

ANALYSE DE LA SITUATION INITIALE

3.1 - LE SITE D'ETUDE

La zone d'étude est une zone périurbaine située au nord de Port-Grimaud (83). Elle s'étend sur près de 200 mètres de part et d'autre du carrefour RD14/RD559. Le carrefour actuel est un carrefour en " T "

ZONE D'ETUDE



LE BATI

La densité de bâti est faible et se compose essentiellement de pavillons individuels et de locaux commerciaux. On note également la présence d'un bâtiment d'action sociale ("restos du cœur")

LES SOURCES DE BRUIT PRINCIPALES

Les logements sont principalement exposés au bruit généré par les multiples voies de circulations routières et notamment :

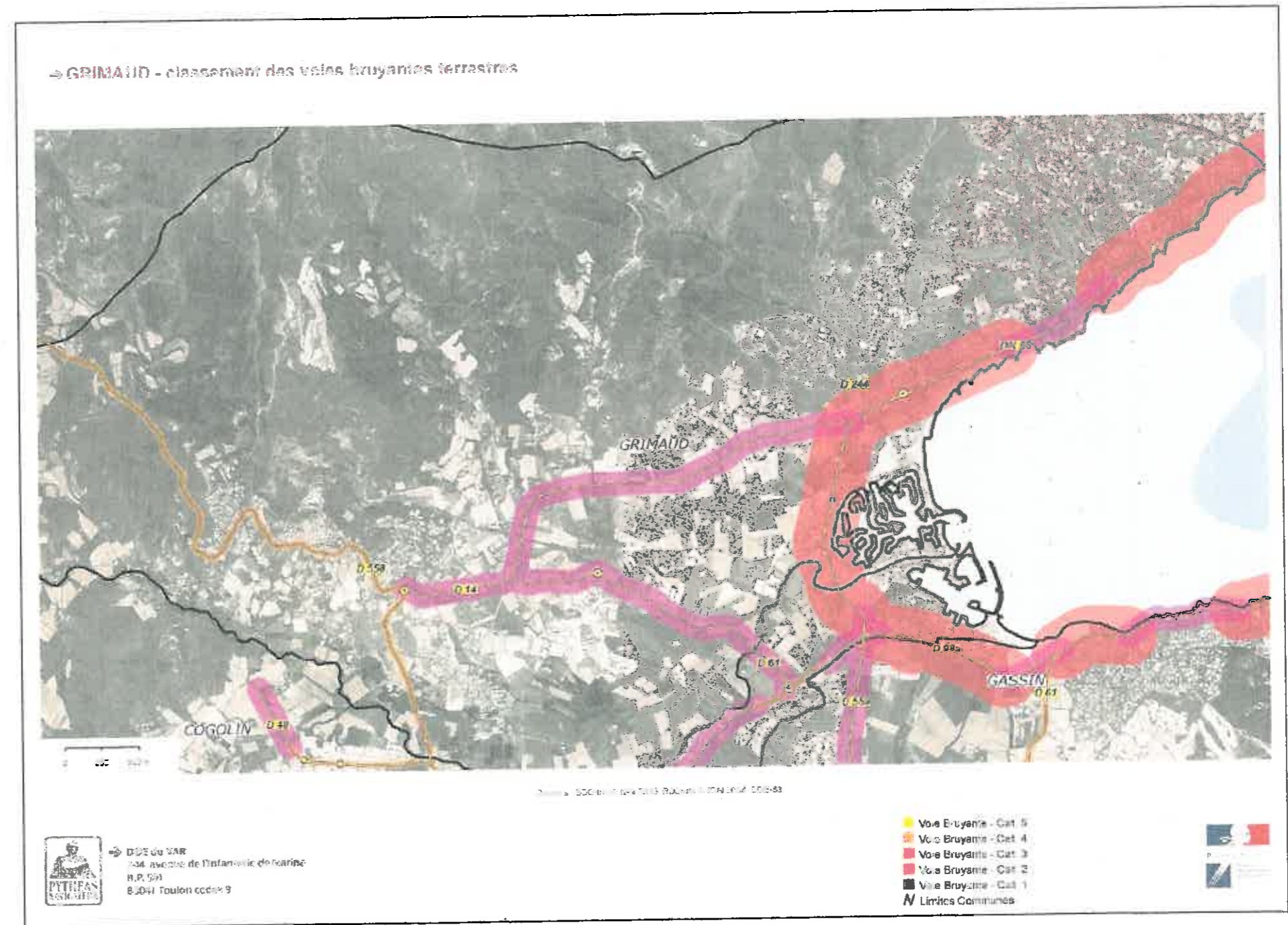
- ✓ La RD559;
- ✓ La RD14;
- ✓ La RD244.

Lors de nos investigations, nous avons constaté une émission acoustique notable générée par le stationnement de véhicules sur un parking situé à l'est du projet.

NOTA:

La RD559 et la RD14 sont des voies bruyantes respectivement de catégories 2 & 3.

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DU VAR



3.2 – CAMPAGNE DE MESURES ACOUSTIQUES

Nous présentons dans cette partie les résultats de la campagne de mesures acoustiques qui s'est déroulée du 22 au 23 février 2012.

