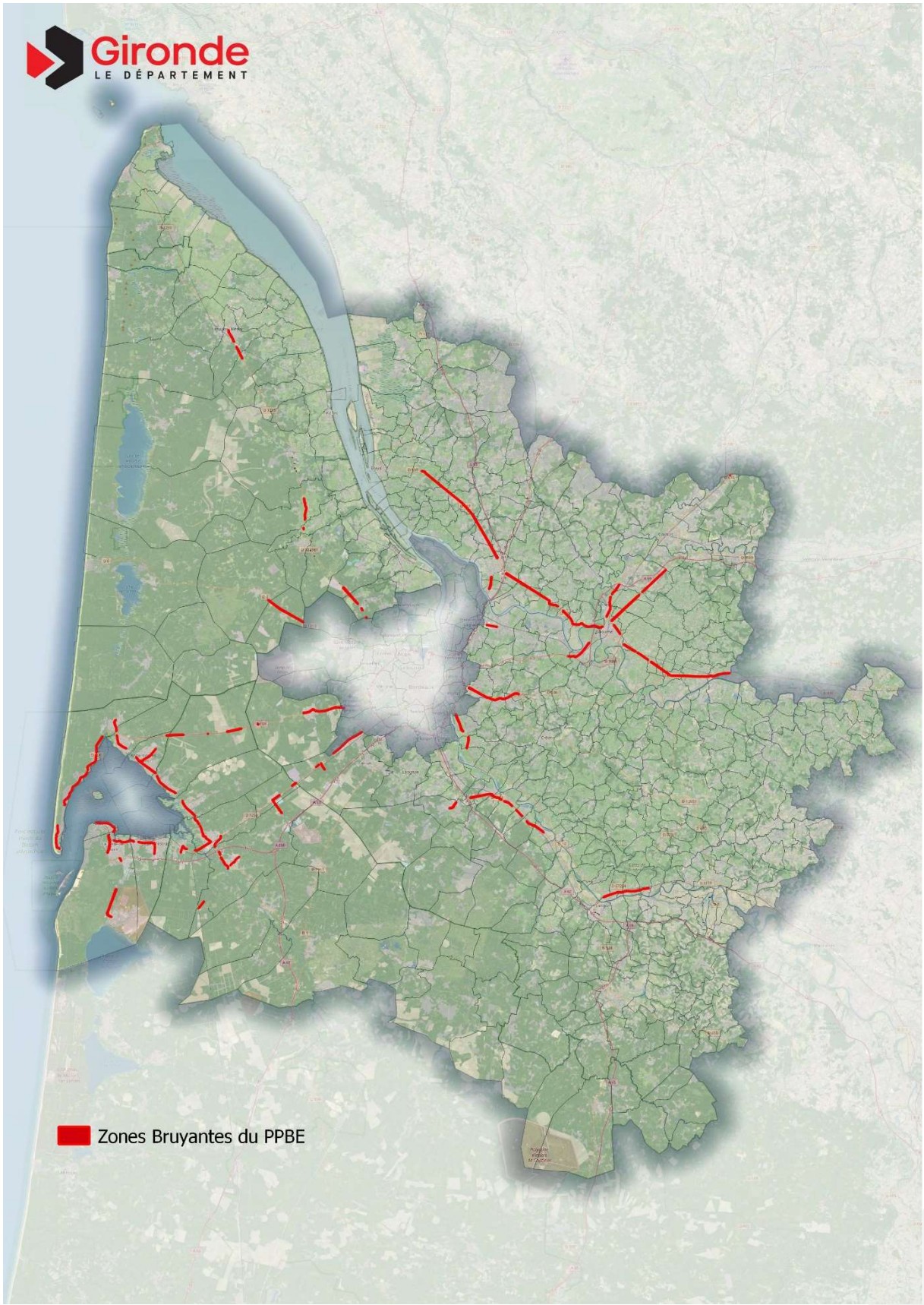
- **Ces 77 zones sont repérées sur la carte suivante, à l'échelle départementale.**

Une carte par Maison Départementale des Infrastructures de Mobilité (MDIM) a également été éditée pour faciliter la lecture à une échelle plus locale (voir en annexe 2 en fin de document).

Les 77 zones ci-dessus incluent à la fois les sections de Routes Départementales issues des Cartes de Bruit Stratégiques 4 ainsi que d'autres sections de routes départementales (non recensées dans les CBS4) présentant un trafic supérieur à 8 200 véhicules/ jour et qui figuraient ou non dans les précédentes Cartes de Bruit Stratégiques.

Une régularisation et analyse sera à mener dans le cadre de l'élaboration des CBS de 5e échéance.

Planche 6 - Localisation des 77 Zones Bruyantes (ZB) identifiées (échelle départementale)



3.2. IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES ZONES CALMES (ZC)

Les zones calmes sont définies dans le Code de l'Environnement français (article L572-6) comme des « **espaces extérieurs remarquables** par leur **faible exposition au bruit**, dans lesquels l'autorité compétente souhaite **maîtriser l'évolution** de cette exposition compte-tenu des **activités humaines pratiquées ou prévues** ». L'article 5 du décret n°2006-316 prévoit que le PPBE contienne « s'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes ».

Lieux dédiés au repos, à la détente, les zones calmes véhiculent une **fonction d'agrément**. Plus concrètement, ces espaces pourraient être qualifiés non seulement par :

- Un **environnement acoustique singulier** (niveau de faible pression acoustique, distinction aisée des sons, présence de sons appréciés : sons naturels, humains). « Le seuil de 55 dB(A) est couramment donné comme référence pour identifier des zones calmes. Ce n'est pas possible dans le cas présent car cette information n'est pas disponible au sein des cartes de bruit produites le long des grandes infrastructures de transport. »

- Et plus largement un **cadre agréable sur le site et ses pourtours**, révélateur d'une certaine ambiance urbaine (absence d'activités industrielles, mobilier urbain propice à la détente et aux relations sociales) ou d'un espace naturel remarquable (forêt, grand parc…).

Constat

Le présent Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement concerne en premier lieu **un réseau de voiries**, linéaire par essence. D'une part, les marges de manœuvre sont donc très réduites en matière de préservation et de conquête des zones calmes. Aussi l'intérêt de définir des zones calmes de ressourcement pour les populations reste limité.

Toutefois, via le respect de la réglementation liée à la construction de nouvelles voies, le Département veille à limiter l'impact environnemental de ses nouvelles infrastructures.

Ces projets intègrent notamment la « non-dégradation de l'environnement » et notamment la création de zones tampon ou zones de compensation, pour parer à la création de nouvelles zones de nuisances. Certaines de ces zones de compensation sont parfois converties en Espaces Naturels Sensibles, pour lesquels des actions de préservation sont déjà mises en œuvre.

Les Espaces Naturels Sensibles

Le Conseil Départemental est concerné par la directive en sa qualité de gestionnaire d'infrastructures. Du fait de sa compétence liée à la politique des Espaces Naturels Sensibles (ENS), il gère également des Espaces Naturels Sensibles et soutient la gestion et la valorisation de certains espaces de nature présentant des enjeux paysagers.

La finalité d'utilité sociale est double : d'une part financer par des actions d'acquisition, d'aménagement et de gestion d'espaces naturels « remarquables » pour permettre l'ouverture au public (exception pour certains espaces sanctuarisés) et d'autre part, répondre à une demande sociale accrue de nature, en finançant des actions de préservation d'espaces naturels « ordinaires » proches des villes et facilement accessibles.

Le Département de la Gironde agit pour **la protection et la valorisation des espaces naturels sensibles**. Il assure leur gestion et organise des actions de sensibilisation à l'environnement pour permettre au public de visiter ces sites préservés en accès libres, ou accompagnés par des guides naturalistes.

Leur préservation présente un enjeu en termes de biodiversité, mais également potentiellement vis-à-vis du bruit.



On dénombre 126 Espaces Naturels Sensibles départementaux sur le territoire Girondin représentant 11 174,78 ha au total, dont 40 sites aménagés pour l'accueil du public.

Liste des Espaces Naturels Sensibles Départementaux à ce jour :

ENS	ENS aménagés ouverts au public
- Forêt du Barp	- Prés salés de Gujan
- Palus du Bec d'Ambès	- Domaine de Blasimon
- Coulée verte de Cantaranne	- Marais du Gua
- Rives de l'étang de Lacanau	- Forêt de Migelane
- Le Grand Crohot	- Domaine d'Hostens Gat Mort
- Delta de la Leyre	- Vallée du Ciron
- Forêt de Louchats	- Carrière de Jeandillon
- Jaumot	- Vallée de l'Isle
- Dortoir d'aigrettes	- Vallée de la Pimpine
- Etang de Cousseau	- Dunes du Cap-Ferret
- Les Abberts – Navalette	- Saint-Brice – La Coulin
- Forêt de Castillonville	- Domaine de Certes et de Graveyron
- Tour du marais du Logit	- Ile Nouvelle
- Lagune de Contaut	- Réservoirs de Piraillan
- Rives de l'étang d'Hourtin-Carcans	- Dune du Pilat
- Forêt de Cabanac	- Dune et Pointe de Grave
- Palu de Molua	- Les Mattes de Paladon
- Marais du Conseiller	- Camicas
- Station botanique à Bruyère de l'ouest	- Près-salés Est de la Teste de Buch
- Bocage de Garonne	- Site de Monco
- Prairies de Vensac	- Ile de Raymond

ENS	ENS aménagés ouverts au public
- Palus de Dordogne	- Zone humide des jardins de la Hure
- Marais de la Vergne	- Vallée de l'Eau Blanche
- Vallée du Moron	- Site de Sanche
- Canal des Landes	- Parc Panoramis
- Ferme de Mourtagne	- Parc Beauval
- Etangs du Bran et du Martinet	- Parc Rozin
- Réserve Naturelle Géologique	- Parc du Cypressat
- Marais de Talais	- Parc Castel
- Vallée du Ciron – Hure	- Parc de la Burthe
- Marais de Bruges	- Parc de l'Ermitage
- Bocage de Pajas	- Parc Palmer
- Coulée verte du Betey	- Le bois des sources du Peugue
- Canal des Etangs	- Lac de la Prade
- Vallée de la Leyre	- Zone humide des Barrails
- Marais boisé de Naujac	- Carroy
- Vallée du Gat Mort	- Zone humide du lac de Laubesc
- Bois de Taussat	- Domaine de Tanais
- Domaines de Ruat et de Bayonne	
- Ile Paté	
- Etang de Carcans - Hourtin	
- Dune de l'Amelie	
- Fleury - Delta de l'Eyre	
- Etang de Lacanau	
- Ile de Malprat – Port des Tuiles	
- La Grande Ile	
- Dune de Vensac	
- Ile aux oiseaux	
- Butte de la lot	
- Ile de Patiras	
- Dunes et forêts du Porge	
- Ile d'Ambès	
- Le vasard de Beychevelle	
- Site de Mugron	
- Marais des Agaçats	
- Lac de Bénédicte	

ENS
- Site de la Vanne
- Site des Chèvres
- Réserve Naturelle des Prés salés
- Bardes d'Abzac
- Marais de Talaris
- Lac de Laromet
- Forêt dunaire atlantique de Lège-Cap-Ferret
- Vallée du Beuve
- Marais d'Arcins
- Vallée du Brion
- Site du Grenet
- Lède de Pellegrin
- Site du SMABVC
- Site de l'Aubarède
- Site naturel du Normandin
- Vallée de la Livenne
- Bocage de Dordogne
- Vallée des Jalles - Saint Médard
- Vallée de la Pimpine - SIETRA
- Gravière de Lauvirat
- Vallée de la Dronne
- Etang de Berdassit
- Boisements et landes de Lassale
- Prairies humides du Port de Goulée
- Prairies de Bourg
- Prairies humides de Castéra
- Carrière de la Lustre
- Prairies de Gajac
- Coteau de Pujols
- Piqueyrot
- Vallée de la Bassanne - Sigalens
- Lagunes de Sauviac - Sauviac

Espaces Naturels Sensibles (ENS) gérés par le Département :

https://www.gironde.fr/environnement/decouverte-des-espaces-naturels-de-gironde

Ces lieux offrent un ressourcement naturel pour les habitants et il serait intéressant de connaître les niveaux sonores auxquels ils sont exposés, afin notamment de conforter leur statut de zone calme.

Le tableau suivant présente les 17 Espaces Naturels Sensibles classés qui bordent des zones bruyantes le long des RD, et peuvent constituer des zones de ressourcement à préserver dans le temps, pour les habitants situés le long de routes départementales bruyantes.

Nom ENS	MDIM	RD concernée et Zone bruyante
Vallée du Moron	HG	D137-ZB01
Vallée de l'Isle	L	D910-ZB01 et D910-ZB02
Palus de Dordogne	L	D670-ZB05
Bocage de Pajas / de Garonne	GEDM	D1113-ZB01
Ile de Raymond	GEDM	D1113-ZB03 et ZB-04
Le Bois des sources du Peugue	BA	D1250-ZB01
Vallée de la Leyre	BA	D3E13-ZB01 / D3-ZB11, ZB12 / D650-ZB01
Delta de la Leyre	BA	D650-ZB01 et ZB02 / D3-ZB9 et ZB10 / D650E1-ZB01
Prés Salés Est de la Teste de Buch	BA	D650-ZB04
Canal des Landes	BA	D112-ZB03
Camicas	BA	D1250-ZB05 et D650-ZB05
Dunes du Cap-Ferret	BA	D106-ZB09 et ZB10
Réservoirs de Piraillans	BA	D106-ZB08
Réserve Naturelle des Pré-Salés	BA	D106-ZB06
Marais des Agaçats	BA	D106-ZB06
Saint Brice – Le Coulin	BA	D3-ZB04
Domaine de Certes et de Graveyron	BA	D3-ZB06 et 07

Les Zones de Préemption des ENS

Le Département est acquéreur prioritaire sur certains territoires sensibles appelés Zones de Préemption au titre des Espaces Naturels Sensibles (ZPENS).

- Compte tenu du contexte girondin très dynamique (démographie, développement etc..), le **Département a souhaité que la politique ENS soit offensive afin de préserver de nombreux terrains à enjeux environnementaux**. Ainsi de nouvelles ZPENS sont créées chaque année en accord avec les communes et communautés de communes. Ces zones sont au nombre de 71 et couvrent une surface de 26 875 hectares (chiffres Juin 2025).

Le Département peut acquérir, et aider les collectivités locales à acquérir des parcelles au titre des Espaces Naturels Sensibles. Ces terrains sont dès lors protégés de tous projets de construction et ouverts au public (sauf si la fragilité du milieu s'y oppose).

Planche 7 - Carte des ENS, ZPENS (Zones de Préemption des Espaces Naturels Sensibles 2024) et zones bruyantes

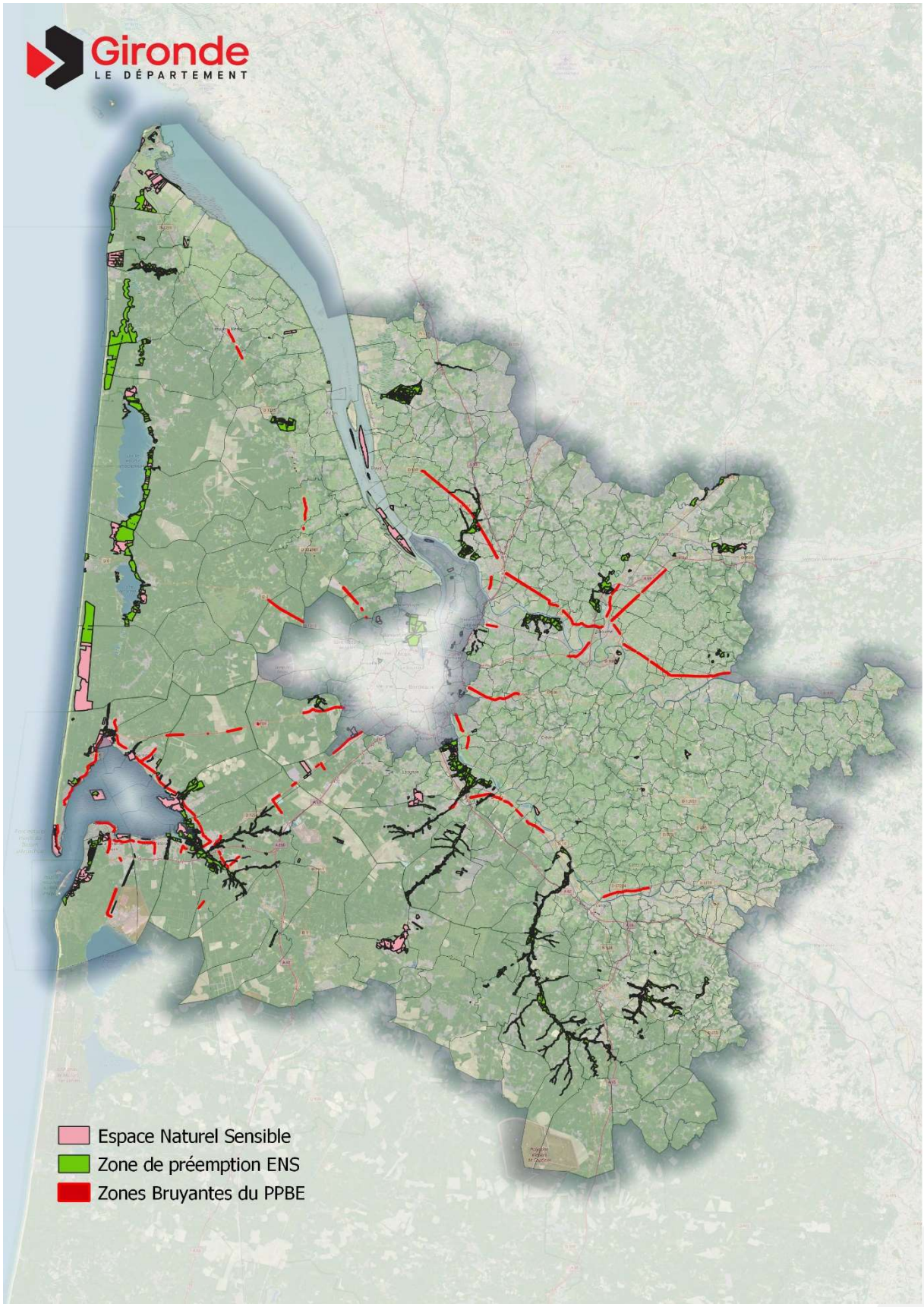
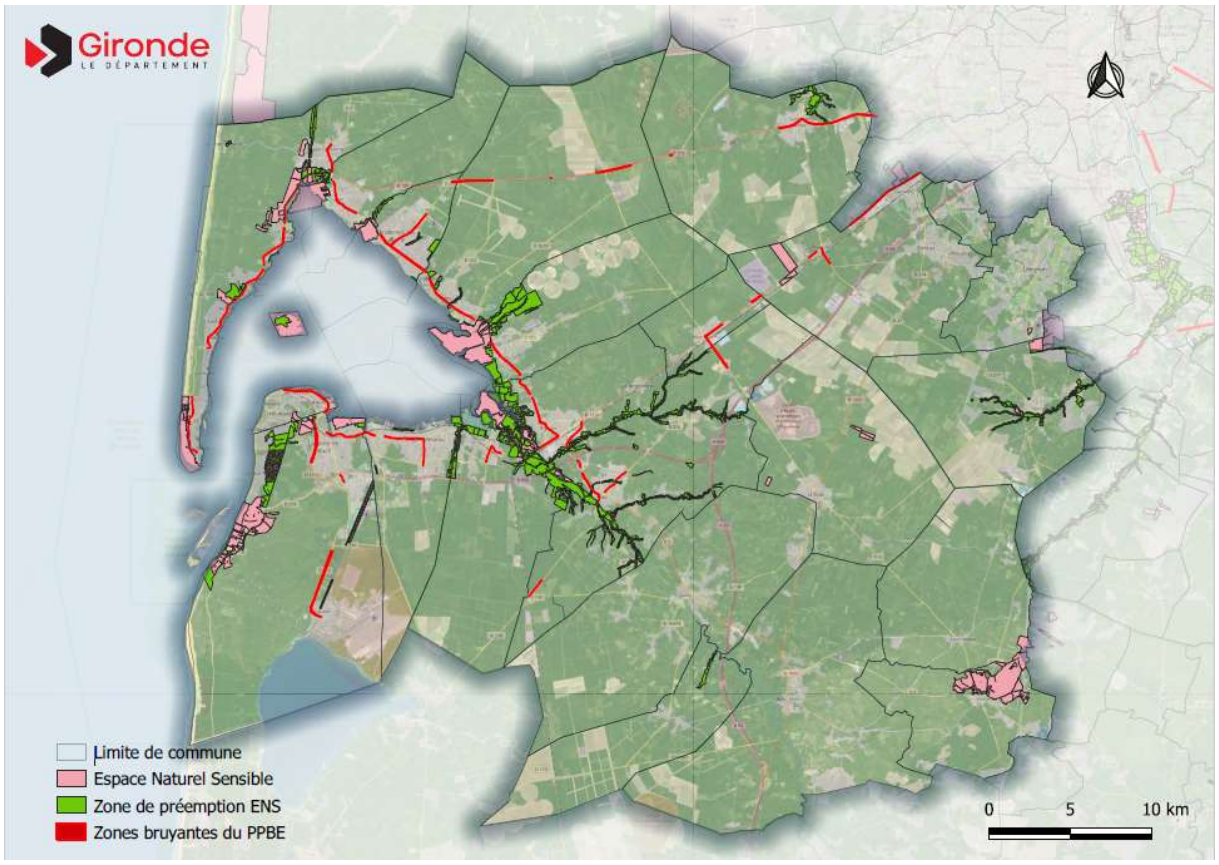


Planche 8 - Carte des ENS, ZPENS et Zones Bruyantes – Détail sur le bassin



4 BILAN DU PPBE 2EME ECHEANCE

Le PPBE de 2ème échéance a été établi sur les Cartes de bruit stratégiques établies par les services de l'État, et a été approuvé par le Conseil Départemental le 29 février 2016 – 2016.158.CP

Le réseau étudié était légèrement différent de celui étudié pour la 4ème échéance.

Le programme d'actions contenu dans ce PPBE de 2ème échéance comprenait les actions curatives et préventives envisagées sur les 5 années suivantes.

4.1. ACTIONS CURATIVES

- La réalisation de grands projets routiers départementaux à 5 ans de déviation du trafic transitant par les centres villes d'agglomérations prenant en compte l'acoustique, notamment :
  - RD1215 : Déviation du Taillan-Médoc,
  - RD936 : Déviation de Fargues Saint Hilaire.
- Des actions curatives pouvant porter sur :
  - Des isolations de façade, en particulier dans le cadre du programme national de résorption des Points Noirs du Bruit (PNB) en partie financé par l'ADEME.

    Concernant le traitement des Points Noirs du Bruit (PNB), des **travaux de résorptions** ont été **menées en 2020-2021** portant sur une **enveloppe financière** effective **supérieure à 1 M€ de travaux d'isolation de façade**. Le détail de cette action est présenté au chapitre 6.1.11
  - Des actions à la source, par renouvellement de couches de roulement.

4.2. ACTIONS PREVENTIVES

- Des actions en faveur de l'amélioration des mobilités, avec la mise en œuvre d'un Plan Départemental de Déplacement à Vélo,
- Des actions de prévention, selon 3 thèmes :
  - Prévention et création de nouvelles situations critiques,
  - Communication et sensibilisation,
  - Travail collaboratif avec les agglomérations et gestionnaires,

Le tableau en page suivante présente un bilan du PPBE avec les actions indiquées dans ce PPBE de 2ème échéance, et les actions réalisées à l'issue de ce plan.

Thème	Action proposée au PPBE 2ème échéance	Bilan à l'issue du PPBE 2ème échéance
Prévention de la création de nouvelles situations critiques	Prise en compte réglementaire du bruit dans les projets neufs	**Réalisé**
	Formulation d'avis du Département sur projets liés à : - L'interdiction d'accès hors agglo sur les voies structurantes, et interdiction de l'urbanisation linéaire – pour limiter le nombre de bâtiments et de personnes exposées au bruit - Vérification du respect des reculs vis-à-vis des RD, pour les nouvelles constructions - Vérification de prise en compte des réglementations concernant le bruit dans les PLU	**Réalisé**
	Développement d'une politique en faveur du report modal	**Réalisé** Plan vélo en 2016, Acte II du covoiturage en 2017, Travail à l'élaboration d'un plan gironde à vélo en 2024, Elaboration du schéma des mobilités en cours depuis 2024 avec panel citoyen en 2025 Le futur schéma des mobilités viendra renforcer cet axe de développement
Communication et sensibilisation	Suivi des plaintes – Mise en place d'une procédure de suivi et de traitement des plaintes	**Réalisé** Suivi des plaintes effectif, avec formalisation d'une procédure à prévoir
	Mise en ligne du PPBE 2 sur le site internet	**Réalisé** Gironde.fr/deplacement
	Formation des services aux bonnes pratiques acoustiques	**Réalisé** Externalisation des prestations relatives à l'acoustique. Référent en charge de la politique bruit au sein de la collectivité Les services techniques de Maîtrise d'œuvre interne au Département sont compétents en la matière.
Travail collaboratif avec les agglomérations et gestionnaires	Participation au Comité Technique départemental du bruit piloté par la DDTM	**Réalisé**
	Participation à l'observatoire du bruit	**Réalisé**
	Participation à des réunions avec la Métropole et ses communes dans le cadre de leur PPBE	**Non réalisé**
	Information des communes concernées par les zones à enjeux de l'avancée de recherche des traitements	**Réalisé** Dans le cadre des opérations de résorption des PNB 2020-2021
	Collaboration avec les communes sur les portions « agglomération » notamment concernant la réglementation des vitesses ou la mise en place d'aménagement.	**Réalisé** Régulièrement
Amélioration de l'intégration de l'acoustique dès les phases chantiers	Prescription dans les cahiers des charges dans la rédaction des marchés de travaux	**Partiellement** Au cas par cas
	Communiquer en amont auprès des riverains sur les travaux prévus	**Partiellement** Au cas par cas, politique de communication à renforcer
Définir et préserver des zones calmes	Création d'un groupe de réflexion avec la direction Environnement et Tourisme, sur les ENS, pour définir les liens possibles entre ENS et zones calmes	**Non réalisé**

Les actions inscrites au PPBE ont été réalisées en grande partie et la plupart sont amenées à se poursuivre durant le 4e Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

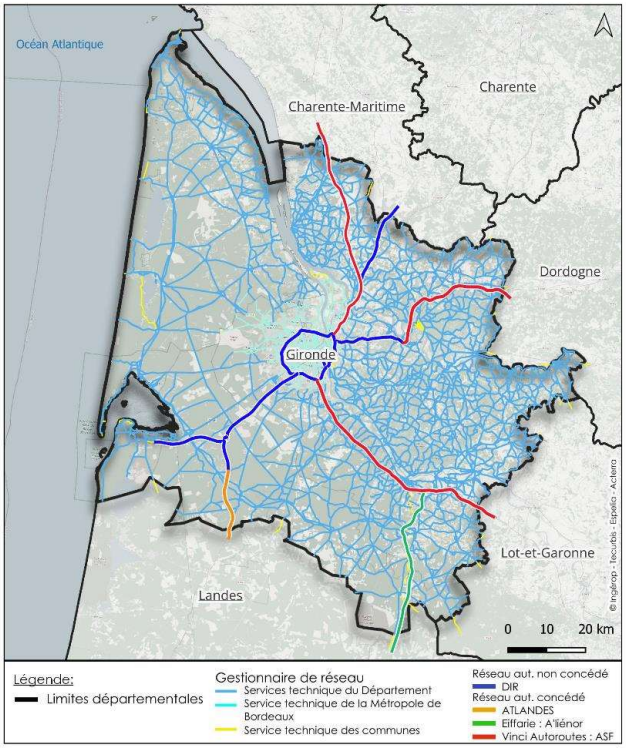
5 ORIENTATIONS POLITIQUES DEFINIES PAR LE DEPARTEMENT

5.1. DOMAINES DE COMPETENCE DU DEPARTEMENT

Parmi les domaines d'intervention du Département, plusieurs ont un lien avec la problématique des nuisances sonores :

- **L'action sanitaire et sociale**, avec notamment l'aide à l'amélioration des conditions de logements, sachant que certains de ces logements peuvent être exposés à des nuisances sonores élevées.
- **Les collèges** (construction, entretien, restauration), en tant qu'établissements sensibles potentiellement exposés à des nuisances. Les 112 collèges intègrent les critères de l'Agenda 21 du Département (voir après).
- **Les infrastructures, notamment routières.** Le réseau départemental représente un linéaire de 6490 km de routes départementales, 390 km de pistes cyclables, et 2000 ouvrages d'art et murs de soutènement. Le Département aménage, gère, exploite et entretien ce réseau. Le Département favorise l'utilisation de techniques innovantes soucieuses de l'environnement.

  Il agit pour créer les conditions d'intermodalité en lien avec les partenaires compétents en matière de transport en commun et scolaires.
- **Les espaces naturels sensibles** en tant que potentielles Zones de Calme à préserver.



En outre, en tant que chef de file des solidarités humaines et territoriales, le Département participe à l'émergence et à la réalisation de projets locaux qui contribuent à l'attractivité et au dynamisme de

l'ensemble du territoire de la Gironde, à l'amélioration du cadre de vie des habitants, ainsi qu'au développement des services au public, grâce à différents leviers.

Le Département apporte une aide financière aux communes et à leurs groupements pour la réalisation de travaux de voirie, d'entretien du patrimoine, d'acquisition de matériel, revitalisation de centre bourg…

De plus, le Département gère un ensemble d'aides à la pierre pour la rénovation et l'adaptation des logements privés ou locatifs.

Il agit également pour la maîtrise du développement du territoire, l'aménagement du territoire rural et contre la pression foncière.

5.2 DOCUMENTS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE ADOPTES DEPUIS 2016

5.2.1 Plan résilience 2019

Le Plan résilience 2019 a été approuvé par le Conseil Départemental le 24 juin 2019 (2019.14.CD).

Objectifs

- Renforcer les solidarités humaines pour agir contre les vulnérabilités et pour le bien-être de tous à tous les âges
- Renforcer les solidarités territoriales, protéger et accompagner les territoires en intégrant les enjeux environnementaux et sociétaux
- Agir ensemble, impliquer les Girondines et les Girondins dans le changement
- Viser l'exemplarité

Principales actions ou mesures

- Renforcement des actions communes entre les services départementaux et les services petite enfance des territoires afin d'expérimenter des espaces communs ludiques et de culture, accessibles gratuitement à tous les parents.
- Mise en place d'un processus garantissant un parcours personnel de l'enfant sans rupture et intégrant la sorties sèches de l'Aide Sociale à l'Enfance.
- Revalorisation de l'accueil familial
- Renforcement des actions dans la prévention et la lutte contre les violences faites aux femmes en intégrant la prise en compte des souffrances de l'enfant.
- Mise en œuvre du Plan d'accès départemental de l'habitat inclusif, pour le libre choix d'un nouveau chez soi.
- Expérimentation d'un plan de prévention et de gestion de la canicule sur un territoire avec les plus fragiles
- Proposition au gouvernement d'expérimenter un revenu universel d'activité girondin et l'expérimentation d'un garage citoyen mobile en Sud Gironde.
- Déploiement du Service Local d'intervention pour la maîtrise de l'énergie sur l'ensemble du territoire girondin hors Métropole.
- Mise en place de circuit court de qualité pour les épiceries sociales et solidaires
- Favoriser les énergies renouvelables pour les habitats sociaux

- Déploiement de politique spécialisée et d'engagement aux côtés de jeunes
- **Mise en œuvre de la stratégie foncière relative aux Espaces Naturels Sensibles**
- **Sensibilisation des collégiens aux enjeux environnementaux**
- Renforcement des activités en matière de slow-tourisme
- Proposition d'un « kit de résilience territoriale » pour les collectivités girondines.
- **Intégration des possibilités d'amélioration du report modal pour tout nouvel aménagement d'infrastructure**.

5.3 DOCUMENTS STRATEGIQUES AU NIVEAU DES MOBILITES

Depuis l'adoption en 2016 du 2e Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, le Département s'appuie toujours sur certains documents stratégiques anciens tels que le schéma directeur routier départemental 2013-2033 ; de nouveaux documents ont depuis été adoptés (plan départemental de déplacements à vélo de 2016, stratégie covoiturage de 2017…) qui ont jusqu'ici guidé la politique d'investissement du Département en matière de mobilité.

C'est pourquoi le Département a engagé un travail en 2024, en cours, pour une réécriture en profondeur de ces documents, en vue de les transformer en un schéma des mobilités Girondines, bâti en étroite concertation avec les territoires et avec la mise en place d'un panel citoyen.

5.3.1 Le Schéma Directeur Routier Départemental 2013–2033

Ce document a été établi par la Direction des Infrastructures et approuvé par délibération du Département le 19 décembre 2013 (2013. 134.CG)

Il est à présent en cours de refonte et doit être actualisé afin d'intégrer les grands enjeux actuels, sous la forme d'un Schéma des mobilités : « Stratégie Girondine pour une mobilité durable ».

L'objectif Schéma Directeur 2013-2033 était de traiter la problématique propre aux déplacements liés à l'activité du Département de la Gironde sur son réseau routier départemental structurant en suivant les orientations du Livre Blanc de la Mobilité en Gironde.

Ses vocations étaient les suivantes :

- La sécurité et la mobilité durable
- Le renforcement de la Solidarité des Territoires en améliorant leur desserte
- Les orientations à moyen et long terme.

5.3.2 La politique cyclable départementale : du Plan Départemental de Déplacement à Vélo 2016 au Plan Gironde à vélo

Plan Départemental de Déplacement à Vélo - 2016

Un Plan Départemental de Déplacement à Vélo (PDDV) a été établi par la Direction des Infrastructures et approuvé par délibération du Département le 14 Décembre 2016 (2016.125.CD)

Le Département de la Gironde est historiquement engagé en faveur du vélo depuis 1979, date à laquelle il décide de convertir d'anciennes voies ferrées pour réaliser dans un premier temps la piste cyclable Bordeaux – Lacanau et celle de Lège Cap Ferret – Biganos.

Avec 740 km d'itinéraires cyclables dont 380 en site propre départemental, le Département de la Gironde fait office aujourd'hui de Département précurseur et très volontariste sur la politique cyclable.

Sa vision très touristique du vélo dans un premier temps (SDIC) a fait l'objet d'une forte évolution avec l'adoption du PDDV qui met l'accent sur la nécessité de développer des actions de communication, d'ingénierie et d'encourager le développement du vélo du quotidien.

En pratique, le Département intervient principalement dans le domaine cyclable comme gestionnaire de voirie, au titre des collèges, du tourisme, de l'environnement.

Après l'adoption du schéma directeur des itinéraires cyclables en 2010, le Département a complété sa politique par le Plan Départemental de Déplacement à Vélo.

Ce plan établi et délibéré fin 2016 avait pour objectifs principaux :

- Soutenir l'émergence de projets sur le territoire,
- Faciliter la pratique au quotidien,
- Résorber les discontinuités cyclables,
- Communiquer sur l'intérêt de ce mode,
- Inciter au changement de comportement,
- Travailler en partenariat et mutualiser les connaissances,
- Evaluer les actions.

Plan Collèges à Vélo – 2019

En 2019, le Département de la Gironde a engagé un « Plan Collèges à Vélo » départemental afin d'encourager l'usage quotidien du vélo, notamment des lycéens et des collégiens. Retenue par l'ADEME dans le cadre de l'appel à projets AVELO, cette démarche du Département avait pour objectif :

- Analyser les déplacements cyclables des collégiens, identifier les freins et les leviers à la pratique cyclable.
- Définir les aménagements prioritaires à réaliser dans un rayon de 5 km autour de l'établissement scolaire.
- Réaliser un schéma cyclable pour chaque collège : préconisation de stationnements vélo, d'aménagements cyclables, de suppression de points noirs et de mesures pédagogiques pour accompagner le changement de pratique modale.

Ce plan a concerné 109 collèges du Département, a été mené en partenariat avec la Direction régionale de l'ADEME en Gironde, les communes et les collèges.

Quelques chiffres clés :

- 76% part modale vélo pour le collège St Jean-d'Illac
- 105 collèges accompagnés + 6 nouveaux collèges
- 13000 collégiens enquêtés
- 1000 km d'aménagements cyclables préconisés, répartis comme suit :
- 550 km pour le Plan Gironde à vélo

- 450 km pour le vélo des collégiens.

Plan coordonné 1000 km à Vélo – 2023

En février 2023, le Département de la Gironde a annoncé la création d'un réseau des acteurs du vélo en Gironde et le lancement d'une grande **démarche coordonnée** de co-construction d'un Plan Gironde à Vélo.

L'objectif du Plan Gironde à vélo est de construire un réseau continu, lisible et structurant tant au plan départemental que local afin de répondre aux enjeux de déplacement du quotidien mais aussi du déplacement loisir et constituer une véritable alternative à l'automobile.

Le Département souhaite coordonner l'identification des opérations à réaliser (aménagement ou simple jalonnement), porter certaines études (principalement hors agglo) et essaie de fédérer les acteurs pour consolider des projets et surtout un financement commun, inscrit dans la durée.

En effet, il y est mentionné qu'atteindre 10% de la part modale (comme en Allemagne), permettrait d'avoir un impact sur la qualité de l'air, le bruit, le cadre de vie et le pouvoir d'achat des citoyens.

En synthèse, la mise en œuvre du Plan Gironde à Vélo permettra :

- 1000 km d'aménagements cyclables préconisés, répartis comme suit :
    - 550 km pour le Plan Gironde à vélo
    - 450 km pour le vélo des collégiens.
- La finalisation du réseau de Véloroutes,
- La réalisation de dessertes des infrastructures de mobilité telles que prévues dans le projet de SERM Girondin (PEM, gare, halte, arrêt de car Express et aire de covoiturage).

5.3.3 La politique de co-voiturage avec le Plan de relance co-voiturage – Acte II - 2017

Ce document a été établi par la Direction des Infrastructures et approuvé par délibération du Département le 29 Juin 2017 (2017.42.CD)

Sur l'ensemble du territoire girondin, 135 aires de covoiturage sont en service, offrant au total 2 804 places de stationnement. Parmi celles-ci, 32 aires de covoiturage sont gérées par le Département de la Gironde, pour 1042 places.

Les objectifs de l'acte II du covoiturage

Les principaux objectifs des nouvelles actions visent à apporter les évolutions suivantes :

- Soutenir une mobilité durable pour les Girondins à travers une offre plurimodale empruntant les routes départementales et les différents réseaux (covoiturage, vélo, cars Transgironde, …)
- Renforcer le déploiement des aires de covoiturage sur le réseau routier départemental à proximité des grands axes routiers, aux abords de la métropole bordelaise et notamment au niveau des principaux échangeurs avec le réseau autoroutier (A10, A89, A62, A63, A65 et A 660).
- Réaffirmer le développement des partenariats Département / communes / EPCI en définissant l'implication financière de chaque partie. Pour chaque projet développé conjointement, une convention précisera les modalités financières, de réalisation et de la gestion de l'entretien de l'aménagement.
- Donner place aux innovations techniques dans la conception les aménagements pour des améliorations fonctionnelles favorables au développement durable

6 PLAN D'ACTION

Comme spécifié dans l'arrêté du 4 avril 2006, relatif à l'élaboration des Cartes stratégiques de bruit et des Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), le PPBE doit recenser l'ensemble des mesures réalisées depuis 10 ans, et prévues pour les 5 ans à venir.

> Notons que parmi les actions listées, certaines peuvent avoir été réalisées pour un objectif non lié à la réduction des nuisances sonores.
>
> Le PPBE, bien que **document non opposable au niveau du droit,** est porté par une volonté politique d'exemplarité et de concertation avec les gestionnaires et partenaires. Il est ainsi impératif que le PPBE soit cohérent avec les documents d'orientation existants, et inversement, pour permettre à la collectivité des investissements à efficacité multiple.

Lors du précédent Plans de prévention du bruit dans l'environnement adopté en 2016, le Département de la Gironde s'était engagé à poursuivre et à mettre en œuvre plusieurs actions dans l'objectif de limiter les impacts du bruit sur les populations.

Il s'agissait principalement :

- Des politiques d'aménagement et d'entretien des routes départementales,
- Des politiques en faveur des modes de déplacements alternatifs à la véhicule individuelle thermique (vélo, covoiturage, bacs girondins, transport en commun ...)
- Et de la politique de création et d'entretien des collèges.

Le Département contribue d'une part à prévenir le bruit routier sur l'ensemble de son réseau et d'autre part à protéger les collégiens des effets du bruit routier.

Le chapitre ci-dessous synthétise les politiques menées depuis 10 ans qui contribuent à prévenir le bruit ou à en limiter les impacts. **Certaines de ces actions ont vocation à perdurer.**

La politique du Département en matière d'infrastructures et de mobilités et les mesures de planification sont inscrites dans les documents d'orientations stratégiques applicables sur les territoires listés en partie 5. Ils constituent des outils privilégiés de prévention et participent au rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

Comme évoqué en partie 5.3, les orientations stratégiques du Département sont décrites à travers plusieurs documents stratégiques :

- Le **Schéma Directeur 2013-2033**, initialement axé sur des problématiques routières, en cours de refonte sous la forme d'un Schéma des mobilités,
- **Le Schéma des mobilités : « Stratégie Girondine pour une mobilité durable »** en cours d'élaboration.

Ce document visera la décarbonation du système de mobilité, le soutien au report modal et l'adaptation du réseau routier départemental aux grands défis du siècle nécessitant de définir une stratégie de moyen et long terme, avec des horizons retenus à 10 ans, 2035, et à 25 ans, 2050.

Il est important de souligner que le Département participe financièrement à différents projets structurants de transport en commun - comme le SEM Girondin, au travers des opérations ferroviaires du RER et des lignes de car express -, ou actions indirectes qui faciliteront et aideront au report modal.

Par ailleurs, le Département alloue des subventions à des communes ou intercommunalités chaque année dans le cadre de la délégation de Maîtrise d'Ouvrage (MOA) aux communes qui refont des couches de roulement, sécurisent des carrefours, créent des aménagements cyclables, ou des espaces pour les piétons en agglomération.

Ces actions participent à un meilleur partage de la voirie auprès de tous les usagers, à faciliter le report modal et indirectement à une réduction des nuisances sonores.

6.1 REALISEES DEPUIS 10 ANS – 2015 – 2025

6.1.1 Grands projets routiers Départementaux 2015 – 2025

Certains projets routiers, notamment les contournements, ont un impact direct de réduction des nuisances sonores pour les populations des agglomérations qui sont contournées par la voie nouvelle.

Le Département, en réalisant les déviations de certains bourgs et agglomérations, a permis une nette diminution du bruit sur les zones urbanisées concernées. Le choix des tracés et des aménagements (murs acoustiques, merlons…) permet l'optimisation des gains acoustiques sur les nouvelles voies tout en diminuant sensiblement le trafic et les nuisances sonores sur les secteurs urbanisés.

RD18-Déviation de GALGON - 2016

Comme prévu dans son schéma directeur et dans le cadre de son programme d'investissement sur la voirie départementale, le Conseil Général de la Gironde a réalisé la déviation de GALGON (RD18 du 47+600 au PR 52+200), laquelle a été mise en service en 2016.

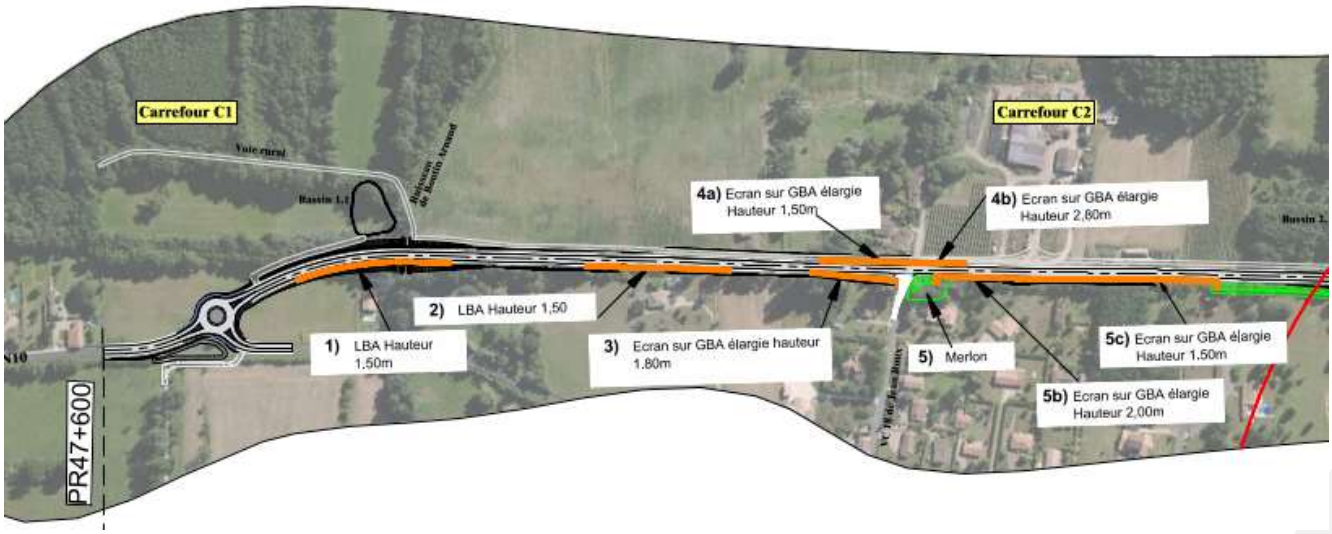
Longue de 3,8 km, avec une voie de circulation par sens, cette nouvelle route débute côté nord au « Pont de Girard », passe à l'est de l'agglomération de GALGON et se raccorde sur la RD n° 18 côté sud.

Celle nouvelle infrastructure, créée sur l'emprise d'une ancienne Voie Ferrée d'Intérêt Local (VFIL), avait pour objet de sortir la circulation de transit et a permis de capter environ 6 000 véhicules par jour dont 4,5% de PL) de la traversée du bourg.

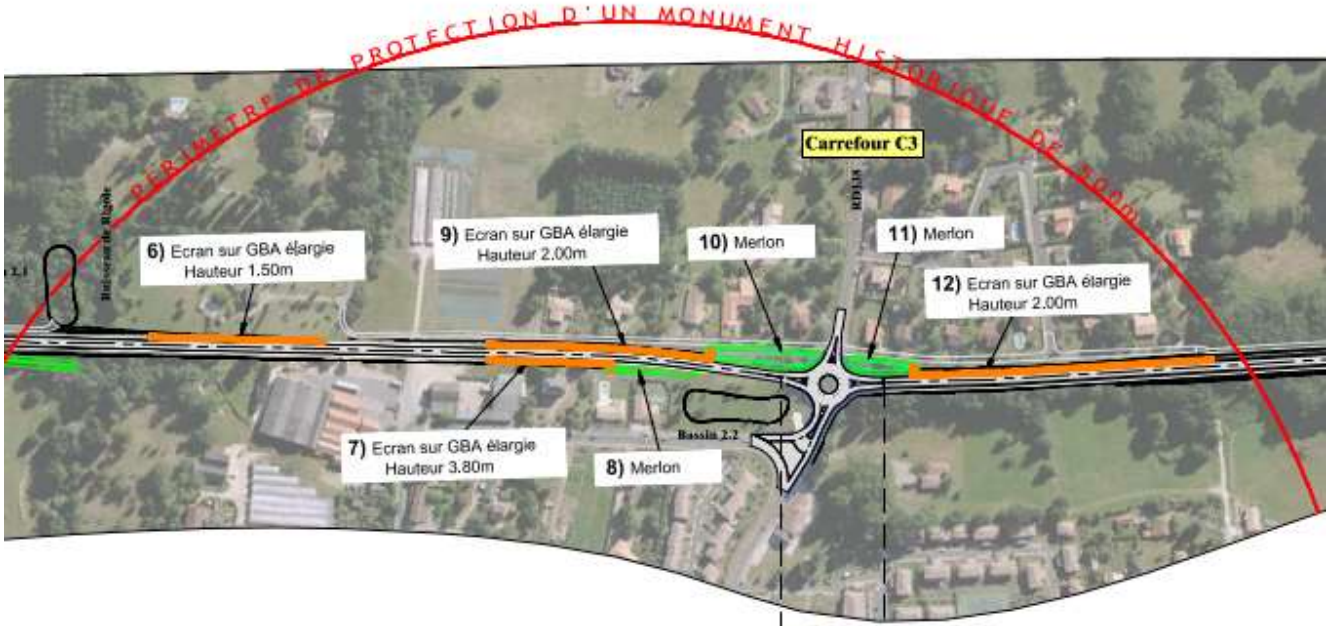
Les couches de roulement mises en œuvre sur cette voie nouvelle sont de type bétons bitumineux très mince (BBTM) 0/6 (enrobé phonique).

16 protections acoustiques de type écrans acoustiques ou merlons ont été mises en œuvre pour ce projet, selon les extraits de plan ci-dessous.

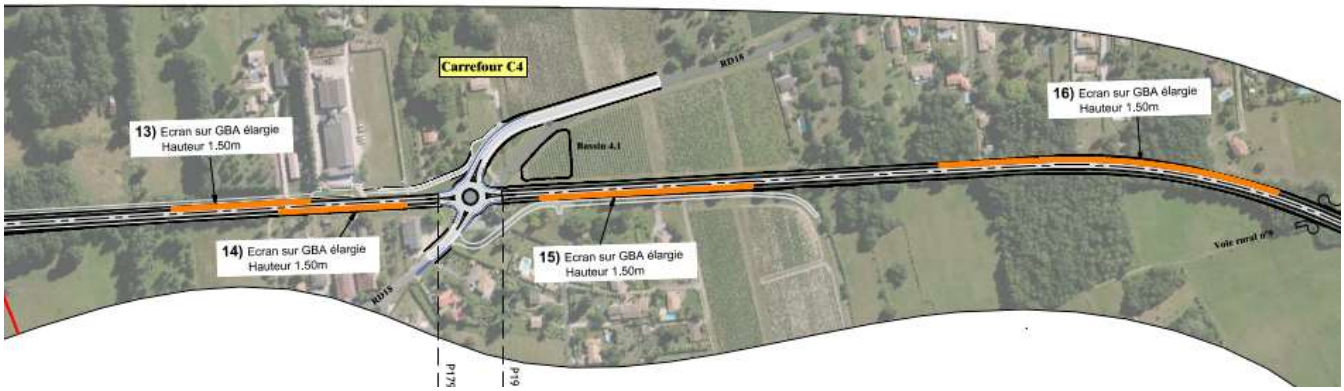
La mise en service de cette déviation a permis de diminuer le trafic dans la traversée du centre de Galgon d'environ 6 000 véhicules par jour.



Extrait de section 1/3



Extrait de section 2/3



Extrait de section 3/3

	Type de protections acoustiques	Localisation
1	GBA - H=0.80m – L=130m	P10+10m au P27, côté ouest
2	LBA - H=1.5m – L=120m	P34+10m au P43+10m, côté ouest
3	Ecran sur GBAE - H=1.8m – L=72m	P48+10m au P54+2m, côté ouest
4-a	Ecran sur GBAE - H=1.5m – L=40m	P50 au P53, côté est
4-b	Ecran sur GBAE - H=2.8m – L=80m	P53 au P58, côté est
5-a	Merlon H=2m – L=25m	P55 au P57, côté ouest
5-b	Ecran sur GBAE - H=1.8m – L=50m	P57 au P59+10, côté ouest
5-c	GBA - H=0.80m – L=170m	P59+10 au P71, côté ouest
6	LBA - H=1.5m – L=120m	P87 au P95, côté est
7	Ecran sur GBAE - H=3.8m – L=80m	P102+10m au P110+10m, côté ouest
8	Merlon H=2m – L=40m	P110+10m au P115, côté ouest
9	Ecran sur GBAE - H=1.5m – L=150m	P102+10m au P117, côté est
10	Merlon H=2m – L=70m	P117 au P126, côté est
11	Merlon H=2m – L=45m	P129 au P134, côté est
12	Ecran sur GBAE - H=1.8m – L=205m	P134 au P152+5m, côté est
13	GBA - H=0.80m – L=120m	P164 au P171+10m, côté est
14	GBA - H=0.80m – L=120m	P170 au P179, côté ouest
15	GBA - H=0.80m – L=200m	P192+5 au P203, côté ouest
16	LBA - H=1.5m – L=320m	P215 au P233, côté est

Synthèse totale des protections acoustiques mises en œuvre



Vue Google Street View sur protections 13 et 14

RD936-Déviation de FARGUES-SAINT-HILAIRE - 2021

Mis en service en 2021, le contournement de Fargues-Saint-Hilaire a permis de très nettement diminuer le trafic de voitures et camions qui traversaient chaque jour le centre de cette commune.

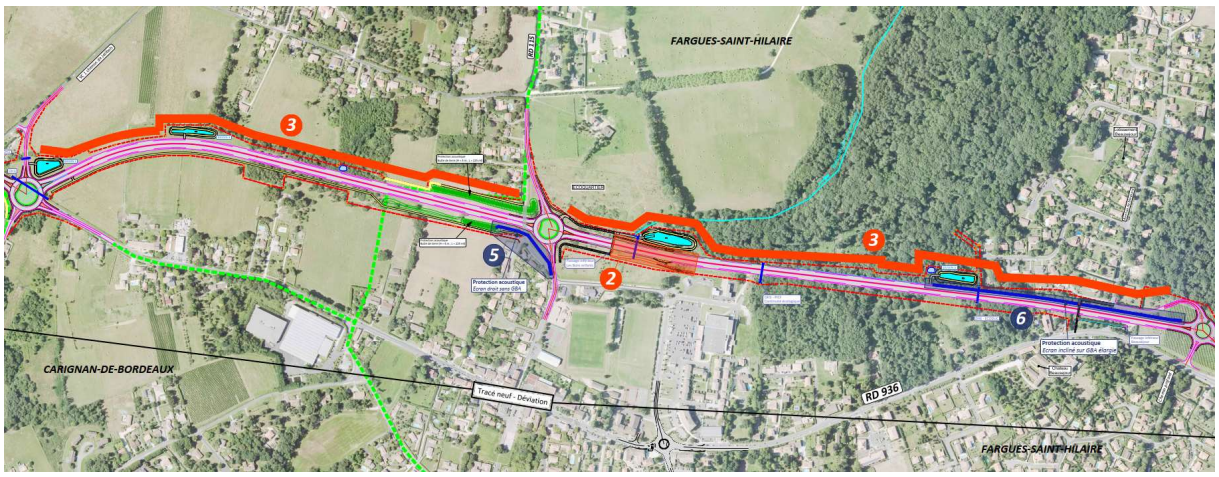
Visant à faciliter les déplacements entre l'Entre-deux-mers et la Dordogne, ce tracé neuf à 2x2 voies a été mis en place au nord de la commune de Fargues-Saint-Hilaire. Il comporte une voie dédiée au covoiturage et aux transports en commun dans chaque sens de circulation, avec une voie verte créée dans le cadre de l'opération.

Cette déviation avait pour objectif de diminuer le trafic routier et ainsi réduire le bruit sur une portion de l'ancienne Zone Bruyante ZB1-D936 (source : PPBE 2 page 39), située dans la traversée du bourg de Fargues – Saint-Hilaire.

Les aménagements acoustiques spécifiques réalisés dans le cadre du contournement de Fargues-Saint-Hilaire comprennent notamment :

- 1 Ecran bois – hauteur 3 à 4 m – Longueur 168 ml
- 1 Ecran bois sur GBA – hauteur 3 à 4 m – Longueur 480 ml
- 1 Merlon – hauteur 4 m – Longueur 225 ml
- 1 Merlon – hauteur 3,5 m – Longueur 81 ml
- Des isolations de façades pour 8 riverains proches du contournement seront mises en œuvre à partir de fin 2025 (conventionnement en cours)

Suite à la mise en service de cette déviation, le trafic sur cette ancienne Zone de Bruit (RD936E8) a diminué de façon notable en dessous du seuil de 8200 véhicules / jour.
Une amélioration notable du cadre de vie a pu être réalisée au niveau de la commune de Fargues-Saint-Hilaire.



Extrait synoptique de la section aménagée et des équipements réalisés
Trafic Moyen Journalier (TMJ) 2022 sur la déviation – 14000 véhicules / jour



RD936 – Ecran bois sur GBA – Hauteur 3 à 4 m – Longueur 480 ml



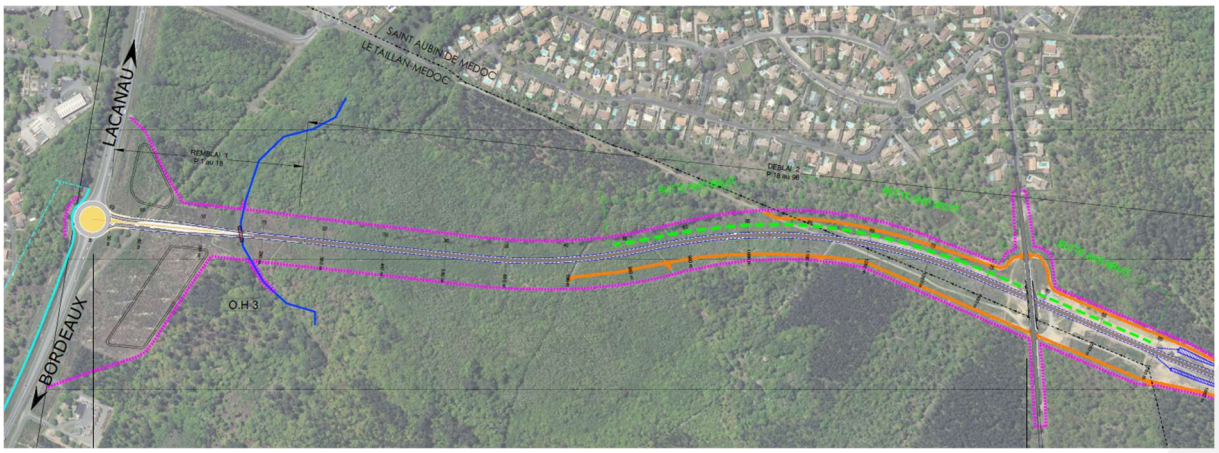
RD936 – À gauche : Merlon hauteur 4 m – Longueur 225 ml
A droite : Ecran bois hauteur 3 à 4 m – Longueur 168 ml

RD1215 - Déviation du TAILLAN-MÉDOC - 2022

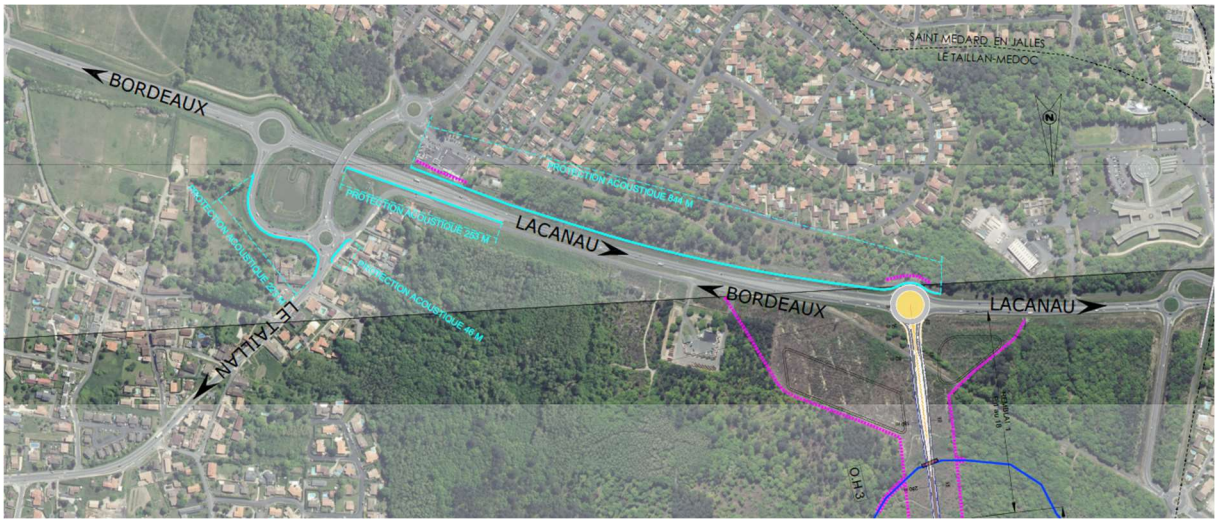
Mise en service en novembre 2022, le contournement entre Le Taillan-Médoc, St-Aubin-de-Médoc, Le Pian-Médoc et Arsac visait 4 objectifs :

- Désenclaver le Nord Médoc et contribuer à son développement économique en favorisant une meilleure desserte routière avec la Métropole ;
- Abaisser le flux du trafic des camions empruntant le bourg du Taillan-Médoc (RD1) ;
- Améliorer la sécurité des habitants du Taillan-Médoc. La situation en traversée du Taillan-Médoc, très accidentogène jusque-là, a été fortement améliorée et sécurisée.
- Améliorer l'accessibilité aux zones urbanisées de Saint-Aubin-de-Médoc, le Pian-Médoc et Arsac, avec une réduction du temps de parcours escomptée d'environ 25% du giratoire du Médoc jusqu'à Castelnau-de-Médoc, notamment pour les usagers qui se rendaient quotidiennement sur la Métropole pour y travailler.

Longue de près de 8 kilomètres, cette nouvelle voie relie la route départementale 1215 au Nord du carrefour de Germignan au Taillan-Médoc, à la route départementale 1215 E1 à l'extrémité du créneau à 2x2 voies d'Arsac.
Le projet a également intégré le réaménagement sur place de la RD1215 actuelle sur une longueur de 2,7 km.



3 buttes anti-bruit, en vert sur la vue en plan



4 protections acoustiques, en cyan sur la vue en plan



Sortie du giratoire d'ARSAC en direction de la route de Lacanau RD1215

6.1.2 Les actions en matière de covoiturage

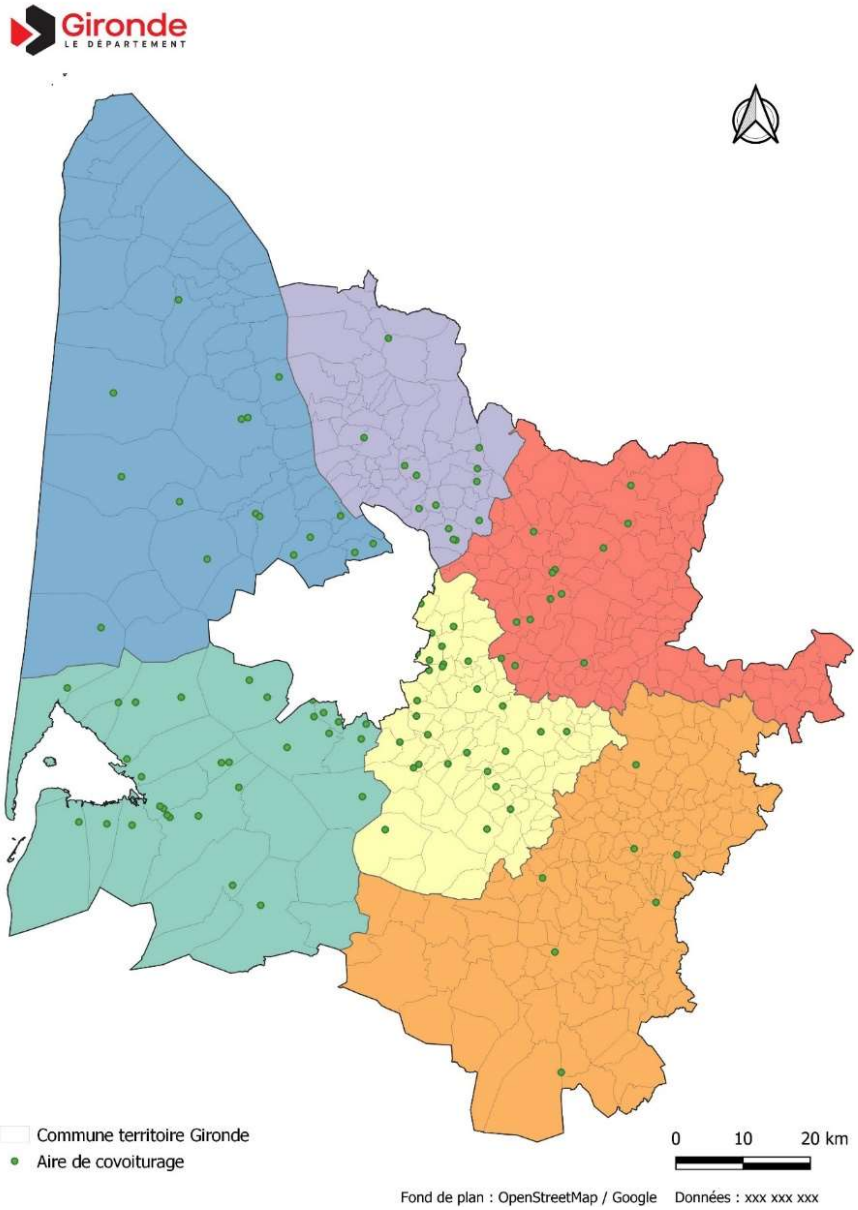
Le Département de la Gironde s'est engagé suite à l'adoption de son plan de relance covoiturage acte II en 2017 à construire et équiper des points de regroupements pour faciliter le covoiturage.

Sur l'ensemble du territoire Girondin, 135 aires de co-voiturage sont en service, offrant au total 2804 places de stationnement. Parmi celles-ci, 32 aires de covoiturage sont gérées par le Département de la Gironde, pour 1042 places.

Des comptages ont eu lieu sur la majorité des aires appartenant au Département ou conventionnées avec ce dernier pour évaluer leur taux de remplissage entre 2018 et 2023. Cela a permis d'observer une hausse significative de leur fréquentation entre 2018 et 2023.



RD1 – ARSAC – Aire de covoiturage livrée en 2024



Aires de co-voiturage sur le territoire Girondin

6.1.3 Développement de Voies Réservées au co-voiturage

Les mobilités douces et le partage des véhicules sont une des solutions encouragées par le Département pour fluidifier le trafic et réduire l'impact environnemental des déplacements. C'est pourquoi la création de voies dédiées aux covoitureurs sur plusieurs axes du Département sont à l'étude.

Une voie réservée est une voie supplémentaire le long d'axes saturés, réservée à l'usage exclusif :



- Des bus et autocars de transport urbain et interurbain,
- Des autocars de tourisme,
- Des véhicules particuliers et utilitaires avec au moins 2 personnes à bord (dont le chauffeur), qu'il s'agisse de covoiturage organisé ou de déplacement en famille, avec des amis, des collègues, …
- Des taxis.

En juin 2018, le Département a mené une étude spécifique sur les RD106, RD113 et RD936 aux heures de pointe auprès des usagers pour évaluer leurs pratiques de déplacements et les potentialités du covoiturage.

Constat : près de 9 voitures sur 10 ne transportent qu'une personne. Et aucune ou presque n'en comporte trois ou quatre. Aux portes de la métropole, les bouchons s'amplifient. 2 à 8 heures d'encombrement cumulées ont été enregistrées au quotidien sur les RD106, RD113 et RD936.

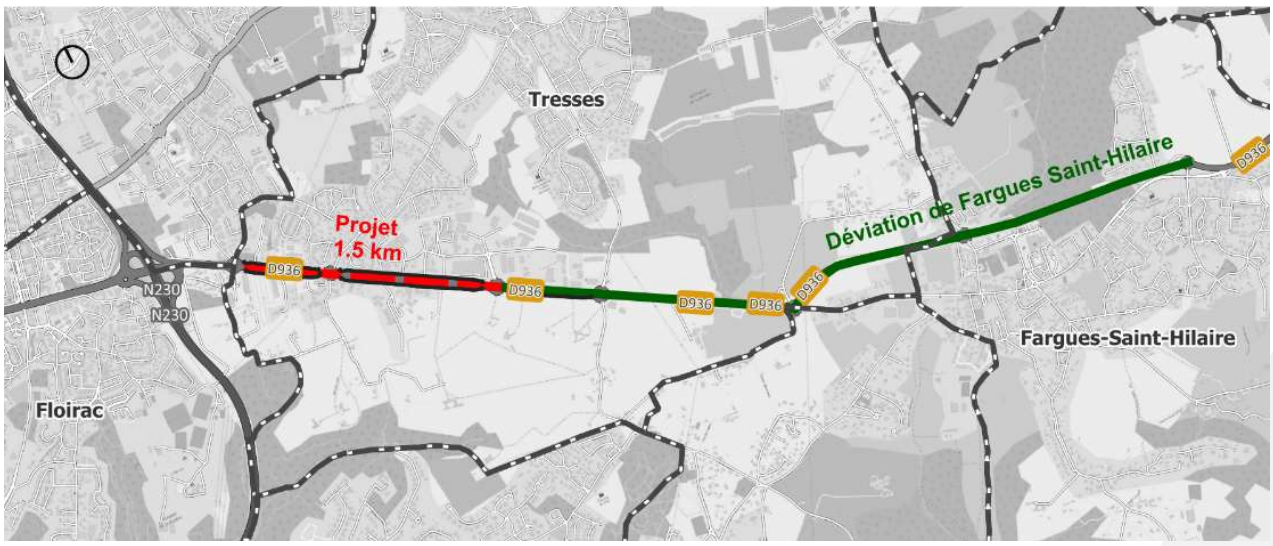
Autre constat : les usagers font souvent le même trajet et pourraient se mettre en relation pour covoiturer. En moyenne, 27% des conducteurs seuls (autosolistes) se sont déclarés favorables à un changement de mode de déplacement si une voie réservée venait à être aménagée : 29% pour la RD106, 25% pour la RD113 et 26% pour la RD936.

Par ailleurs, près de 20 000 habitants supplémentaires s'installent en Gironde chaque année, en particulier à l'est et à l'ouest de la métropole.

Le Département de la Gironde a été l'un des premiers en France à mettre en place des voies réservées au covoiturage et aux transports en commun sur son réseau départemental.

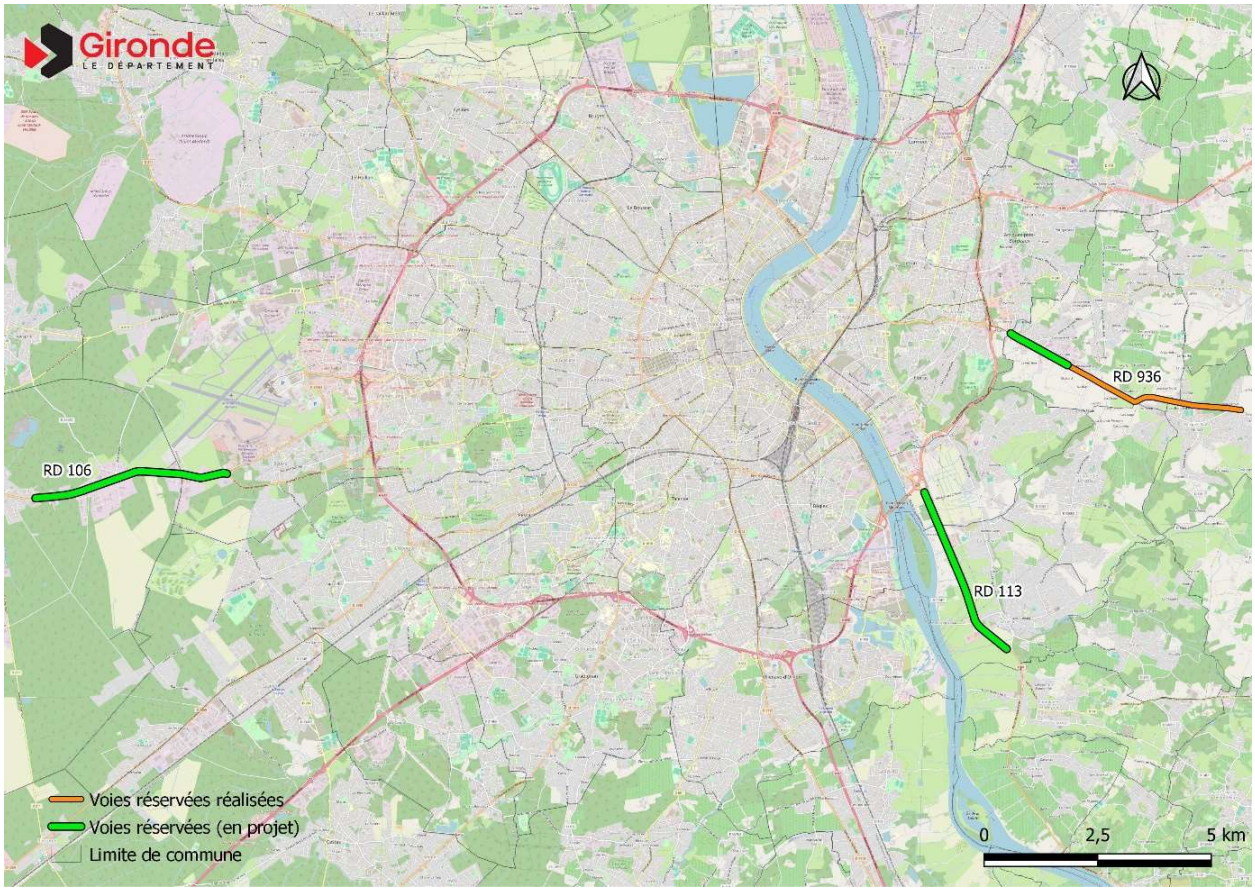
Ainsi, le long de la RD936, dans le cadre du contournement de Fargues-Saint-Hilaire, une voie réservée covoiturage et transport en commun a été mise en service en 2021 le long du contournement ainsi que le long de la RD936 de la fin du contournement au carrefour Ampère sur plus de 1.5km.

Le Département mène actuellement des études en vue de poursuivre le réaménagement de la RD936, avec création de voies réservées dans le prolongement de celles existantes sur la commune de Tresses, jusqu'à la limite avec la métropole.



Ces cinq dernières années, plusieurs autres projets de voies réservées au covoiturage et aux transports en commun sont à l'étude sur le réseau départemental :

- Sur la RD106 à St Jean d'Illac, assortie de la création d'une voie verte
- Sur la RD113 de Bouliac à Latresne, avec sécurisation de l'ensemble de l'axe et des carrefours interceptés et intégration d'une voie verte dans le projet à l'étude.
- Sur la RD936 à Tresses



6.1.4 Les actions en matière cyclable

Exemples d'aménagements réalisés ces cinq dernières années

Voie verte entre Bazas et Captieux - RD806

Réalisée par le Département de la Gironde et inaugurée en octobre 2019, la voie verte entre Bazas et Captieux réutilise l'emprise de l'ancienne Voie ferrée d'intérêt local (VFIL) sur environ 17 km.

Elle relie les deux communes du Sud-Gironde en offrant un itinéraire sécurisé et agréable pour les cyclistes, piétons, Personnes à mobilité réduite et cavaliers, favorisant ainsi les mobilités douces et le tourisme d'itinérance.

Cette voie s'intègre au réseau cyclable départemental et constitue un maillon de continuité avec d'autres aménagements comme la piste de Mios à Bazas, contribuant à la valorisation du patrimoine local et des déplacements durables.



Traversée entre la voie verte et la RN524 (itinéraire Grand Gabarit)

Une solution de revêtement avec un sable stabilisé au liant a été utilisée. Cela permet une meilleure absorption des eaux de ruissellement et une meilleure intégration dans le paysage.



Piste cyclable entre Saint-André-de-Cubzac et Cubzac-les-Ponts

Le Département de la Gironde, les communes de CUBZAC-LES-PONTS et de SAINT-ANDRE-DE-CUBZAC ont convenu de réaliser un aménagement cyclable entre le pont Eiffel et le Pôle Multimodal de SAINT-ANDRE-DE-CUBZAC, le long de la RD1010 (2,4 km) et le long de la RD248 (675 m).

Cette connexion a été établie au Sud avec les aménagements cyclables de la Métropole bordelaise et au Nord avec le Pôle Multimodal.

Validée dans le cadre du Plan départemental de déplacement à vélo, cette liaison permet de :

- Sécuriser et de favoriser les déplacements quotidiens à vélo
- Offrir une alternative crédible aux déplacements automobiles dans un secteur périurbain en plein essor.
- Renforcer les mobilités douces pour les déplacements scolaires ou ceux effectués dans la vie quotidienne (desserte lycée, collège et écoles primaires du secteur facilitées).

En 2024 et 2025, une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale sur un linéaire de 2,4 km le long de la route départementale n°1010, ainsi qu'une une voie verte cyclable bidirectionnelle unilatérale sur un linéaire de 700 m en bordure de la RD248 sur la commune de SAINT-ANDRE-DE-CUBZAC ont été créées, permettant de desservir le pôle multimodal.



Piste cyclable bidirectionnelle réalisée en 2025 le long de la RD1010

Piste cyclable le long des RD109 et RD214 à Léognan et Martillac

En 2021-2022, le Département a réalisé une piste cyclable le long de la RD109, sur les communes de Léognan et Martillac, sur un linéaire de 2320 m.

En 2023, il a réalisé une section de piste cyclable sur 190 m sur la RD109 à Martillac, laquelle se raccorde au tracé de la piste cyclable qui emprunte des voies communales et des chemins ruraux.

Le jalonnement de l'ensemble de l'itinéraire qui raccorde les 2 pistes cyclables existantes a été réalisé par le Département sur les voies communales et les chemins ruraux fin 2023 - début 2024.






FIN DE ZONE
20
BORDEAUX 28

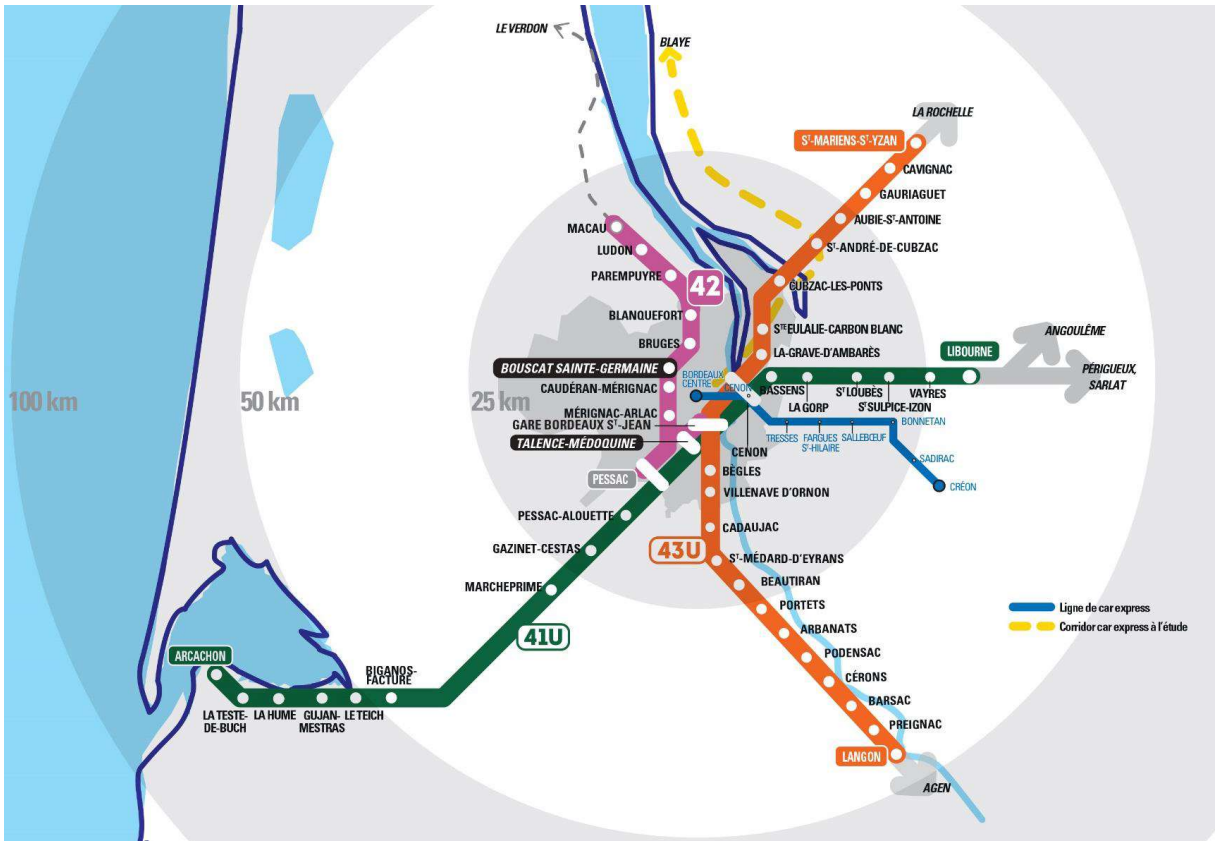
6.1.5 Les actions en faveur du développement du transport en commun

La mise en place de solutions de déplacements autres que la voiture individuelle permet de réduire le volume de trafic sur les routes départementales, et indirectement le bruit généré par ces véhicules individuels. Ainsi, le Département de la Gironde a mis en place et poursuit le développement, l'amélioration et l'adaptation de l'offre de transport en commun sur son territoire (ferré, cars, accessibilité des arrêts de bus).

Une synthèse des actions mises en place lesquelles participent indirectement à la réduction des nuisances sonores le long des RD est présentée ci-dessous :

Le RER Girondin

Une participation du Département de la Gironde au projet de RER Girondin a été approuvée par délibération du Département le 03 Avril 2023 (2023.16.CD)



Un partenariat élargi au service des mobilités de l'aire métropolitaine Bordelaise et Girondine
Résolument engagés en faveur du report modal de la voiture vers les transports en commun, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont voté concomitamment, en décembre 2018, une feuille de route pour le développement d'un réseau express régional métropolitain.

Ce projet a l'ambition de répondre à trois objectifs majeurs :

- Réduire les inégalités vis-à-vis de l'offre de transports des habitants des zones péri-urbaines en offrant des solutions de transport en commun efficaces,
- Lutter contre la congestion routière de la Métropole,
- Baisser les émissions de gaz à effet de serre et polluants.

L'ambition du projet, basé sur l'utilisation maximale du mode ferroviaire en secteur péri-urbain et le développement de lignes de cars express, est de mettre en place des liaisons fréquentes, pénétrantes vers la Métropole, traversantes de périphérie à périphérie pour deux axes structurants, pour offrir un service de transport très efficace aux populations, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de la Métropole.

Le Département de la Gironde constitue ainsi un nouveau partenaire du Réseau Express Régional Métropolitain, aux côtés de Bordeaux Métropole, la Région Nouvelle-Aquitaine, et l'État.

La formation de ce partenariat entre les 3 collectivités autour du projet de RER Métropolitain, également soutenu par l'Etat, a permis de réaffirmer l'ambition du projet de RER métropolitain, en accélérer la dynamique, et en élargir le périmètre d'intervention à la ligne du Médoc.

Cette volonté s'est traduite par la formalisation d'une nouvelle feuille de route pour le projet, afin d'adapter les enjeux, les périmètres et les modalités de réalisation à ce nouveau partenariat.
La Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont adopté cette feuille de route actualisée commune par des délibérations conjointes en mars 2022.

Sont également associés à la mise en œuvre du RER Métropolitain la SNCF et ses filiales, et le Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités, pour leurs compétences respectives dans les transports et en matière d'intermodalité.

Les lignes de car express

Le Département accompagne le déploiement de lignes de car express en participant au financement de certains pôles d'échanges multimodaux.

Dans le cadre du RER Girondin, plusieurs lignes de cars express sont mises en service autour de Bordeaux :

- **Bordeaux - Créon** : mise en place en 2019, cette ligne de car express (ligne 470) connait une forte attractivité (plus de 1000 passagers par jour, 26 kilomètres en 50 minutes) propose un intervalle de 15 minutes en deux cars aux heures de pointe et une amplitude horaire étendue de 6h à 22h. Une aire de covoiturage a été réalisée par le Département de près de 50 places à Salleboeuf le long de cette ligne. Etant régulièrement saturée, un projet d'extension de cette aire est à l'étude, avec mise en œuvre prévue dans les 5 ans à venir.

- **Bordeaux-Blaye** : cette ligne a été lancée en 2024, avec 1 car toutes les 20 minutes aux heures de pointe. Elle présente une connexion avec la gare de Saint-André-de-Cubzac ainsi qu'avec les aires de covoiturage du territoire comme l'aire du Peyrat située à proximité de l'autoroute A10.

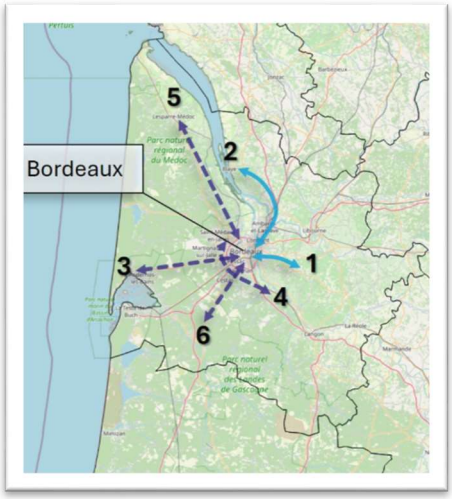
- **Bassin Nord - Bordeaux** : cette ligne de car express a été lancée le 1er septembre 2025 ; le Département accompagne également indirectement la mise en place de cette ligne de car express Bordeaux- bassin nord avec la mise en service d'aires de covoiturage le long du tracé au niveau de Blagon et de Querquillas.

- **Ligne de ceinture sud-ouest – Bordeaux** reliant Beautiran au Haillan et passant par Cestas, Pessac et Mérignac : cette ligne a été lancée le 1er septembre 2025.

Sont également prévues :

- **Ligne Val de l'Eyre – Bordeaux** : en cours d'étude, démarrage prévu en septembre 26

- D'autres lignes de car express sont également en projet dans le Département, comme la ligne de car express entre **Bordeaux et Lesparre**, qui devrait être lancée au 1er septembre 2026.



1. Créon - Bordeaux → lancée depuis septembre 2019
2. Blaye – Bordeaux → lancée depuis janvier 2024
3. Bassin Nord – Bordeaux
4. Ceinture Sud Ouest - Bordeaux
5. Lesparre Médoc – Bordaux
6. Val De L'Eyre – Bordeaux

Aménagements d'arrêts de bus

Une convention entre la Région Nouvelle-Aquitaine et le Département de la Gironde, relative aux prestations sur le domaine public routier, l'entretien et l'affichage sur le mobilier urbain régional a été approuvée par délibération du Département le 25 Novembre 2024 (2024.1333.CP)

Suite à la loi NOTRe et au transfert de compétences entre le Département et la Région pour le transport routier de voyageurs, et compte tenu de l'utilisation des domaines publics routiers départementaux et communaux (aménagements des points d'arrêts prioritaires du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda Programmé d'Accessibilité), des prestations continuent à être assurées par le Département dans le cadre d'une convention approuvée par délibération en 2017 et renouvelée en 2024.
Elle vise à la réalisation de prestations sur le domaine public routier, l'entretien et l'affichage sur le mobilier urbain régional.

À la fin 2022, près de 300 arrêts de car ont été rendus accessibles aux Personnes à mobilité réduite et une centaine doivent encore être aménagés.

C'est dans ce cadre que le Département réalise chaque année des opérations de mise en accessibilité sur les arrêts identifiés par la Région dans son schéma. Ces travaux sont financés à 100% par la Région.

6.1.6 Les actions sur les vitesses, le partage modal

Le Département est régulièrement amené à donner un avis technique et à subventionner des projets de réaménagement de routes départementales dans des traverses d'agglomération.

À ce titre, il est facilitateur et financeur des communes et intercommunalités qui souhaitent installer des dispositifs visant à :

- Modérer les vitesses : sécurisation de carrefours, écluses, ralentisseurs, zones 30, chaussidou.
- Favoriser le partage modal : création de trottoirs, d'aménagements physiques en faveur des cycles

Ces aménagements ponctuels et mesures permettent ainsi indirectement via le partage modal et l'apaisement des vitesses de réduire les nuisances sonores.

6.1.7 Les actions relatives aux projets d'aménagement

Sans détailler l'ensemble des travaux menés ces dix dernières années au droit des différentes zones bruyantes, le Département, dans le cadre de la préservation de son patrimoine routier, de la sécurisation du réseau, du développement du réseau cyclable et des aires de covoiturage entre autres, a réalisé de nombreux projets d'aménagement sur son réseau routier, lesquels participent selon les projets, à encourager le report modal, baisser les vitesses entre autres.

6.1.8 Entretien annuel des routes

Les Maisons du Département des Infrastructures de Mobilité interviennent sur des territoires dont les contours sont voisins de ceux des Pays Girondins : le Médoc, le Bassin d'Arcachon, Graves Entre-deux-mers, le Sud Gironde, la Haute Gironde et le Libournais.

Leur activité consiste à :

- Assurer l'entretien préventif et curatif des routes départementales
- Garantir la sécurité du réseau par la veille qualifiée, le patrouillage, la maintenance courante
- Améliorer et maintenir le réseau en assurant la maîtrise d'œuvre d'opérations courantes et la conduite de tous les travaux de modernisation, d'investissement et d'entretien
- Réaliser les opérations de surveillance des ouvrages d'art en liaison avec le Bureau Ouvrage d'Art
- Participer à la gestion du domaine public et à la connaissance du réseau.

Renouvellement des enrobés

Sur la période 2015-2025, le Département a renouvelé le revêtement de chaussée tous les 12 ans en moyenne. Cela pouvait intervenir de manière plus précoce si un vieillissement prématuré ou une incidence climatique influant sur la sécurité des usagers étaient constatées.

La Direction des Infrastructures de Mobilité avec ses Maisons Départementales des Infrastructures de Mobilités, en veillant par le patrouillage à l'absence d'anomalie de surface et en programmant le renouvellement des couches de roulement régulièrement, a permis ainsi une réduction systématique du bruit sur les routes départementales.

Le Département a eu un programme annuel de renouvellement des enrobés, avec un budget annuel compris entre 11 et 14 M€, pour un linéaire moyen de l'ordre de 350 km par an.

6.1.9 Verdissement et électrification de la flotte automobile

Electromobilité en Gironde

Le véhicule électrique pourrait représenter une avancée significative dans la transition écologique des territoires. Plus silencieux que son équivalent thermique, il contribue à réduire la pollution sonore, en particulier en milieu urbain. (Source : Etude A'Urba « Electromobilité en Gironde, Enjeux et prospective » publiée en mai 2025)

Quelques chiffres et données issues de cette parution de l'A'urba « Electromobilité en Gironde, Enjeux et prospective » publiée en mai 2025, permettent de rendre compte de l'évolution de l'électromobilité en Gironde, terme qui correspond à l'utilisation de véhicules alimentés entièrement ou partiellement par une source d'énergie électrique.

Le parc de véhicules électriques et hydrogènes en Gironde a connu une augmentation très importante ces dernières années, passant de moins de 500 véhicules en 2014, à près de 24 000 en 2024.

Au premier trimestre 2025, le nombre de points de charge ouverts au public en Gironde était de 289 pour 100 000 habitants (soit une évolution de 35% en une année).

Le nombre de bornes de stations de recharge accessibles au public pour véhicules électriques, dans Bordeaux Métropole, a été multiplié par 10 entre l'été 2020 et la fin de l'année 2025 (171 contre 17). Avec l'offre privée, il y aura 3 000 points de recharge sur le territoire de Bordeaux Métropole.

Plus des ¾ des personnes possédant un véhicule électrique habitent une maison individuelle en Gironde (avantage certain pour une recharge plus facile). 8 personnes sur 10 disposant d'un véhicule électrique sont identifiées comme actives.

Tout comme la voiture électrique, le vélo à assistance électrique est en plein essor. Désormais, environ 7% des ménages girondins possédant au moins 1 vélo, disposent d'un vélo à assistance électrique, soit plus de 51 000 ménages en 2021.

6.1.10 La politique en matière de bacs girondins

Le Département assure la traversée de l'estuaire de la Gironde sur deux lignes :

- **Le Verdon – Royan**. Située à l'embouchure de l'estuaire de la Gironde, cette liaison maritime relie Le Verdon-sur-Mer à Royan. La traversée dure environ 25-30 minutes pour une distance de 6 km (3 milles nautiques).

  Deux navires amphidromes La Gironde et L'Estuaire assurent la traversée avec 7 rotations par jour en hiver et au moins 18 en été. Les navires permettent de transporter tout type de véhicules : deux roues, cars, camping-cars, camions, engins agricoles et des convois exceptionnels. Chaque bateau a une capacité de 600 passagers, soit environ 115 équivalent voiture.



- **Blaye - Lamarque**. La traversée sur le navire Sébastien Vauban dure environ 20 minutes (entre 15 minutes et 35 minutes selon la marée) pour une distance de 4,5 km (2,4 milles nautiques). Elle permet d'éviter un détour de 2 heures.

  Ce bateau assure la traversée pour 5 rotations par jour en hiver et jusqu'à 10 en été. Il a une capacité de 300 passagers, soit environ 45 équivalent voiture.

1,3 million de passagers, plus de 500 000 véhicules et 70 000 vélos sont transportés chaque année par les transports maritimes départementaux.

> Ce moyen de transport participe au report modal et évite l'utilisation des véhicules individuels sur des routes plus longues.

6.1.11 Programme de résorption des Points Noirs du Bruit (PNB) – 2020-2021

Conscients des enjeux pour les Girondins concernés, les élus départementaux ont souhaité lancer un dispositif visant à réduire l'impact des nuisances sonores, les **Points Noirs du Bruit**, sur les habitations situées à proximité des routes départementales.

Cette opération, lancée en 2018, cofinancée par le **Département** et l'**ADEME**, a eu pour objectif d'isoler les habitations situées le long des routes départementales.

À l'issue d'audits acoustiques et techniques, 1 074 logements ont été estimés éligibles, répartis sur 50 communes et 16 cantons.

Les diagnostics, proposés gratuitement, ont alors également pris en compte l'amélioration énergétique des logements.

Bilan de l'opération

- **À la fin de l'année 2020, 178 audits ont été réalisés chez les propriétaires et 91 propriétaires ont choisi de faire réaliser les travaux par la signature d'une convention bilatérale.**
- **Le montant total des travaux d'insonorisation de façade pour les 91 logements est d'environ 1,149 millions d'euros, financés à 80 % par l'ADEME et à 20 % par le Département.**

L'ADEME ne finance plus la résorption des Points Noirs du Bruit, qui est pris en charge à l'appréciation du Département ou des Collectivités.

Traitement des Points Noirs du Bruit, Recueil d'opérations exemplaires de traitement des PNB routier et ferroviaire en France, Source : ADEME

https://librairie.ademe.fr/batiment/5814-traitement-des-points-noirs-du-bruit-pnb-9791029720437.html



La fiche suivante illustre le bilan de l'opération de traitement des Points Noirs du Bruit menée par le Département.

Planche 9 - Extrait Traitement des Points Noirs du Bruit en Gironde (fiche ADEME)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

ILS L'ONT FAIT

Traitement des Points Noirs du Bruit routier en Gironde (33)



Gironde
LE DÉPARTEMENT

Nouvelle-Aquitaine
Département de la Gironde, hors du territoire de Bordeaux Métropole (33)

Bâtiments traités
91 logements traités
- 81 logements individuels
- 10 logements collectifs

Partenaire
Conseil départemental de la Gironde

Coût Global (HT)
Coût des travaux subventionnés :
1,149 million €

Financement* :
- ADEME : 919 200 € (80 % des montants plafonds)
- Conseil départemental de la Gironde : 229 800 € (20 % des montants plafonds)

+ Propriétaires : 17 650 € (dépassement des montants plafonds)

Bilan en chiffres
- 1074 logements potentiellement PNB
- 181 audits réalisés
- 91 logements traités

**Le coût des travaux est soumis à des montants plafonds donnés en fonction du nombre de pièces principales ou cuisine par logement individuel/collectif*

POURQUOI AGIR ?

Dans le cadre de ses compétences, le Conseil départemental de la Gironde a entrepris d'identifier et de traiter les Points Noirs du Bruit (PNB) situés le long des 6 400 kilomètres de voiries départementales dont il assure la construction, la sécurisation et l'entretien. 15 voiries départementales, où le trafic moyen journalier annuel est égal ou supérieur à 8 200 véhicules par jour, sont particulièrement visées. 7 territoires étaient concernés : le Bassin d'Arcachon, le Médoc, la Vallée de la Garonne, le Cubzaguais, le Blayais, le Libournais et le Castillonais.

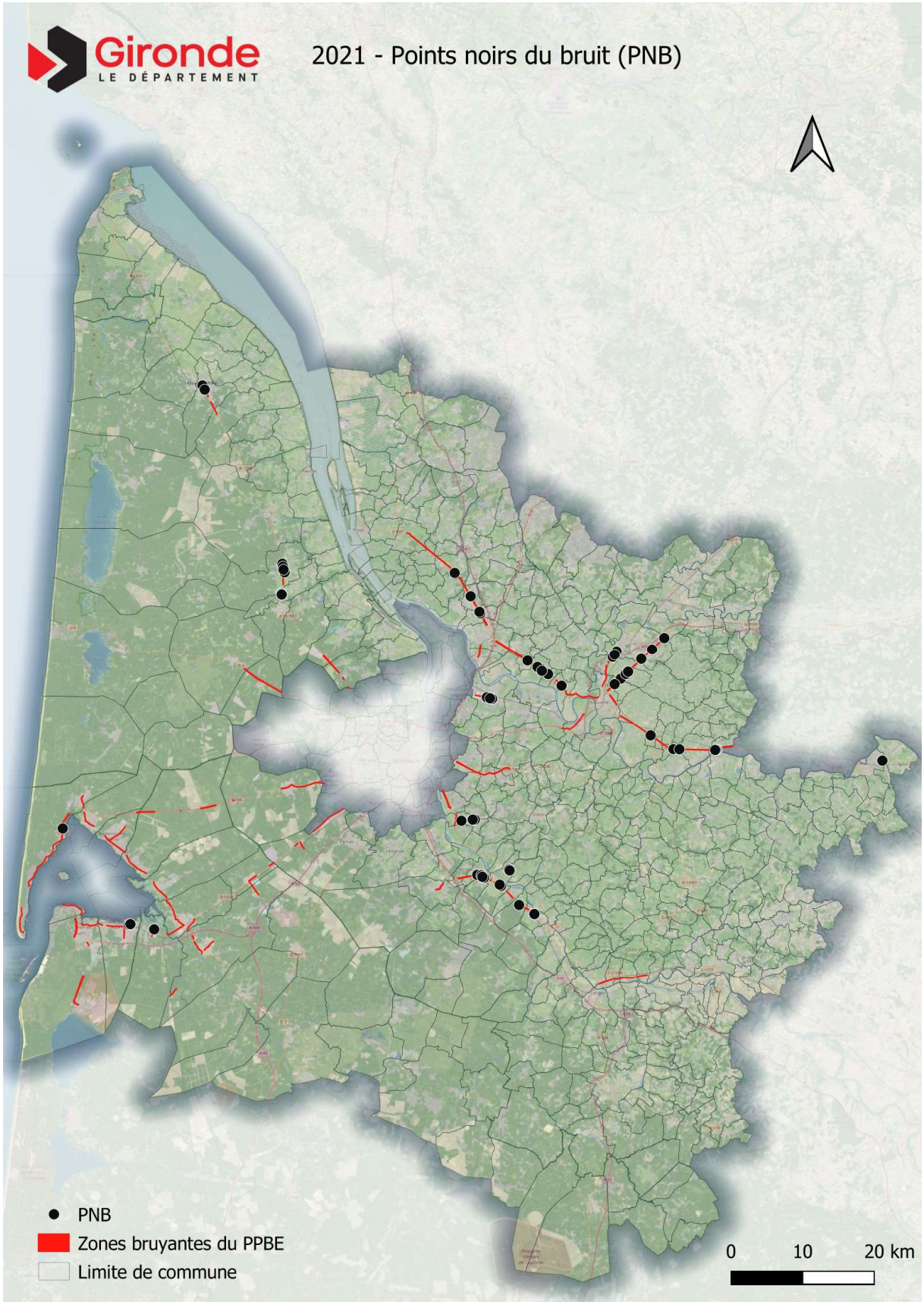
Les impacts environnementaux et sociaux du bruit sont reconnus. En 2010, période de lancement du Plan Bruit, 43 % des Français disaient être très gênés par le bruit*. En 2014, ce chiffre est confirmé par un nouveau sondage : plus de 8 Français sur 10 (82 %) indiquent se préoccuper des nuisances sonores et 53 % des interviewés pensent que les nuisances sonores affectent leur santé et celle de leur entourage**. En 2016, la première étude sur le coût social des pollutions sonores en France évalue le coût social du bruit à 57 milliards d'euros par an, dont plus d'un tiers dû aux transports***. Ce coût est estimé à près de 147 milliards d'euros en 2021...

En France, **80 % des nuisances sonores sont générées par le secteur des transports** (68 % par la route, 20 % par l'aérien et 12 % par le ferroviaire) et 3 000 zones ont été identifiées comme étant critiques, c'est-à-dire exposées à un niveau sonore routier dépassant la valeur seuil de 68 dB (A)****. Pour être reconnu comme Point Noir du Bruit, **un bâtiment PNB doit réunir 3 conditions** :
- être localisé dans une zone de bruit critique ;
- être un bâtiment d'habitation ou un établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale ;
- respecter des critères d'antériorité (autorisation de construire) précisés par la réglementation.

Les opérations de traitement des PNB consistent à réduire le bruit à la source, par exemple via l'installation d'écrans acoustiques ou la réfection de chaussées. Elles peuvent aussi se traduire par des interventions sur les façades des bâtiments.

L'installation d'écrans acoustiques et la pose d'enrobé phonique ont été écartés en raison d'un coût trop élevé pour les uns et d'un impact trop faible pour l'autre. C'est donc la solution visant à insonoriser les façades des logements PNB qui a été retenue par le Conseil départemental de la Gironde. Pour cela, la collectivité a signé avec l'ADEME une **convention de financement permettant de prendre en charge 100 % des travaux dans la limite des montants plafonds réglementaires** (80 % par l'ADEME et 20 % par le Conseil départemental), les éventuels dépassements restant à la charge des propriétaires.

*Enquête TNS Sofres *« Les Français et les nuisances sonores »*, mai 2010.
**Sondage Ifop pour le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie : *« Les Français et les nuisances sonores »*, Septembre 2014.
*** *« Analyse bibliographique des travaux français et européens – Le coût social des pollutions sonores »*, mai 2016, étude ADEME - CNB réalisée par EY.
**** Selon l'indicateur européen Lden.



Localisation des 91 Points Noirs du Bruit traités lors de l'opération financée par l'ADEME et le Département

6.1.12 Les actions sur le bâti : collèges et logement social

Direction des Collèges (DC)

Plan collège 2017 - 2026
Depuis le lancement du Plan collèges, la Gironde a mené un vaste programme de construction et de restructuration d'une vingtaine de collèges.
Les nouveaux collèges créés sont situés à Jacques-Ellul à Bordeaux et Marsas, Le Haillan, Saint-Selve, Le Pian-Médoc, Bordeaux-Lac et Bordeaux-Belcier, Le Barp en 2024, Montussan puis Le Taillan-Médoc.
Ces nouveaux collèges, répartis sur le territoire girondin, permettent de rapprocher les établissements des collégiens et ainsi de limiter les distances parcourues pour les déplacements scolaires. Cette proximité favorise également le recours aux modes actifs et contribue à limiter les nuisances sonores liées au trafic routier.

Rénovation
Dans le cadre de ses compétences sur la construction, rénovation et gestion des collèges, le Département a réalisé plusieurs rénovations et créations de collèges durant ces 10 dernières années sur l'ensemble de la Gironde.
Au niveau rénovations, le remplacement des menuiseries dans ces établissements sensibles permet à la fois de réaliser des économies d'énergie et contribue également à une meilleure performance acoustique des vitrages.
Certains collèges étant récents ou récemment réhabilités, ne font pas l'objet de travaux récents ou programmés.

Le tableau ci-dessous liste, pour les collèges situés aux abords de RD (moins de 1 km) ayant un trafic supérieur à 8 200 véhicules/ jour, les actions menées en lien avec la protection contre le bruit.

Sur la période 2014-2024, les travaux réalisés portent sur des travaux de restructuration globale (4 collèges concernés), et sur des remplacements de menuiseries ou des isolations phoniques (14 collèges concernés).

Nom du collège	Commune	Année de construction du collège	Bilan des actions menées sur la période 2014-2024
ANDRE LAHAYE	ANDERNOS LES BAINS	2001	2022-50 menuiseries sur 150
MARIE BARTETTE	ARCACHON	1998	2020 (remplacement menuiseries 2è étage), 2007,2009, 2013 et 2015 (1er étage)
JEAN AURIAC	ARVEYRES	2023	-
JEAN VERDIER	AUDENGE	2000 et 2006	-
JEAN ZAY	BIGANOS	1989	2012 - Remplacement des menuiseries aux accès logement, cuisine, et plateau sportif
CANTERANE	CASTELNAU DE MEDOC	2010 (partielle)	2019 - Remplacement de menuiseries extérieures (compris VR) tranche 2,2018 tranche 1 et 2010
ALIENOR D'AQUITAINE	CASTILLON LA BATAILLE	1986	2014 (3è tranche), 2013 (1ère et 2è tranche) et 2010
HENRI DE NAVARRE	COUTRAS	Restructuration en cours, prévue finie en 2026	Travaux de restructuration - fin en 2026
MONTESQUIEU	LA BREDE	2013	-
HENRI DHEURLE	LA TESTE DE BUCH	1995	2023
JULES FERRY	LANGON	1994	2014 (1/2 pension) + 2017 (2è étage) + 2019 (logement Principal-

			adjoint) + 2020 (logement Principal) + 2022
TOULOUSE LAUTREC	LANGON	2022	-
CAMILLE CLAUDEL	LATRESNE	1992 et 2010 (partielle)	2022 - Travaux pour l'isolation phonique de la salle des commensaux + salle informatique + 2007
ELISE DE ROCHE	LE PIAN SUR GARONNE	1996	-
VAL DES PINS	LE TEICH	1998 et extension 2003	-
JEAN COCTEAU	LEGE CAP FERRET	2013	2024 - Remplacement des menuiseries extérieure et volets CDI/DP
LES LESQUES	LESPARRE MEDOC	1998	2012+2018+2020 + Eté 2024
EUGENE ATGET	LIBOURNE ATGET	1996	Travaux de remplacement des menuiseries bois sur les façades du collège
LES DAGUEYS	LIBOURNE DAGUEYS	2000	-
GASTON FLAMENT	MARCHEPRIME	2005	-
GEORGES BRASSENS	PODENSAC	1989	-
MAX LINDER	SAINT LOUBES	2004	Isolation phonique de l'infirmerie
LA GAROSSE	ST ANDRE DE CUBZAC	2005	Tranche 1

Ces travaux permettent une meilleure isolation acoustique des salles de classes ou salles de repos, et limitent les impacts sonores liés aux bruits extérieurs.
Des actions sont également menées pour les collèges qui ne sont pas situés aux abords de routes très circulées.

<u>Opérations significatives identifiées 2015-2025</u>

Bordeaux – Francisco Goya
- MOE pour le remplacement des menuiseries extérieures (1ère tranche) – 11 000 € – 2022.
- Remplacement des menuiseries extérieures (1ère tranche) – 120 000 € – 2023.

Bordeaux – Cassignol
- Remplacement menuiseries 2ème tranche – 100 000 € – 2018.
- La Benatte : campagne de réparation des menuiseries tranche 1 – 50 000 € – 2024.

Bordeaux – Cheverus / Annexe Gratiolet.
- Remplacement fenêtres et portes côté cour – 95 000 € – 2023.
- Remplacement menuiseries tranche 2 – 2ème étage – Annexe Gratiolet – 100 000 € – 2015.

Bordeaux – Edouard Vaillant
- Remplacement de châssis vitrés (2ème tranche) – 80 000 € – 2015.

Bordeaux – Blanqui
- Travaux pour le remplacement des châssis vitrés – 1ère tranche – 70 000 € – 2023.
- Remplacement des châssis vitrés – Tranche 2 – 60 000 € – 2024.

Bordeaux – Berthelot
- Réfection des châssis vitrés – Tranche 1 – 70 000 € – 2024.

Arsac – Panchon
- Travaux de menuiseries – 85 000 € – 2022.
- Modification des menuiseries en façades du Patio – 75 000 € – 2019.
- Remplacement des menuiseries du hall collège – 40 000 € – 2016.

Andernos-les-Bains – André Lahaye
- Travaux de réparation des menuiseries suite à audit – 30 000 € – 2022.

Bassens – Manon Cormier
- Travaux de remplacement de portes sorties de secours hall (bâtiment techno et restauration) + réglages châssis + remplacement des joints des portes CF – 90 000 € – 2025.

Arcachon – Marie Bartette

- Finition de remplacement des menuiseries 2ème étage et étanchéité rotonde – 75 000 € – 2020.
- Réfection des menuiseries 1er étage façade sud – 150 000 € – 2015.

Bordeaux – Léonard Lenoir

- Fermeture des sanitaires garçons et filles et remplacement menuiseries bâtiment enseignement – 2ème tranche – 95 000 € – 2015.

Bourg – Jacques Prévert

- Remplacement des menuiseries extérieures y compris préfabriqué – 30 000 € – 2015.
- Remplacement des menuiseries et des volets roulants – 100 000 € – 2017.

Direction de l'Habitat et de l'Urbanisme (DHU)

Rénovation sur le parc privé ancien

Le Département poursuit sa politique de rénovation sur le parc privé ancien, via les opérations programmées (Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat OPAH) et les Pactes Territoriaux France Rénov qui couvrent l'ensemble du territoire.

Plus de 5000 logements de propriétaires occupants ainsi que 420 logements destinés à la location à caractère social gérés par des propriétaires privés ont été rénovés sur la période 2020-2026

Ces opérations ont permis de mobiliser près de 100 M€ TTC de financement destinés à la rénovation de l'habitat privé ancien depuis 2020, et 12 millions d'euros pour l'accompagnement des demandeurs lors du montage de leur dossier de subvention.

Ces rénovations de logements permettent aux habitants d'avoir des logements mieux isolés, et d'être mieux protégés vis-à-vis des bruits extérieurs, dont le bruit routier.



Rénovation sur le parc public ancien

Le Département intervient pour la rénovation des logements locatifs sociaux gérés par les bailleurs sociaux ou les collectivités territoriales

Ces opérations de réhabilitation ont permis de mobiliser environ 10 M€ TTC sur la période 2020-2025.

6.1.13 Actions réalisées et programmées sur les 77 Zones Bruyantes

L'identification des 77 zones bruyantes est issue de l'analyse des résultats des cartes de bruit stratégiques produites par les services de l'État, et des données récentes de comptages routiers du Département.

Une analyse affinée de ces 77 secteurs a été réalisée en tenant compte :

- Des actions déjà mises en œuvre durant les 10 dernières années
- Des actions qui sont d'ores et déjà programmées.

Cette analyse détaillée, réalisée pour chaque secteur, permet de savoir si les actions mises en œuvre ou programmées ont une incidence sur les niveaux de bruit, s'il est nécessaire d'approfondir le diagnostic par des études complémentaires, ou de mettre en œuvre de nouvelles actions et d'identifier les leviers possibles.

Les données ont été recueillies auprès des différents services du Département, et concernent :

- Les informations récentes de trafic routier
- Le traitement de points noirs du bruit
- L'entretien des chaussées : date et type d'enrobés, renouvellement envisagé.
- La création d'aires de covoiturage
- Les travaux ou projets de travaux routiers de type : suppression de passages à niveau, déviations, aménagements de voies réservées ou de pistes cyclables, giratoires …
- Les actions de type écrans antibruit ou merlons.

Parmi les 77 zones bruyantes identifiées dans le diagnostic :

- **72 ont fait l'objet d'actions réalisées depuis 10 ans, qui contribuent à réduire l'impact du bruit routier et à protéger les riverains.**

Les aménagements de sécurité permettent généralement de réduire la vitesse pratiquée et de renouveler les enrobés, ce qui permet de réduire les niveaux de bruit. Les projets à l'étude vont également en ce sens.

Le renouvellement des enrobés permet de diminuer le bruit à la source.

Les actions relatives à la mobilité (vélo, transport en commun, covoiturage) participent indirectement à une diminution de l'impact acoustique du bruit routier, en encourageant la pratique des mobilités et en diminuant l'utilisation de la voiture individuelle.

Le Département prévoit de poursuivre la plupart des actions menées ces 10 dernières années comme détaillé en partie 6.2.

6.2 ACTIONS PREVUES POUR LES 5 PROCHAINES ANNEES – 2025 – 2030

Le PPBE 4 doit faire état des actions prévues par le Département sur la période 2025-2030, lesquelles sont identifiées ci-dessous.

6.2.1 Schéma des mobilités en cours d'élaboration : Stratégie Girondine pour une mobilité durable

Ce document, en cours d'élaboration, aura vocation à se substituer à l'actuel Schéma Directeur 2013-2033.

6.2.2 Projets de mobilités à 5 ans : 2025 – 2030

Dans le cadre de la PPI actuelle 2026-2028, la Direction des Infrastructures de Mobilité de la Gironde poursuit la mise en œuvre de projets visant à la préservation de son patrimoine routier départemental, la sécurisation et l'optimisation de son réseau.

Cette PPI 2026-2028 intègre la poursuite de plusieurs projets sur lesquels le Département mène des études sur des axes fortement circulés, et pour lesquels des zones bruyantes ZBC ont été identifiées.

Cela concerne entre autres les axes routiers tels que la RD1215 au nord de Saint-Aubin Médoc, ainsi que les pénétrantes telles que les RD106, RD936 et RD113 aux abords de la métropole bordelaise.

RD1215 au nord de Saint-Aubin Médoc

Les RD1215, 1215E1 et RD1 constituent l'axe structurant de desserte du Médoc, reliant la métropole bordelaise à la pointe du Verdon.

Le trafic l'empruntant s'établit à environ 20 000 véhicules par jour à la sortie de la métropole et décroit progressivement jusqu'à 7 000 véhicules par jour au nord de Lesparre-Médoc et 2 000 véhicules par jour en arrivant au Verdon.

Cet itinéraire a fait l'objet de plusieurs réalisations par le passé, comme les contournements de Castelnau-de-Médoc et Saint-Laurent-du-Médoc, ainsi que plusieurs créneaux de dépassement à 2X2 voies et la mise en service de la déviation du Taillan-Médoc fin 2022 au sud d'Arsac et d'Avensan.

Dans une logique d'amélioration des conditions de sécurité et de circulation sur cet axe structurant, le Département étudie un projet de mise aux normes du créneau d'Arsac sur la commune d'Arsac, en vue d'améliorer sa sécurité, tant pour les usagers que les riverains : création de bandes dérasées, suppression des accès directs.

Il étudie également des solutions d'amélioration des mobilités et de sécurité de la RD1215 sur les communes d'Arsac et d'Avensan.

Plusieurs projets ponctuels sont également à l'étude le long de l'axe de la RD1215 visant à sécuriser l'itinéraire : réaménagement du carrefour de Bouqueyran, du carrefour du Poteau à Saint-Sauveur entre autres.

La sécurisation et l'amélioration des conditions de circulation dans les traversées de Listrac et de Lesparre-Médoc sont également recherchées.

Un giratoire au niveau de la ZA de Belloc a été mis en service en 2026 sur la RD1215 à Lesparre-Médoc.

Aux abords de la métropole

Des études ont été menées sur différents axes aux abords de la métropole (RD106, RD113 et RD936) visant à améliorer l'ensemble des mobilités (cyclable, réduction de l'autosolisme…).

Au-delà de la PPI 2026-2028, le futur schéma des mobilités, actuellement en cours d'élaboration, permettra de définir la feuille de route pour les projets à mettre en œuvre.

> Certains projets font le cas échéant l'objet d'une étude d'impact acoustique en amont, si la réglementation le nécessite.
>
> Ces projets visent pour certains à améliorer la sécurité, et à améliorer la circulation, tout en encourageant la pratique des mobilités durables (vélo, transports en commun, co-voiturage…). Ils sont généralement accompagnés d'une reprise des chaussées et d'une réflexion sur la vitesse limite autorisée.
>
> Ils participent ainsi à une amélioration et une meilleure maitrise des nuisances sonores le long du réseau routier départemental.

La décision de poursuivre les études relatives aux projets d'infrastructures de mobilités dans les cinq prochaines années vers des travaux sera analysée au vu de l'opportunité de ces projets, des résultats des études, du déroulement des procédures et de l'obtention des autorisations relatives à ces projets ainsi que de la programmation technique et financière pour les investissements dans le domaine des mobilités dans les cinq années à venir.

6.2.3 Entretien annuel des routes : poursuite de la politique de renouvellement

Renouvellement des enrobés

La connaissance de l'état du patrimoine routier sera fiabilisée au travers d'auscultations régulières des chaussées (déploiement en 2026 d'un logiciel d'auscultation avec analyse par IA) et permettra dès 2026 d'optimiser les moyens mis en œuvre pour maintenir le réseau routier départemental dans un état défini par un niveau de service précis.

6.2.4 La politique en matière de bacs girondins : maintien des lignes

Le Département de la Gironde souhaite continuer à développer la continuité routière exercée par les bacs de Gironde. Pour ce faire il est envisagé :

- De maintenir les bateaux existants pour leur donner la meilleure longévité possible et un taux de disponibilité proche de 100% pour chaque navire,
- De doter les navires d'outils d'analyse en temps réel de la consommation de gazole, afin d'optimiser celle-ci tout en préservant des temps de traversées raisonnables pour les usagers. Cette disposition a également une incidence sur le bruit émis par les bateaux,
- D'améliorer les conditions d'accostage à Royan en mettant en place un système pour briser la houle. En effet, les bateaux peuvent être soumis à des trains de houle venant du large quand ils sont dans l'anse de Royan, obligeant parfois à maintenir les moteurs en poussée en régime maximum le temps de l'embarquement / débarquement. Comme pour l'item précédent, cette disposition a également une incidence sur le bruit émis par les bateaux, en sus des émissions de résidus de combustion et de production de Gaz à Effet de Serre (GES).
- De poursuivre les études visant à utiliser des motorisations alternatives aux moteurs Diesel dans le but de diminuer les productions de GES. Cette transition pourrait avoir un impact sur le bruit émis par les navires en fonctionnement.

6.2.5 Préservation des zones calmes

Les Espaces Naturels Sensibles sont des sites qui présentent un fort intérêt écologique et/ou paysager qu'il est nécessaire de préserver et de transmettre. Fragiles et/ou menacés, ces lieux accueillant des espèces animales ou végétales remarquables doivent être préservés et faire l'objet de mesures de protection et de gestion.

Pour mettre en œuvre cette politique, le Département bénéficie de la Taxe d'Aménagement qui est prélevée sur chaque permis de construire en compensation de l'urbanisation.

Cette Politique trouve sa traduction dans différents plans d'actions : le Plan d'Actions Départemental en faveur des Milieux Aquatiques (PADMA), le Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles (SDENS), par le Plan d'Actions Paysage (PAP) et le plan d'action des Espaces Naturels Sensibles aménagés pour l'ouverture au public.

Ainsi :

- Chaque ENS a vocation à comporter un Plan de gestion, intégrant notamment la volonté d'une ouverture au public et la gestion des usages ;
- Chaque ENS doit être régi par un arrêté municipal ou préfectoral permettant de limiter les usages (généralement les véhicules à moteurs ou des événements... source de bruit sont interdits) est assurant ainsi la quiétude des lieux ;
- L'ouverture au public est de plus en plus orientée vers des aménagements favorisant des accès en faveur des mobilités douces (raccordement à des itinéraires pédestres et cyclables réduisant ainsi indirectement les nuisances sonores) ;
- La Direction de la Transition Ecologique et de l'Environnement organise et anime de nombreux évènements visant à sensibiliser le public aux enjeux environnementaux (sorties nature, ateliers conférences, expositions…). Les approches sensibles sont privilégiées dans ces programmes déployés sur les ENS, permettant à chacun de se reconnecter à la nature, au paysage sonore et à ressentir la quiétude des lieux.

6.2.6 Actions sur le bâti

Travaux de rénovation sur le parc ancien privé et public

Le Département poursuit sa politique d'aides financières aux bailleurs sociaux et aux communes pour leurs opérations d'acquisition ou d'amélioration de logements existants.

D'autre part, le Département poursuit son soutien à l'amélioration du parc privé ancien au travers des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat et des Pactes Territoriaux France Rénov.

6.3 NOUVELLES ACTIONS PREVUES PAR LE DEPARTEMENT

6.3.1 Poursuite de l'évaluation du trafic routier sur le réseau Départemental

Le Département de la Gironde s'est doté courant 2022 d'un SIG - SIREO, les données de trafic ont été en grande partie intégrées à ce nouveau SIG mais doivent encore être consolidées, sur l'ensemble du réseau et au droit des intersections.

Ces données servent de base pour les services de l'État à l'établissement des Cartes de Bruit Stratégiques qui doivent être ré-actualisées tous les 5 ans.

En effet, le Département n'a pas la compétence pour l'établissement de ces cartes :

Source : Guide pour l'élaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement – Extrait page 15

2.1.2. LE DÉPARTEMENT (LE CONSEIL GÉNÉRAL)

Les Conseils généraux n'ont pas directement de compétences pour l'établissement des cartographies sur le bruit dans le cadre de la directive. Par contre, en tant qu'autorités gestionnaires des infrastructures départementales et, depuis la loi du 13 août 2004, d'une partie des routes nationales qui leur ont été transférées (environ 15 000 km), ils doivent établir des PPBE sur leur voirie. Par ailleurs, à travers leurs autres compétences en terme d'aménagement du territoire et de planification notamment, les choix qui sont faits peuvent avoir un impact sur le bruit.

La consolidation de ces données permettra de fiabiliser le niveau de trafic sur les routes départementales, en particulier celles dont le niveau de trafic est proche d'environ 8 200 véhicules/ our, seuil utilisé pour les cartes de bruit stratégiques. Ainsi, cela permettra la production de Cartes de Bruit Stratégiques (établies par la DDTM) plus fiables et par conséquent une meilleure lisibilité des « courbes isophones », qui représentent avec des codes couleur les niveaux de bruit modélisés.

6.3.2 Localisation, suivi et traitement des plaintes liées aux nuisances sonores

A ce jour, les plaintes de riverains arrivent par une multitude de canaux différents, y compris via la cellule usagers de la Direction des Infrastructures de Mobilité, si bien qu'une homogénéisation du traitement des réponses est à rechercher.

Le Département a une volonté de réaliser un suivi de ces sollicitations sur les cinq ans à venir et de partager le bilan des sollicitations dans le PPBE 5. Pour ce faire, il prévoit de rendre facilement accessible à tous la possibilité de consulter le Département sur ce sujet, par le biais d'un guichet unique. Il prévoit également de formaliser un circuit de réponse centralisé, unique et d'établir un recensement et une cartographie de ces plaintes de riverains.

Il est envisagé d'ajouter, sur Gironde.fr un lien accessible facilement, ouvrant sur un module avec des champs spécifiques à renseigner et générant un email unique pour ce type de doléance.

Les demandes seront suivies par la cellule relation usagers de la Direction des Infrastructures de Mobilité.

6.3.3 Étudier plus en détail les impacts acoustiques : mesures ponctuelles sur zones bruyantes

Dans le cadre de plaintes de riverains, et sur des zones à enjeux identifiées non traitées, ou sur des zones nouvelles dont le trafic aurait évolué récemment, le Département pourrait procéder à des mesures de bruit 24h auprès de bureaux d'études acoustiques, à croiser avec des comptages de trafics, si des usagers résidant au droit de zones bruyantes en font la demande.

Ces mesures serviraient à vérifier le bon calage du modèle CBS (les cartes sont modélisées par les services de l'Etat) et consolider les données, mais pourraient également servir à quantifier le bruit et être source d'argumentaire et de réponse auprès des riverains.

Principe des mesures sur 24 heures

Les mesures qui sont réalisées sur 24 heures sont représentatives du niveau sonore à un instant donné. Afin de pouvoir les comparer avec les niveaux sonores réglementaires, elles doivent être représentatives du niveau sonore annuel.

Les mesures doivent être recalées sur le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA).

Le niveau sonore brut correspond au niveau de bruit ambiant général (toutes sources confondues) comportant le bruit de l'infrastructure faisant l'objet de la mesure.

Au cours de mesures menées sur 24 heures, des comptages sont réalisés sur les deux sens de circulation au niveau d'une partie de la section étudiée, ce qui permet de faire correspondre un trafic au niveau sonore mesuré.

A l'issue de ces correspondances et des tests de validation décrits ci-après, le niveau sonore annuel peut alors être calculé par recalage sur le trafic annuel.

Ainsi, en fonction de certains paramètres (géographique, distance à la voie…), le regroupement entre les trafics et les points de mesure de longue durée peut être effectué :



Exemple de point de mesure sur 24 heures – perche en façade à une distance de 2 m d'une habitation

Des mesures acoustiques ponctuelles sur 24 heures pourraient être réalisées sur des Zones Bruyantes (ZB) afin de vérifier la bonne modélisation des cartes CBS et quantifier le cas échéant le niveau de bruit en cas de sollicitation de riverains.

6.4 SYNTHESE DU PLAN D'ACTIONS DU DEPARTEMENT

Les enjeux du PPBE portent sur :

- La réduction des niveaux sonores le long des voies départementales bruyantes.
- La prise en compte du bruit en amont des projets.
- La sensibilisation et la communication auprès des services techniques et du grand public.

Les actions sont déclinées ci-dessous selon ces 3 thématiques.

1-Réduction du bruit le long des voies départementales bruyantes
▶ Favoriser des aménagements de voirie, de type enrobé de chaussée, rétrécissement de chaussée, visant à réduire la vitesse pratiquée (action contribuant à une meilleure sécurité). ▶ Développer les mobilités : aires de covoiturage et voies réservées, aménagements cyclables, plans vélo, transports en commun, … ▶ Renforcer l'isolation acoustique des logements et établissements sensibles situés au sein des secteurs à enjeux. ▶ Suivre et traiter les plaintes liées aux nuisances, en menant le cas échéant des études acoustiques complémentaires au droit des zones bruyantes (mesures, voire modélisation) pour objectiver l'exposition des bâtiments identifiés.
2-Préserver les zones calmes
▶ Poursuivre les aménagements et le développement des Espaces Naturels Sensibles, via les Zones de préemption.
3-Prise en compte du bruit en amont des projets – Prévention de nouvelles situations critiques
▶ Etude attentive de l'impact acoustique généré par des projets d'infrastructures (requalification, création, modification aux abords des infrastructures bruyantes). ▶ Prise en compte des prescriptions d'isolement dans le cadre de constructions ou de réhabilitations de bâtiments du Département (collèges, crèches, OPAH…)
4-Sensibilisation et communication auprès des services internes et du grand public
▶ Sensibilisation à la thématique du Bruit auprès du grand public : • *Par exemple : site Internet, articles locaux, expositions*, ▶ Sensibilisation et/ou formation des services internes à la prise en compte du bruit en amont des projets d'aménagements • *Par exemple : formations sur les bonnes pratiques pour les aménagements routiers et travaux de voirie, pour les aménagements urbains, …*

7 ÉVALUATION ET SUIVI

7.1 IMPACT DES MESURES

Cet impact est évalué de manière quantitative lorsque cela est possible, ou de manière qualitative pour les actions d'influence ou de politique générale.

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée de leur impact. Ces actions mises en œuvre seront évaluées à postériori en termes de réalisation. En revanche, l'efficacité des actions curatives précisées dans le PPBE sera appréciée en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations. Ces indicateurs se baseront notamment sur :

- Le nombre de bâtiments et d'habitants qui ne sont plus exposés au-delà des valeurs limites.
- Le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites.
- Le nombre d'habitants et d'établissements sensibles protégés en-deçà des seuils d'exposition réglementaires applicables pour les projets d'infrastructures.

7.2 SUIVI DU PPBE

Un bilan sera présenté lors de la mise à jour du document.

8 BILAN DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

8.1 MODALITES DE LA CONSULTATION



Consultation publique réalisée du **27 octobre au 29 décembre 2025**. Un dispositif de communication a accompagné cette consultation pour la rendre publique et permettre la consultation du dossier et la contribution de tout citoyen par voie papier ou numérique.

Création d'outils et de visuels

Visuels et messages créés et déclinés sur différents supports.



Pour la consultation sur place à l'accueil de l'immeuble Gironde :

- **Registre** (x 10 ex)
- **Affiche 40x60** (x 2 ex)

Diffusion en ligne pendant la durée de la consultation

- Sur la plateforme de participation citoyenne du Département : jeparticipe.gironde.fr
- Lien réalisé vers la plateforme via la page du Département sur **gironde.fr/routes**

Plan média – Parution presse

Achat d'espace légal :

Annonce légale dans Sud-Ouest. Publiée le samedi 11 octobre pour respecter les 15 jours avant ouverture de la consultation.

Annonce presse dans sudouest.fr

Diffusion en ligne pendant 2 semaines du 27 octobre au 09 novembre 2026. 500 000 impressions.

Renvoi par clic vers la plateforme.

Actions de communication par les canaux du Département

- Communiqué de presse le 24 octobre 2025
- Newsletter du Département diffusée à plus de 22 000 abonnés parue le 27 octobre, et le 9 décembre 2025.
- Compte Linked'In du Département (33 000 abonnés) : Post mi-décembre, qui a suscité 7 like

Durant les 2 mois de consultation du public, 10 contributions ont été reçues, émises par 10 participants différents sur la plateforme en ligne. Aucune observation n'a été recensée sur les registres physiques mis à disposition à l'accueil.

8.2 REMARQUES DU PUBLIC

Tableau exhaustif des observations page suivante

Les observations portaient principalement sur les thèmes suivants :

Thème	Nombre
Incivilités : demande de radars anti-bruit	3
Murs anti-bruit *Périmètre Bordeaux Métropole ou Etat :* *Lormont et RN89*	3
RD10 – Langoiran et Lestiac	3
RD116 – Preignac	1

Date	Titre	Description	Ville de résidence
28 octobre 2025 à 18:36	**Radars anti-bruit**	Bonjour, Malheureusement, face aux les incivilités routières régulières je ne vois pas d'autres solutions que de développer les projets de radar anti-bruit. Cdt,	Mérignac
28 octobre 2025 à 10:48	**Prévention du bruit.**	Bonjour, Le bruit est pour certains une façon de s'exprimer, de sortir du lot en se faisant remarquer. je pense bien sûr aux motards qui, malgré un contrôle technique inutile peuvent permuter leur pot d'échappement sans problème. D'autre part, lorsque la nuit tombe, des véhicules bruyants de métal hurlant sortent des garages pour des Runs improvisés et font régner la terreur dans les quartiers. La solution à mon sens, c'est le retour de la présence policière dissuasive sur le bord des routes comme sous le quinquennat de Nicolas Sarkozy. Il y a aussi nos outils de jardin dont le niveau sonore est insupportable, je pense notamment aux débroussailleuses thermiques, les tondeuses à gazon et les tronçonneuses. Particulièrement, au printemps, tout ce petit monde fonctionne en même temps, c'est invivable et ça crée parfois des conflits inévitables. Aux concepteurs et fabricants de se pencher sur la question. Bien cordialement.	Lesparre-Médoc
5 novembre 2025 à 11:19 • Modifié	**D10 - traversée de Langoiran**	Bonjour, Vous n'avez pas pris en compte dans votre étude la portion de la D10 qui traverse le bourg de Langoiran (et ou la route fusionne à la fois avec la D239 et la D115) qui est ultra bruyante (voir carte stratégique des bruits et mesures sur place). Le niveau de bruit sur cette portion de route départementale est d'autant plus problématique qu'il s'agit d'une traversée étroite dans un bourg très densément peuplé et bordé d'un coteaux qui fait caisse de résonance. La vie y est très compliquée, notamment lors du passage de nombreux motards et poids lourds. Un revêtement anti-bruit ou un radar de bruits sont peut-être des pistes de solutions ? Merci,	Langoiran
6 novembre 2025 à 12:20	**D10 passage Lestiac sur Garonne**	Pour poursuivre sur le sujet de la D10... Habitant sur la commune de Lestiac sur Garonne et vivant au bord de la D10, l'augmentation de la circulation et les incivilités n'ont de cesse d'augmenter : vitesse excessive, doublement en agglomération, rodéo urbain, et autres... Le budget des petites communes est de plus en plus restreint et empêche de réaliser les travaux nécessaires pour éviter ce genre de nuissance. En plus de jouer sur notre santé mentale, elle affecte également la vie de nos enfants et leur scolarité (l'école de Paillet situé aux abords de la D10). J'espère que vous trouverez de futures solutions afin que l'on ne déserte pas définitivement nos campagnes. Voici quelques mesures que l'on pourrait appliquer si le département pouvait aider la commune de Lestiac sur Garonne : - Feu dit de récompense - Limitation à 30 km - Réalisation de chicane Ces exemples mis en place dans la commune de BEGUEY ont l'air de fonctionner. Merci de m'avoir lu.	Lestiac sur Garonne
9 décembre 2025 à 13:52	**D10 Lestiac sur Garonne**	Je rejoins les précédents commentaires concernant les problématiques à Lestiac-sur-Garonne et Langoiran. Nous vivons dans un secteur où les villages se succèdent à quelques kilomètres seulement, mais les déplacements, même très courts, doivent malheureusement se faire en voiture. Les trottoirs sont quasi inexistants (notamment entre Lestiac et Langoiran) et les déplacements à vélo sont très risqués en raison de la vitesse excessive de certains automobilistes. De même, pour nous rendre à la gare, aucun transport en commun ne traverse actuellement la rive gauche. Sur ce territoire, nous sommes donc contraints d'utiliser la voiture. Nous avons besoin d'aménagements permettant de réduire cette dépendance, ainsi que de véritables infrastructures de mobilité, notamment des transports en commun reliant la rive gauche à la rive droite.	Lestiac sur Garonne
11 novembre 2025 à 15:40 • Modifié	**LUTTE CONTRE POTS TRAFIQUES DES AUTOMOBILES, MOTOS ET SCOOTERS**	Bonjour, l'idéal seraient des radars anti-bruit posés régulièrement dans toutes les communes de la Gironde. Cependant le coût serait beaucoup trop élévé pour le département dans une situation financière déjà suffisamment grave. Il s'agit surtout d'un manque de savoir-être et savoir vivre en société. Comment sanctionner ces comportements ? La pose d'affiches avec le logo du département rappellant l'obligation de retirer son pot trafiqué avec une amende. En sus la pose de radars anti-bruit parsemés dans les zones urbaines et rurales les plus sensibles. Les garages ou agences qui trafiquent les pots à la demande des conducteurs sont aussi responsables et doivent payer l'amende.	LIBOURNE
10 décembre 2025 à 00:29	**Installer des murs anti-bruit**	Il serait nécessaire que des murs anti-bruit soit installés autour de la rocade près des habitations (à Lormont).	Lormont
18 décembre 2025 à 12:13	**Zone sonore Vayres sortie 7**	Ma maison est à environ 200m de la rn 89. La route Vayres izon longe mon jardin. L'extérieur est très bruyant. Est il possible d avoir des murs anti bruits le long de cette partie de la rn 89?	Vayres
18 décembre 2025 à 12:34	**Bruit routier**	Bonjour, je rés de au lieudit "Boutoc " 33210 Preignac, ce ravissant petit lieudit est traversé en continu par un flot de véhicules, camions, cars et semi-remorques, principalement du lundi au vendredi, ce flot de véhicules commence très tôt le matin, à partir de 6h, flot qui occasionne de fortes nuisances sonores. Nous sommes propriétaires de cette maison depuis fin 2021, nous avons acheté notre maison en parfaite connaissance de cause, cette nuisance sonore est un sérieux frein à la vente, c'est bien là tout le problème... Le week-end, la circulation est moindre, comme une impression qu'elle est quasi inexistante, pourquoi cette énorme différence ? Tout simplement que le bruit en semaine est fortement amplifié par la vitesse ! Rien n'y fait, que ce soit les panneaux ou le dos d'ane, les véhicules, surtout les camions et semi-remporques, traversent à grande vitesse notre petit lieudit, cette vitesse excessive fait que ces gros véhicules sont secoués, ce n'est qu'une petite route de campagne et pas une autoroute; nous en déduisons qu'un fort ralentissement de la vitesse serait un gain considérable sur ces nuisances sonores. Nous ne pouvons pas ralentir, dévier, ce flot de véhicules, mais une signalisation plus adaptée serait la bienvenue comme un panneau solaire signalant à chaque véhicule sa vitesse à l'entrée du Boutoc, ces panneaux existent déjà, ils son: un avertissement qui donne au chauffeur l'indication réelle de sa vitesse, étant de couleur rouge clignotante pour le sensibiliser immédiatement. Certains véhicules de types poids lourds sont en excès de vitesse si important que notre maison située à moins de 3 mètres de la route en ressant des vibrations au niveau du plancher. Enfin, nous constatons que les touristes souhaitant découvrir tous les châteaux environnants par la marche, sont de suite très inquiets par cette circulation dense dont nous ne pouvons juguler, augmentée considérablement par des vitesses non autorisées, vitesses si excessives que le fait de traverser à pied le Boutoc en semaine nous oblige à toute prudence. Nous avons 2 petits enfants et les promenades ne peuvent se faire que le week-end. Le bruit et les risques d'accidents peuvent être fortement diminués si une meilleure signalisation pouvait se mettre en place. En vous remerciant par avance de cette étude, je vous invite à venir constater par vous même ces nuisances autour d'une tasse de café, je suis en retraite depuis peu. Bien cordialement. Richard JACOB 0609597722	Preignac
23 décembre 2025 à 14:31	**Avenue d'Ares et de Merignac**	Transformer la circulation en sens unique et privilégier, sur la seconde voie, les mobilités douces (bus, vélo, etc.) afin de réduire le trafic et, par conséquent, le bruit sur les avenues de Mérignac et d'Arès.	Bordeaux

8.3 ELEMENTS DE REPONSE AUX OBSERVATIONS

8.3.1 Incivilités : radars anti-bruit

Pour le moment, ce dispositif, en expérimentation en France, n'est pas opérationnel, les verbalisations par des radars sonores ne sont pas encore autorisées.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 prévoit la mise en œuvre de dispositifs de contrôle automatisé des niveaux sonores des véhicules, visant à limiter la pollution sonore.

Depuis cette date, plusieurs dispositifs de radars sonores ont été testés en conditions réelles dans sept collectivités partenaires en France pour une expérimentation réalisée en collaboration avec le CEREMA (Bron, communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse, Nice, Paris, Rueil Malmaison, Toulouse et Villeneuve le Roi), et un seuil de bruit a été fixé pour les verbalisations à 85dB(A).

Les étapes d'expérimentation concernent l'homologation envisagée de deux types de radars sonores en 2026, puis l'expérimentation de la verbalisation sur plusieurs sites avec une attention portée à l'impact de celle-ci sur les niveaux sonores.

8.3.2 Murs anti-bruit

Plusieurs contributions concernent des demandes de murs anti-bruit sur la rocade, au niveau de Lormont, et la RN89 sur Vayres.

Ces infrastructures sont gérées respectivement par Bordeaux Métropole et les services de l'Etat.

Elles ne font donc pas l'objet du présent PPBE – Département de la Gironde.

Les services du Département partageront ces observations reçues lors de la consultation du public auprès des services de l'Etat et de Bordeaux Métropole.

8.3.3 RD10 – Langoiran et Lestiac

3 commentaires ont porté sur cette section qui n'a pas été recensée dans le cadre du PPBE.

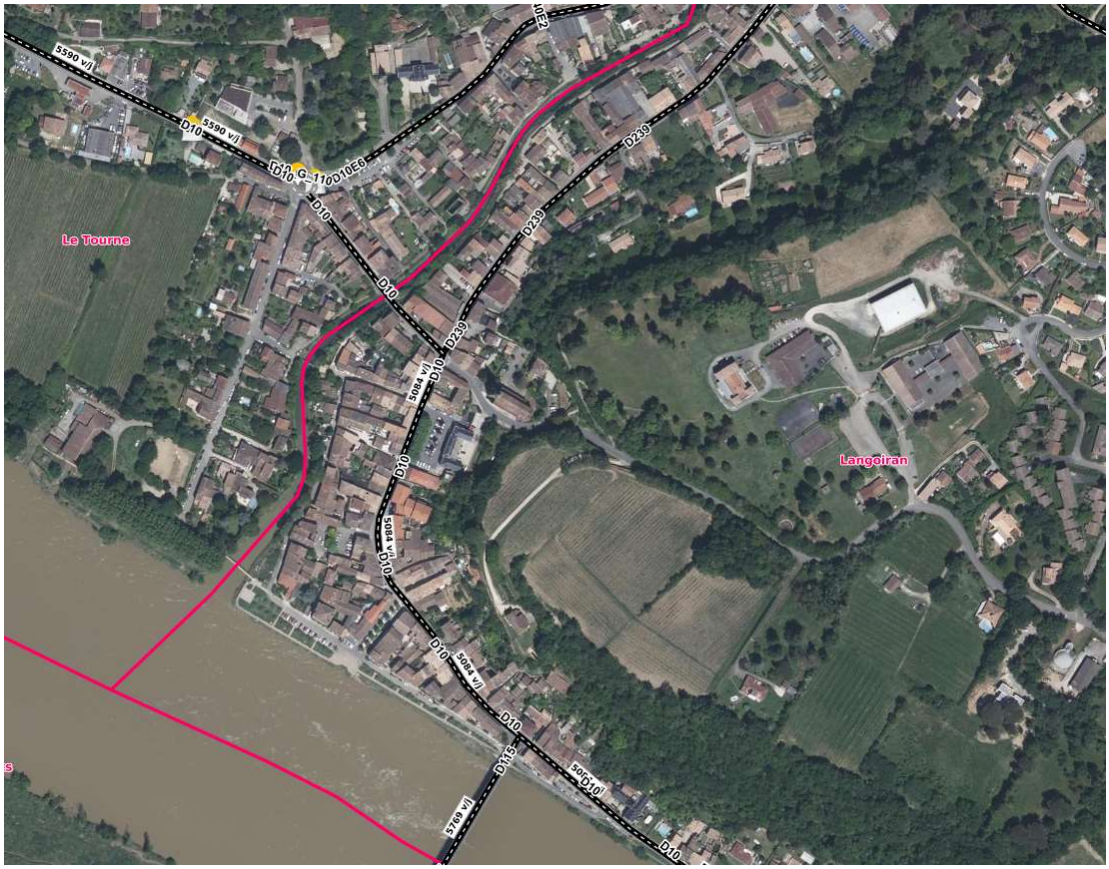
La raison principale est que le niveau de trafic actuel, d'environ 5085 véhicules / jour (année 2025) est inférieur au seuil de recensement de 8200 véhicules / jour. Pour autant, cette section traverse effectivement les bourgs de Langoiran et Lestiac, avec des habitations en proximité immédiate avec la RD.

Les observations portaient sur des nuisances sonores et des vitesses excessives.

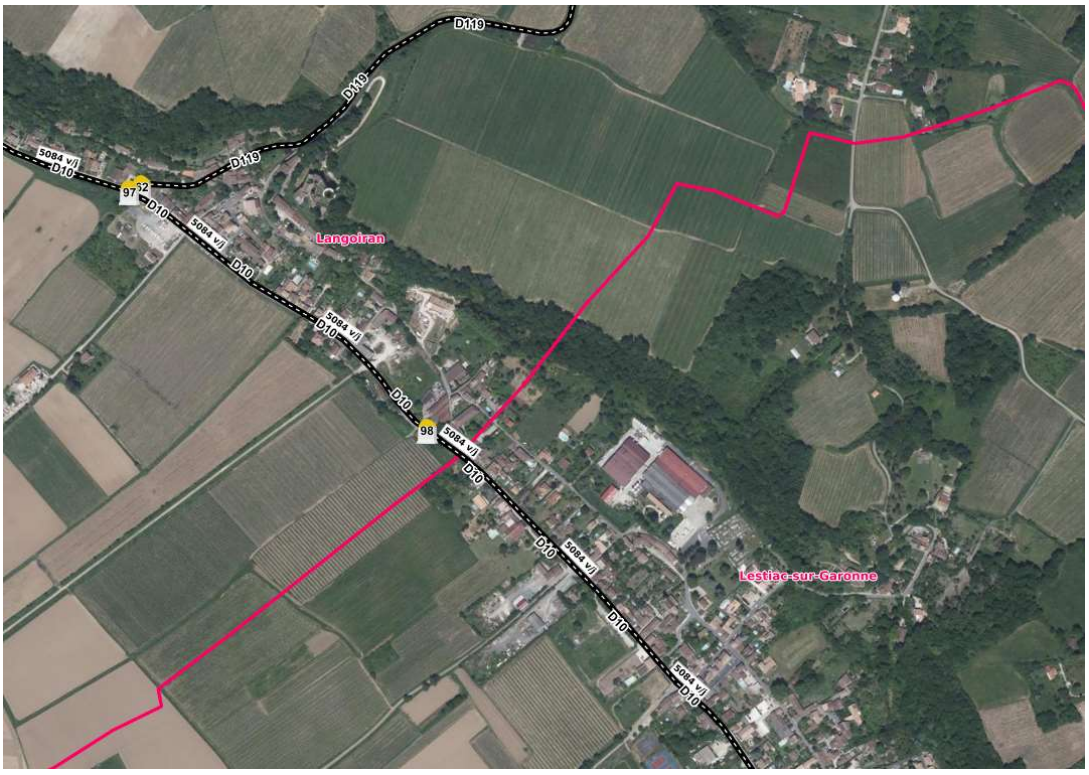
La nature même de cette traversée et le manque de place rendent difficile tout aménagement en place. Cette section présente de nombreuses « zones 30 ».

La chaussée est cependant en mauvais état et des échanges sont en cours entre le Département et la commune de Langoiran, dans l'optique de prévoir des travaux de réfection de la couche de roulement, et de remise à niveau des tampons (actuellement descellés) ce qui permettra d'améliorer la situation actuelle au niveau du bruit.

Un feu récompense a été mis en place sur cette route départementale.



RD10 – Traversée du bourg de Langoiran



RD10 – Section Langoiran - Lestiac

8.3.4 RD116 - Preignac

1 commentaire a porté sur cette section qui n'a pas été recensée dans le cadre du PPBE.

Cette observation portait sur des nuisances sonores et des vitesses excessives.

Cette section présente pourtant un trafic modéré d'environ 3630 véhicules / jour.

De plus, la vitesse est limitée à 30 km/h et 50 km/h sur le linéaire.

Enfin, la couche de roulement est un BBTM datant de 2009.



RD116 – Traversée de Preignac

ANNEXES

A1 Arrêté préfectoral CBS 4ème échéance

PRÉFÈTE
DE LA GIRONDE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service Urbanisme Paysage Energies Mobilités
Unité Mobilité Energie Transports

Arrêté du 27 JUIN 2022
portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains par an, dans le département de la Gironde
(4ème échéance)

La Préfète de la Gironde

VU la directive européenne 2002/49/CE du Parlement et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit;

VU le Code de l'environnement, notamment ses articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-12 ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret du 27 mars 2019 portant nomination de Mme Fabienne Buccio, préfète de la région Nouvelle-Aquitaine, préfète de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest, préfète de la Gironde ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU l'arrêté préfectoral du 14 décembre 2018 portant approbation et publication des cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transports terrestres ;

VU les données cartographiques communiquées par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement le 2 mai 2022 pour le réseau routier non concédé et le réseau ferroviaire du département de la Gironde ;

VU les données cartographiques communiquées par Vinci Autoroutes le 18 février 2022 pour les infrastructures autoroutières concédées du département de la Gironde ;

VU les données cartographiques communiquées par Atlandes le 3 juin 2022 pour les infrastructures autoroutières concédées du département de la Gironde ;

CONSIDERANT que les cartes de bruit doivent être réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les 5 ans ;

CONSIDERANT que ce réexamen a conduit à une révision de la cartographie des infrastructures routières recevant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains ;

SUR PROPOSITION du secrétaire général de la préfecture ;

ARRÊTE

Article premier

I. Sont arrêtées les cartes de bruit stratégiques de 4ème échéance des infrastructures routières suivantes :

1° les axes routiers nationaux non concédés

Voies			
A630	A62	N89	N230
A660	A63	N10	-

2° les axes routiers nationaux concédés

Voies		
A10	A63	A89
A62	A65	-

3° les axes routiers départementaux

Voies				
D650	D1250	D1113	D3	D910
D106	D137	D670	D1089	D2
D910E4	D936	D1215	D10	-

4° les axes routiers communaux ou intercommunaux

Les axes sous gestion de Bordeaux Métropole :

AV JEAN ZAY	BD JEAN-JACQUES BOSC	AV DE LA LIBERATION CHARLES DE GAULLE	COURS DE LA SOMME	AV DE MERIGNAC
AV DE L'HIPPODROME	COURS GAMBETTA	COURS SAINT-LOUIS	BD DU PRESIDENT FRANKLIN ROOSEVELT	AV DES PYRENEES
AV CHARLES DE GAULLE	BD JEAN JACQUES BOSC	AV DE LA REPUBLIQUE CAUD	COURS DU MARECHAL GALLIENI	AV MARCEL DASSAULT
COURS DU GENERAL DE GAULLE	ALL DE BOUTAUT	AV DU MARECHAL DE LATTRE DE TASSIGNY	BD ALFRED DANEY	R FONDAUDEGE
AV MONTAIGNE	AV PIERRE MENDES-FRANCE	COURS DU MEDOC	R JEAN JAURES	AV DE L'YSER

AV DE MAGUDAS	AV JEAN JAURES	R DE LA MORANDIERE	BD JOLIOT CURIE	AV DU MEDOC
R NAUDET	R DE BEGLES	AV DE LA LIBERATION	AV DU GENERAL LECLERC	D936
R PASTEUR	R SAINT-VINCENT-DE-PAUL	BD PIERRE 1ER	RTE DU MEDOC	BD GODARD
AV HUBERT DUBEDOUT	RTE DE LEOGNAN	AV FRANCOIS MITTERRAND	COURS DE LA MARNE	AV DU 11 NOVEMBRE
R LUCIEN FAURE	AV DE CAPEYRON	AV DE LA MARNE	AV DE BEUTRE	BD GEORGE V
BD DE L'ENTRE-DEUX-MERS	AV D'EYSINES	R DE BETHMANN	AV DE SOULAC	AV PASTEUR
AV LENINE	AV DE LA VIEILLE TOUR	COURS VICTOR HUGO	R PEYDAVANT	AV ROGER COHE
R DE L'ECOLE NORMALE	AV DE SAINT-MEDARD	BD DU PRESIDENT WILSON	AV D'ARES	R JEAN RACINE
AV ARTHUR RIMBAUD	AV DU TAILLAN-MEDOC	BD ALBERT 1ER	R PIERRE RAMOND	AV DE VERDUN
AV ROUL	COURS DE LA LIBERATION	AV DOCTEUR NANCEL PENARD	AV DE LA BOETIE	AV DU GENERAL DE GAULLE
BD ANDRE RICARD	RTE DE TOULOUSE	R MANDRON	COURS ARISTIDE BRIAND	QU DES CHARTRONS

II. Sont arrêtées les cartes de bruit de 4ème échéance des infrastructures ferroviaires suivantes :

N° lignes		
570000	640000	JUM028
586000	655000	-

Article 2

Les cartes de bruit comprennent :

I. Des documents graphiques, listés ci-après :

- deux représentations graphiques des zones exposées au bruit indiquant la graduation de l'exposition au bruit appelées carte « de type a » à l'aide des courbes isophones avec un pas de 5 dB(A)
  1 – selon l'indicateur Lden (sur 24h) allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus ;
  2 – selon l'indicateur Ln (en période de nuit) allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus ;

- deux représentations graphiques des zones de dépassement de valeurs limites, appelées cartes « de type c » qui concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignement :
  1- où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A) pour les voies routières et 73 dB(A) pour les voies ferroviaires
  2- où l'indicateur Ln dépasse 62 dB(A) pour les voies routières et 65 dB(A) pour les voies ferroviaires

II. Les cartes sont accompagnées :
- d'un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration
- d'estimations :
  - du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation, du nombre d'établissement d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
  - d'une évaluation du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles dus à l'exposition au bruit mentionnés à l'article R. 572-6 du code de l'environnement
  - de la superficie totale en kilomètres carrés exposée à des valeurs Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

Article 3
Le présent arrêté et les cartes de bruit sont mises en ligne sur le site internet des services de l'État de la Gironde.
Les documents sont consultables à la direction départementale des territoires et de la mer de la Gironde.

Article 4

Les cartes de bruit sont transmises aux gestionnaires en vue de l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement correspondants.

Article 5

L'arrêté préfectoral du 14 décembre 2018 est abrogé.

Article 6

Le présent arrêté peut être contesté dans le délai de deux mois à compter de la publication auprès du Tribunal Administratif de Bordeaux.

Article 7
La préfète de la Gironde est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié à la directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Nouvelle-Aquitaine et au directeur général de la prévention des risques du ministère de la transition écologique.

Bordeaux, le 27 JUIN 2022

La préfète,

F. Buccio

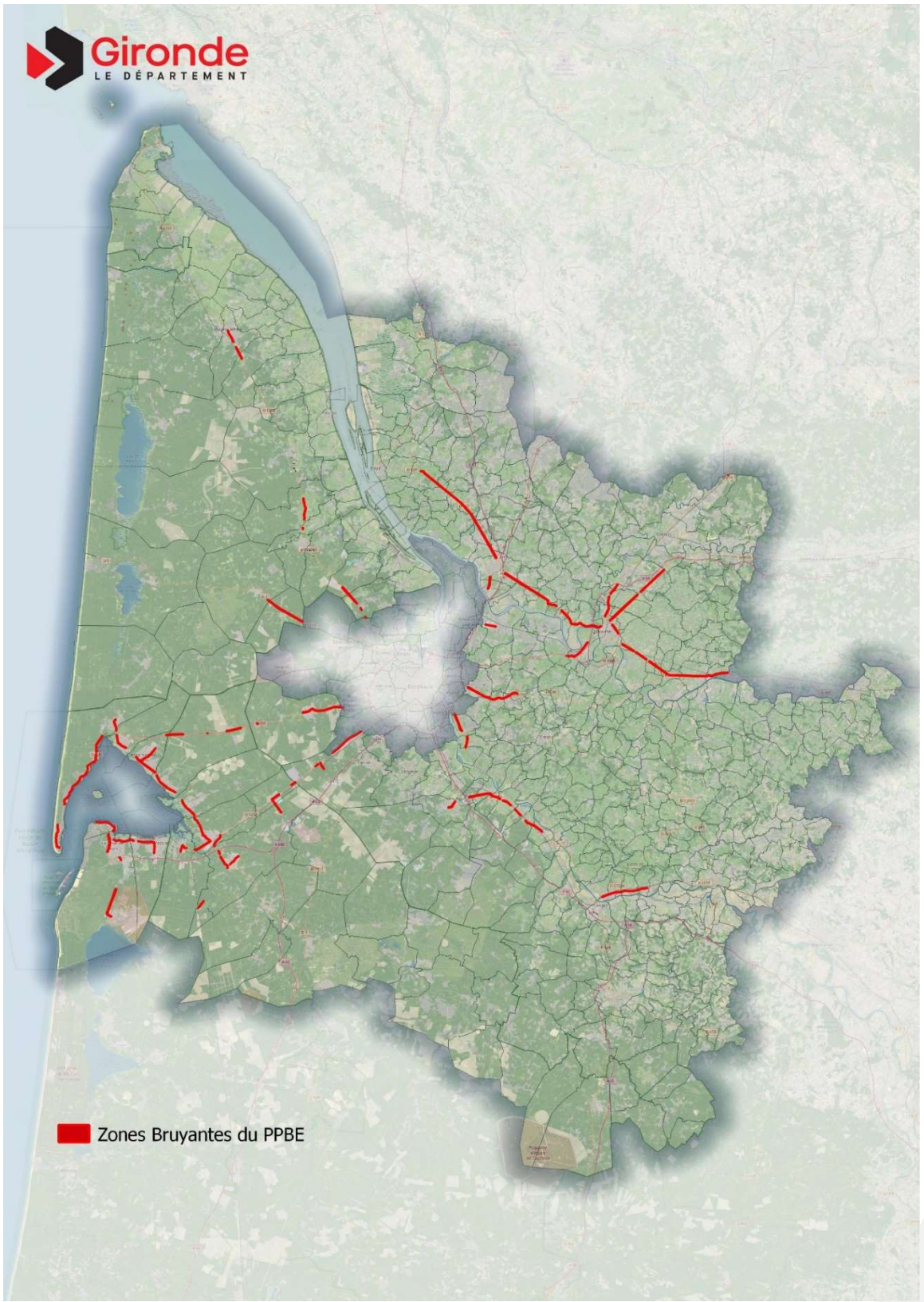
Fabienne BUCCIO

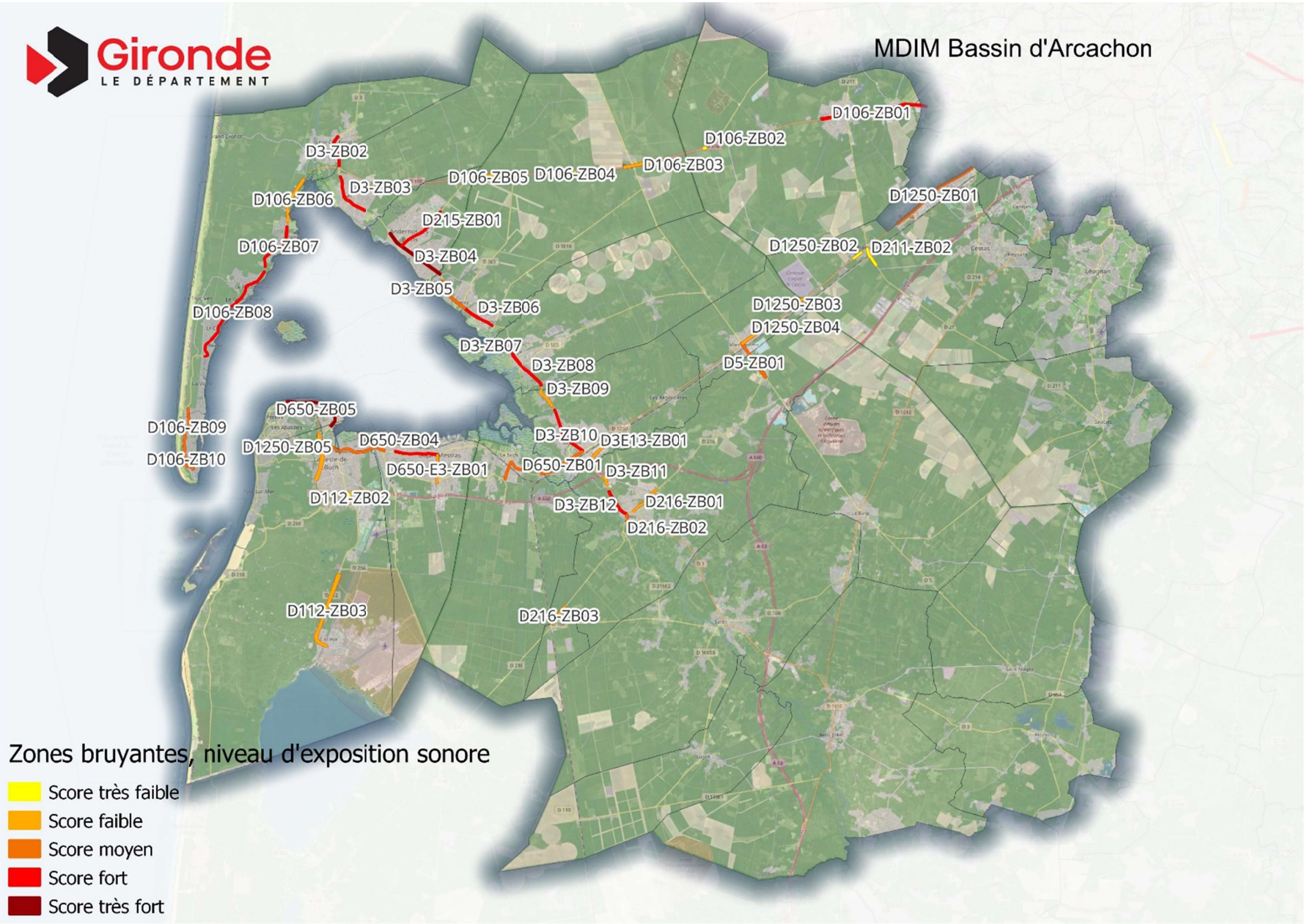
Arrêté original des services de l'état – Source : Gironde.gouv.fr

https://www.gironde.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Transports-Navigation-et-securite-fluviale-Securite-routiere/Transports/Bruit-des-infrastructures/Cartes-de-bruit-strategiques/CBS-des-infrastructures-de-transport-terrestre-echeance-4

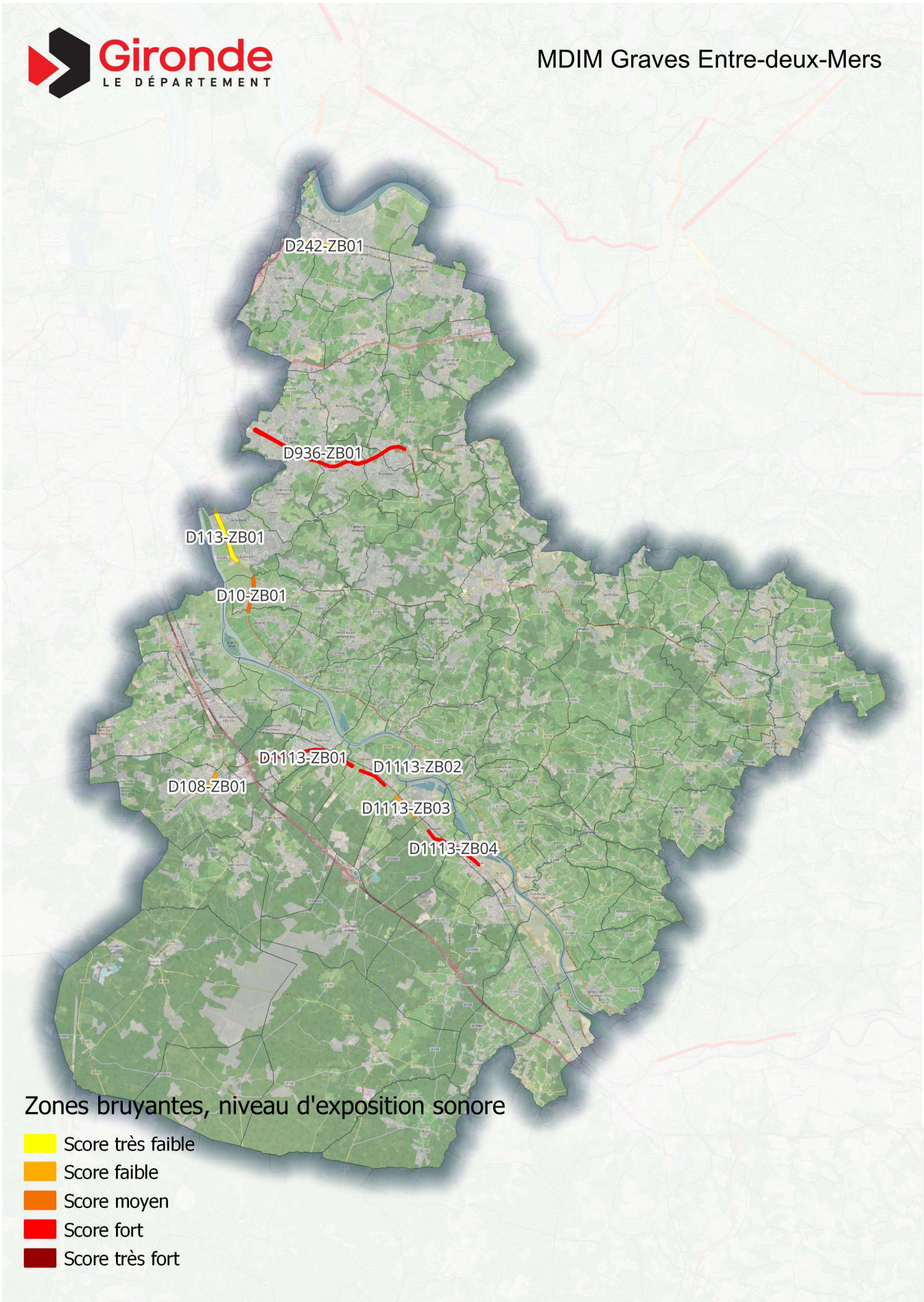
A2 Localisation des zones bruyantes

Les cartes sont présentées à l'échelle des Maisons du Département des Infrastructures de Mobilité (MDIM) en suivant.




Gironde
LE DÉPARTEMENT
MDIM Bassin d'Arcachon
D106-ZB01
D106-ZB02
D106-ZB03
D106-ZB04
D106-ZB05
D106-ZB06
D106-ZB07
D106-ZB08
D106-ZB09
D106-ZB10
D3-ZB02
D3-ZB03
D3-ZB04
D3-ZB05
D3-ZB06
D3-ZB07
D3-ZB08
D3-ZB09
D3-ZB10
D3-ZB11
D3-ZB12
D3E13-ZB01
D215-ZB01
D216-ZB01
D216-ZB02
D216-ZB03
D112-ZB02
D112-ZB03
D650-ZB01
D650-ZB04
D650-ZB05
D650-E3-ZB01
D1250-ZB01
D1250-ZB02
D1250-ZB03
D1250-ZB04
D211-ZB02
D5-ZB01
Zones bruyantes, niveau d'exposition sonore
Score très faible
Score faible
Score moyen
Score fort
Score très fort

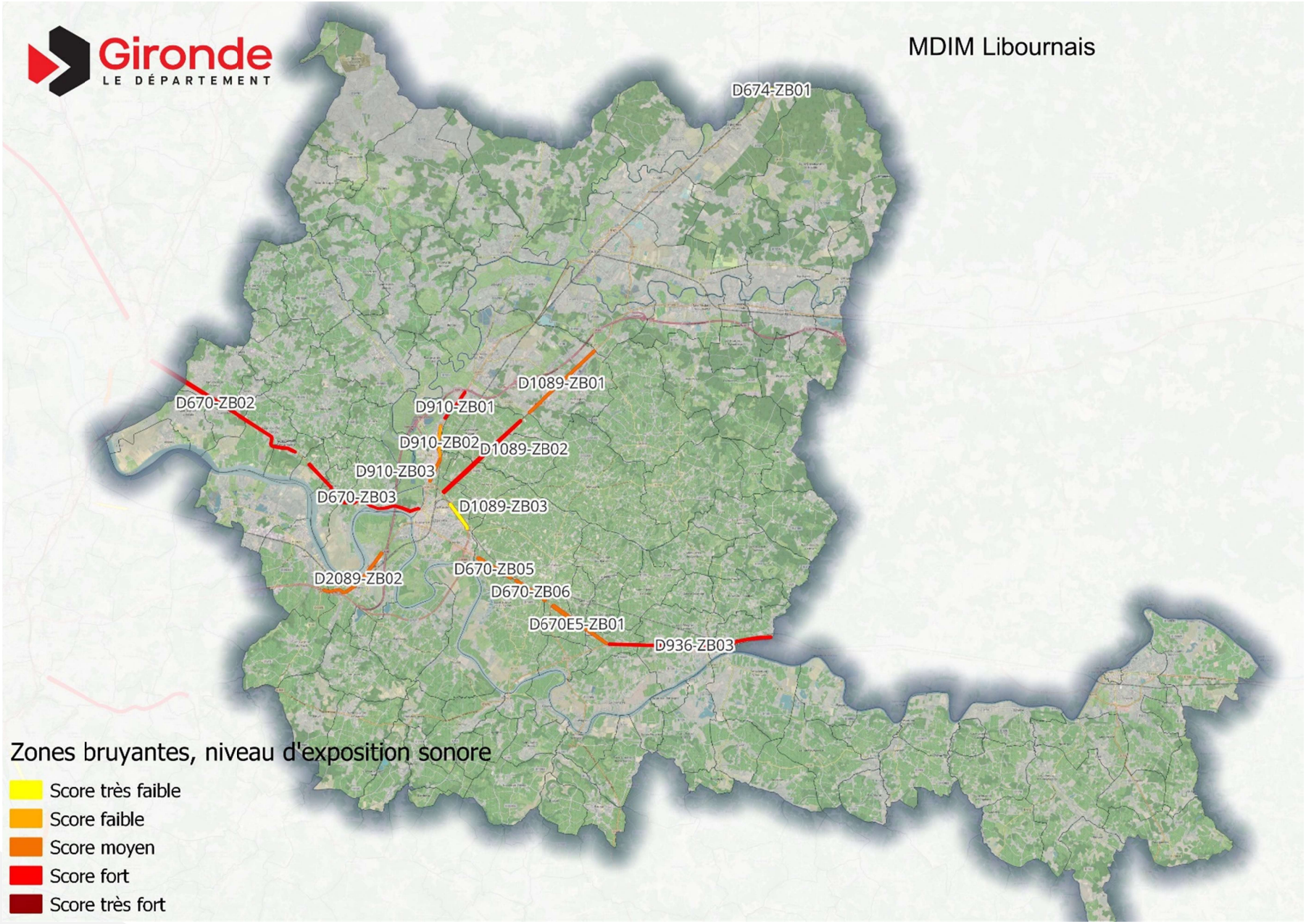
RD	Nom Zone	MDIM	PR_début	PR_fin	Bâtiments exposés		Niveau d'exposition
					Lden>68dB	Ln>62dB	
D3	D3-ZB02	Bassin d'Arcachon	74+800	76+500	27	3	Fort
D3	D3-ZB03	Bassin d'Arcachon	77	79+500	71	4	Fort
D3	D3-ZB04	Bassin d'Arcachon	82	85	134	30	Très fort
D3	D3-ZB05	Bassin d'Arcachon	86	88	42	0	Moyen
D3	D3-ZB06	Bassin d'Arcachon	88	89+500	34	0	Fort
D3	D3-ZB07	Bassin d'Arcachon	91+500	92+500	48	14	Fort
D3	D3-ZB08	Bassin d'Arcachon	93	94+500	50	9	Fort
D3	D3-ZB09	Bassin d'Arcachon	96	95	16	2	Faible
D3	D3-ZB10	Bassin d'Arcachon	99+300	96	90	16	Fort
D3	D3-ZB11	Bassin d'Arcachon	101	101+800	7	0	Faible
D3	D3-ZB12	Bassin d'Arcachon	102	104	37	9	Fort
D3E13	D3E13-ZB01	Bassin d'Arcachon	0	1+500	5	1	Faible
D5	D5-ZB01	Bassin d'Arcachon	56	56+500	14	1	Moyen
D106	D106-ZB01	Bassin d'Arcachon	12+500	24	34	10	Fort
D106	D106-ZB02	Bassin d'Arcachon	25+500	25+500	2	1	Très faible
D106	D106-ZB03	Bassin d'Arcachon	28	30	6	2	Faible
D106	D106-ZB04	Bassin d'Arcachon	33	33	1	0	Très faible
D106	D106-ZB05	Bassin d'Arcachon	37	38	5	3	Faible
D106	D106-ZB06	Bassin d'Arcachon	49	52	12	0	Faible
D106	D106-ZB07	Bassin d'Arcachon	52	54+500	40	10	Fort
D106	D106-ZB08	Bassin d'Arcachon	55+500	61+500	112	10	Fort
D106	D106-ZB09	Bassin d'Arcachon	65+500	67	29	0	Moyen
D106	D106-ZB10	Bassin d'Arcachon	68	69	23	1	Moyen
D112	D112-ZB02	Bassin d'Arcachon	2	2+500	1	0	Très faible
D112	D112-ZB03	Bassin d'Arcachon	7	11+500	12	0	Faible
D211	D211-ZB02	Bassin d'Arcachon	38+500	40	4	0	Très faible
D215	D215-ZB01	Bassin d'Arcachon	3	5+500	71	4	Fort
D216	D216-ZB01	Bassin d'Arcachon	9	11	15	0	Faible
D216	D216-ZB02	Bassin d'Arcachon	11+500	11+900	14	2	Moyen
D216	D216-ZB03	Bassin d'Arcachon	18	19+300	3	2	Faible
D650	D650-ZB01	Bassin d'Arcachon	3+500	1+500	15	0	Moyen
D650	D650-ZB02	Bassin d'Arcachon	5	6	15	0	Moyen
D650	D650-ZB03	Bassin d'Arcachon	10+500	13	56	0	Fort
D650	D650-ZB04	Bassin d'Arcachon	13+800	17	17	0	Moyen
D650	D650-ZB05	Bassin d'Arcachon	18+500	22	145	31	Très fort
D650E1	D650E1-ZB01	Bassin d'Arcachon	1	6	10	1	Moyen
D650-E3	D650-E3-ZB01	Bassin d'Arcachon	0	1	4	0	Faible
D1250	D1250-ZB01	Bassin d'Arcachon	12	17	25	0	Moyen
D1250	D1250-ZB02	Bassin d'Arcachon	20	20+500	1	0	Très faible
D1250	D1250-ZB03	Bassin d'Arcachon	24	25	11	0	Faible
D1250	D1250-ZB04	Bassin d'Arcachon	27	28+500	6	0	Faible
D1250	D1250-ZB05	Bassin d'Arcachon	44+300	47	10	1	Faible


Gironde
LE DÉPARTEMENT
MDIM Graves Entre-deux-Mers
D242-ZB01
D936-ZB01
D113-ZB01
D10-ZB01
D1113-ZB01
D1113-ZB02
D108-ZB01
D1113-ZB03
D1113-ZB04
Zones bruyantes, niveau d'exposition sonore
Score très faible
Score faible
Score moyen
Score fort
Score très fort

RD	Nom Zone	MDIM	PR_début	PR_fin	Bâtiments exposés		Niveau d'exposition
					Lden>68dB	Ln>62dB	
D10	D10-ZB01	Grave Entre-Deux-Mers	91	92+500	13	7	Moyen
D108	D108-ZB01	Grave Entre-Deux-Mers	14	15+500	8	0	Faible
D113	D113-ZB01	Grave Entre-Deux-Mers	26+840	29	2	0	Très faible
D242	D242-ZB01	Grave Entre-Deux-Mers	1+500	3	2	0	Très faible
D936	D936-ZB01	Grave Entre-Deux-Mers	6	14	103	40	Fort
D1113	D1113-ZB01	Grave Entre-Deux-Mers	50	54	94	58	Fort
D1113	D1113-ZB02	Grave Entre-Deux-Mers	48	49	44	0	Fort
D1113	D1113-ZB03	Grave Entre-Deux-Mers	46	47	9	0	Faible
D1113	D1113-ZB04	Grave Entre-Deux-Mers	42	44+500	70	9	Fort

RD	Nom Zone	MDIM	PR_début	PR_fin	Bâtiments exposés		Niveau d'exposition
					Lden>68dB	Ln>62dB	
D137	D137-ZB01	Haute-Gironde	2	18	91	53	Fort
D1010	D1010-ZB02	Haute-Gironde	23+200	25	19	4	Moyen
D670	D670-ZB02	Haute-Gironde / Libournais	2	11	96	53	Fort

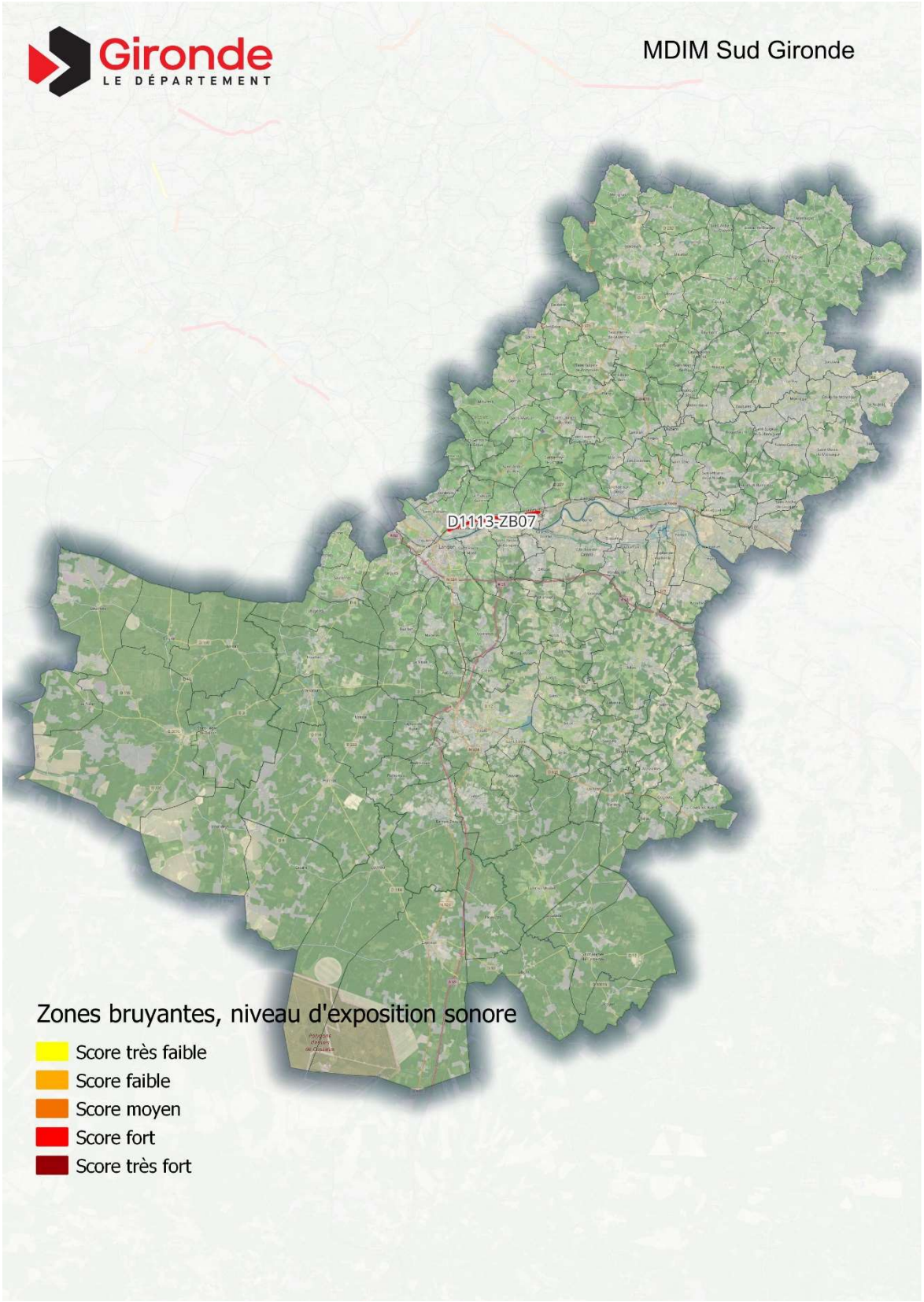

Gironde
LE DÉPARTEMENT
MDIM Haute-Gironde
D137-ZB01
D1010-ZB02
Zones bruyantes, niveau d'exposition sonore
Score très faible
Score faible
Score moyen
Score fort
Score très fort


Gironde
LE DÉPARTEMENT
MDIM Libournais
D674-ZB01
D1089-ZB01
D670-ZB02
D910-ZB01
D910-ZB02
D1089-ZB02
D910-ZB03
D670-ZB03
D1089-ZB03
D670-ZB05
D2089-ZB02
D670-ZB06
D670E5-ZB01
D936-ZB03
Zones bruyantes, niveau d'exposition sonore
Score très faible
Score faible
Score moyen
Score fort
Score très fort

RD	Nom Zone	MDIM	PR_début	PR_fin	Bâtiments exposés		Niveau d'exposition
					Lden>68dB	Ln>62dB	
D670	D670-ZB03	Libournais	12	20	132	82	Fort
D670	D670-ZB05	Libournais	24	26	15	8	Moyen
D670	D670-ZB06	Libournais	26	28	14	14	Moyen
D670E5	D670E5-ZB01	Libournais	0+500	3+500	17	9	Moyen
D674	D674-ZB01	Libournais	0	0	1	1	Très faible
D910	D910-ZB01	Libournais	14+300	16	29	6	Fort
D910	D910-ZB02	Libournais	16+500	18	11	1	Faible
D910	D910-ZB03	Libournais	18	20	24	8	Moyen
D936	D936-ZB03	Libournais	38+800	47+500	155	85	Fort
D1089	D1089-ZB01	Libournais	14+500	19	16	13	Moyen
D1089	D1089-ZB02	Libournais	20	25	53	21	Fort
D1089	D1089-ZB03	Libournais	26	27+500	1	1	Très faible
D2089	D2089-ZB02	Libournais	31	34	20	2	Moyen

RD	Nom Zone	MDIM	PR_début	PR_fin	Bâtiments exposés		Niveau d'exposition
					Lden>68dB	Ln>62dB	
D1	D1-ZB01	Médoc	4+580	4+580	1	0	Très faible
D1	D1-ZB02	Médoc	6	6	6	3	Faible
D1	D1-ZB03	Médoc	7	10	22	4	Moyen
D6	D6-ZB03	Médoc	22	27	5	2	Faible
D1215	D1215-ZB01	Médoc	61	62+300	17	1	Faible
D1215	D1215-ZB02	Médoc	60	58	13	8	Moyen
D1215	D1215-ZB04	Médoc	32+500	35+800	60	27	Fort
D1215	D1215-ZB05	Médoc	31	31	13	5	Faible
D1215	D1215-ZB06	Médoc	15+300	15+300	3	0	Très faible


Gironde
LE DÉPARTEMENT
MDIM Médoc
D1215-ZB01
D1215-ZB02
D1215-ZB04
D1215-ZB05
D1-ZB03
D1-ZB02
D1-ZB01
D6-ZB03
D1215-ZB06
Zones bruyantes, niveau d'exposition sonore
Score très faible
Score faible
Score moyen
Score fort
Score très fort



RD	Nom Zone	MDIM	PR_début	PR_fin	Bâtiments exposés		Niveau d'exposition
					Lden>68dB	Ln>62dB	
D1113	D1113-ZB07	Sud-Gironde	20	26G+793	99	41	Fort

A3 Principes de réduction des nuisances sonores routières

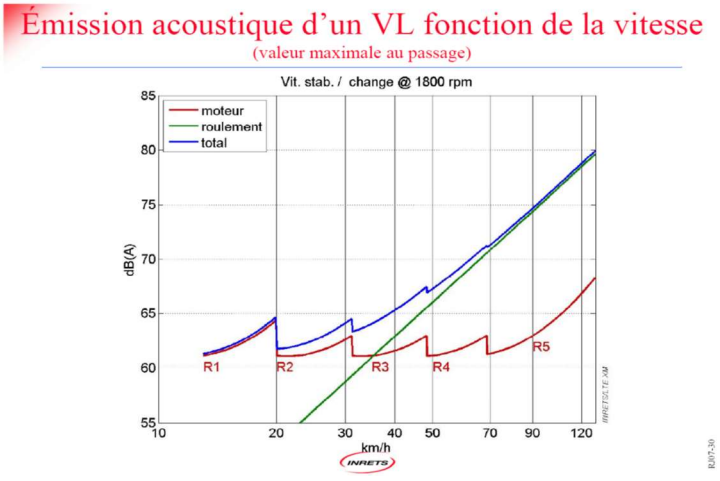
Il est nécessaire de signaler que les meilleures actions de réduction du bruit se situent sur les plans technique et économique, en amont des projets, voire en amont des décisions.

Actions à la source

Les paramètres qui ont une influence sur les émissions sonores sont :

- Débit de véhicule : Une division du trafic par deux induit une diminution de 3 dB(A).
- Le pourcentage de poids lourds : On estime suivant les cas qu'un poids lourd produit le bruit d'environ 10 véhicules légers pour une vitesse de 50 km/h.
- La vitesse de circulation : Lorsque l'on réduit la vitesse de circulation de 20 km/h, on peut obtenir un gain de l'ordre de 2 à 3 dB(A), suivant les vitesses.
- Le type d'écoulement (fluide, pulsé) : Le passage d'une circulation pulsée à une circulation fluide permet de gagner entre 1 et 3 dB(A) localement à 50km/h.
- Le revêtement de chaussée : On estime qu'une voie pavée peut engendrer une augmentation des niveaux de bruit de l'ordre de 3 dB(A) par rapport à un enrobé classique. A l'inverse, un enrobé acoustique bien entretenu permet de réduire les bruits de roulement d'environ 3 dB(A). L'émission sonore due au contact de la chaussée est fortement liée à la vitesse.

La diminution des niveaux sonores liée à la réduction des vitesses est quant à elle variable selon la vitesse considérée. Les études menées par l'INRETS[1] au sujet des effets de la vitesse sur l'environnement sonore sont présentées de manière synthétique dans le schéma suivant (source INRETS).



A 50 km/h le bruit de roulement est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 67 dB(A).

A 30 km/h, le bruit moteur est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 64 dB(A).

Ainsi, une réduction des vitesses de 50 km/h à 30 km/h induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l'ordre de 3 dB(A).

Dans certaines situations, les revêtements de chaussée peu bruyants peuvent constituer une alternative aux protections de type écran ou à l'isolation acoustique des façades.



Un revêtement acoustique sera plus performant au-delà de 50 km/h dès lors que le bruit de roulement est prépondérant sur le bruit moteur.

On trouve toutefois aujourd'hui des revêtements acoustiques performants dès 50 km/h.

Le tableau suivant indique de manière synthétique le coût et le gain acoustique lié aux solutions. La fluidification du trafic est, elle, liée au plan de déplacement.

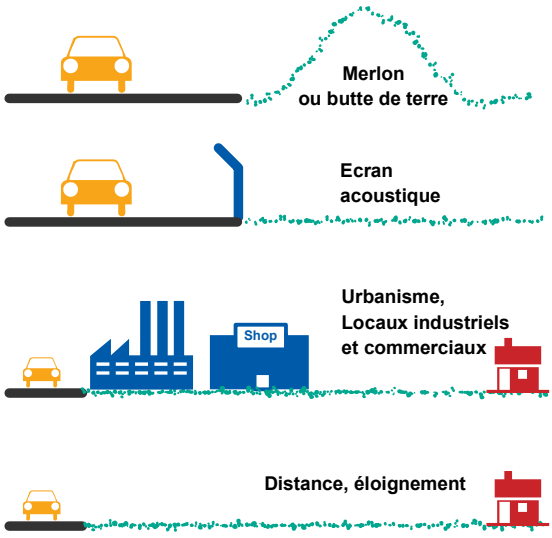
[1] INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

Impact lié aux actions de réduction du bruit à la source

Solution	Coût	Gain acoustique
Diminution de vitesse	Panneaux de signalisation, des éventuels aménagements de chaussée (ralentisseurs, chicanes, etc.) et du coût horaire des personnes chargées de l'aspect administratif de cette modification.	**3 à 5 dB(A)** Le gain est plus important si le taux de poids-lourds est faible. Le gain est d'autant plus significatif que la réglementation s'accompagne de dispositif d'incitation à réduire la vitesse.
Modification de chaussée	Le surcoût est variable de 5 à 30% par rapport à un enrobé classique. Le coût d'un enrobé acoustique est de l'ordre de 10 à 20€/m² mais ce chiffre est variable selon l'enrobé choisi, le linéaire traité, les conditions locales de mise en place… Il faut également prévoir les coûts d'entretien pour la pérennité des performances acoustiques.	Gain local de **2 à 9 dB(A)** selon les vitesses et le type d'enrobé.
Diminution du trafic	Modification du plan de circulation : sens unique, plus de partage de la voirie. Restriction de la circulation des poids-lourds	Gain inférieur à 1 dB(A) pour une baisse de 20% du trafic.
Fluidifier le trafic	Suppression des carrefours à feux. Création d'un giratoire. Mise en place d'une gestion des feux par onde verte.	Gain de 1 à 3 dB(A) localement.

Actions sur la propagation

Les actions sur la propagation se traduisent par la mise en place de solutions lourdes de type écran antibruit, ou merlon paysager.



Pour cela il est nécessaire de tenir compte de la topographie du terrain. Une largeur d'emprise minimale est nécessaire en tenant compte d'une distance de sécurité entre la route et la protection.

Lors des étapes de planification urbaine, les bâtiments les moins sensibles peuvent être placés de manière à créer un écran acoustique protégeant les habitations.

Enfin, la réglementation peut limiter la construction d'habitations, aux abords des grands axes routiers.

Impact acoustique de la végétation :

L'efficacité acoustique d'une simple rangée d'arbres est quasi-nulle d'un point de vue acoustique. Il faudrait une végétation très dense sur plusieurs dizaines de mètres pour pouvoir gagner 1 à 3 dB(A). Toutefois, la plantation de végétation peut avoir un effet positif sur la perception des riverains, en masquant visuellement la source de bruit à l'origine des nuisances. L'acceptation de la source de bruit peut alors être meilleure même s'il n'y a pas réduction du niveau sonore.

Impact lié aux actions de réduction du bruit sur le chemin de propagation

Solution	Coût	Gain acoustique
Butte de terre	Coût moyen de 15€ HT du mètre carré à ajouter au coût d'acquisition des terrains d'implantations et un entretien courant.	De **2 à 12 dB(A)** Variable selon la position du récepteur et de la source par rapport à l'écran.
Ecran acoustique	Coût moyen de 500€ HT du mètre carré fourni posé, mais il existe des différences entre les matériaux et quantités prévues.	

Actions sur le récepteur



Dans le cas où les traitements à la source ne permettent pas d'atteindre les niveaux d'isolation suffisants, le traitement des façades constitue un complément nécessaire.

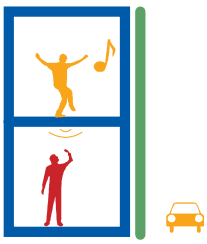
Pour les bâtiments isolés, le traitement de façade peut être privilégié.

Dans le cadre du Classement Sonore des Infrastructures de transports terrestres, annexé aux Plans Locaux d'Urbanisme des communes, les constructeurs doivent tenir compte de niveaux sonores pour la conception de l'isolement acoustique des bâtiments inclus dans les secteurs affectés. L'arrêté ministériel du 30 mai 1996, version consolidée d'avril 2009, définit dans ses articles 5 à 9, l'isolement acoustique minimum pour les bâtiments d'habitations ou sensibles.

Les travaux de type « renforcement de l'isolation acoustique des façades exposées » entrent souvent dans un cadre plus général de réhabilitation (type programme Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat), où la fonction acoustique est partiellement « masquée » dans le projet global.

Pour améliorer l'isolation d'une façade vis-à-vis des bruits extérieurs, la fenêtre est le 1er élément à examiner. En effet, les performances acoustiques des fenêtres sont généralement faibles comparées à celle des murs. Cependant, elles ne sont pas toujours seules en cause. Il convient également d'évaluer les autres voies de transmission : les murs, les éléments de toiture et leur doublage, les coffres de volets roulants, les différents orifices et ouvertures en liaison directe avec l'extérieur (ventilation, conduits…).

D'un point de vue acoustique, une double fenêtre est plus performante qu'un double vitrage vis-à-vis des bruits de l'extérieur.



Attention ! Isolement interne

Le renforcement de l'isolation de l'enveloppe d'un bâtiment peut avoir un impact important sur la perception des bruits intérieurs. Ceux-ci peuvent émerger plus fortement et se révéler parfois plus gênants que les bruits extérieurs. Il est conseillé de faire un diagnostic acoustique complet avant de réaliser tout type de travaux acoustiques sur les façades.

Aussi, dans le cadre de la mise en œuvre d'un programme de rénovation de l'habitat, il est nécessaire de réaliser au préalable un diagnostic acoustique précis de l'état d'isolation des logements visés, afin d'ajuster plus finement les contraintes et éventuels besoins de financement. Ce diagnostic, réalisé par un professionnel, vérifiera notamment l'état général des huisseries, les éventuels défauts d'étanchéité …

Impact lié aux actions de réduction du bruit au récepteur

Solution	Coût	Gain acoustique
Diagnostic préalable à la mise en place d'isolation de façade	400 à 550€ HT pour la vérification acoustique par mesure extérieure 24h par logement type* (vérification des dépassements de seuil). 350 à 500€ HT pour mesure de contrôle acoustique de l'isolement de façade (mesure simultanée extérieur/intérieur) et analyse des performances par logement. Recherche à faire en interne à la mairie sur le critère d'antériorité et premier diagnostic visuel d'isolation selon l'état du bâti.	Détermination des bâtiments à traiter
Isolation de façade	1000 à 2000€ HT par logement pour le projet de définition des solutions (calcul, dimensionnement et descriptif) – selon type et complexité. Mise en œuvre et matériaux : 7 000 à 15 000€ HT pour les habitations individuelles. 1 000€ HT par fenêtre pour les bâtiments collectifs.	De 5 à 15 dB(A) à l'intérieur des logements – Solution efficace fenêtres fermées.

** : il n'est pas nécessaire de réaliser des mesures pour tous les logements, des « logements types » qui représentent plusieurs logements ayant la même exposition au bruit peuvent être définis.*

Tous les montants indiqués peuvent être optimisés en fonction de la quantité demandée aux prestataires et de l'organisation mise en place.

PPBE CD33	D1089	PR début 20	MDIM Libournais
D1089-ZB02			Communes de Libourne, Pomerol, Lalande-de-Pomerol, Néac, Montagne
Priorité forte		PR fin 25	





DIAGNOSTIC

Critère de détermination	Vitesse maximale autorisée (km/h)	Multi-exposition	Localisation en agglomération	Nombre de personnes exposées	Nombre de bâtiments exposés	Etablissement(s) sensible(s) exposé(s)	Revêtements	TMJA 2022
Lden >68 dB(A) Ln >62 dB(A)	Portions à 70 km/h	Non	Hors agglo	Lden : 108 Ln : 44	Lden : 53 Ln : 21	Aucun	Revêtements multiples 2017-2021	11520 véh/j

ACTION(S) REALISEE(S) au cours des 10 années précédentes

5 PNB traités.
4 aménagements ponctuels de sécurité :
2017 : Giratoire des Ormeaux entre PR 24+150 et 24+650 / 2021 : TAG Goujon entre PR 20+257 et PR 20+937
2021 : Double TAG Marchesseau entre PR 22+884 et PR 23+285 / 2022 : Shunt TAG Giratoire Europe entre PR 25+110 et PR 25+400

ACTION(S) ENGAGEE(S) ou PROGRAMMEE(S)

ACTION(S) NOUVELLES ENVISAGEABLE(S)

Présentation et motif du choix des actions : Les aménagements de sécurité réalisés contribuent à un meilleur écoulement du trafic, et à une réduction de la vitesse pratiquée, ce qui concoure à une baisse des niveaux sonores. Il serait pertinent d'objectiver la situation sonore actuelle avant de définir des actions particulières de réduction du bruit.

N°	Désignation	Description	Réalisation	Estimation financière
1	*Fiabilisation des PNB*	*Réalisation d'une étude acoustique de confirmation des PNB (vérification des critères acoustiques, d'antériorité et de destination.*	*A court terme*	*5 000€ HT*

Contact

Direction des Infrastructures de Mobilité (DIM)
Direction Adjointe Mobilités
et Modernisation (DAMM)

05 56 99 33 33

Département de la Gironde - DirCom - Imprimerie du Département de la Gironde - imprim'vert® - octobre 2026

gironde.fr/prevention-bruit

Gironde
LE DÉPARTEMENT