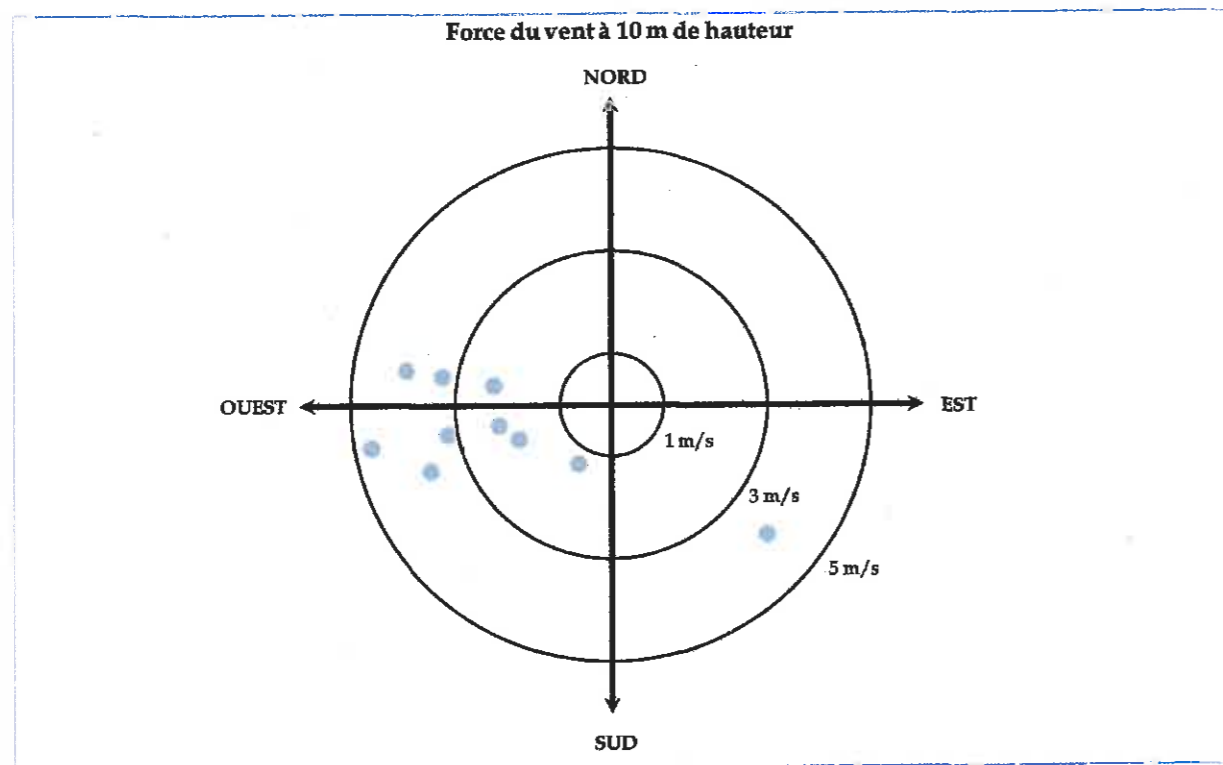
LES MESURES ACOUSTIQUES

Au total, 5 points de mesure caractéristiques ont été répartis sur la zone d'étude. Les positions des mesures ont été définies en fonction de leur proximité avec les infrastructures et de leur représentativité de l'ensemble des habitations de la zone d'étude.

Pour chacun des relevés, le microphone a été placé à l'extérieur d'un bâtiment en vision directe de la voie de circulation, à 2 mètres en avant de la façade ou en limite de propriété des habitations conformément à la norme NFS 31-085. Ces mesures permettent de définir les indices réglementaires LAeq (6h-22h) et LAeq (22h-6h).

LES CONDITIONS METEOROLOGIQUES

Les conditions météorologiques relevées sur la station météo France de Vidauban étaient stables lors de la campagne de mesures, le ciel était dégagé et le vent était principalement faible à modéré de secteur ouest. Le rayonnement était moyen à faible et la surface au sol sèche.



NOTA:

L'évolution des conditions météorologiques est précisée pour chaque mesure. Elle permet de mettre en évidence l'influence des conditions météorologiques sur la propagation sonore de la source de bruit principale.

LES CONDITIONS DE TRAFIC

Les trafics routiers de la RD14 et de la RD559 ont été relevés simultanément aux mesures acoustiques par la société PCR. Les comptages routiers se sont déroulés du 22 au 23 février 2012. Les résultats des comptages sur l'ensemble de la période sont:

RD14: TMJ = 6199 v/j & 7,0 % PL.
RD559: TMJ = 23033 v/j & 7,0 % PL

La campagne de mesures s'est déroulée au mois de février avec des conditions de circulation normales et habituelles (hors vacances scolaires).

Nota: le détail des données de trafic est reporté en annexes.

3.3 - RESULTATS DES MESURES ACOUSTIQUES

LES NIVEAUX DE BRUIT MESURES

On constate que, les niveaux de bruit mesurés sont globalement inférieurs à 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne (hors mesure 2). Les niveaux de bruit témoignent d'une ambiance sonore préexistante non modérée en bordure immédiate de la RD559 et modérée pour le reste de la zone d'étude.

L'ECART JOUR/NUIT MESURE

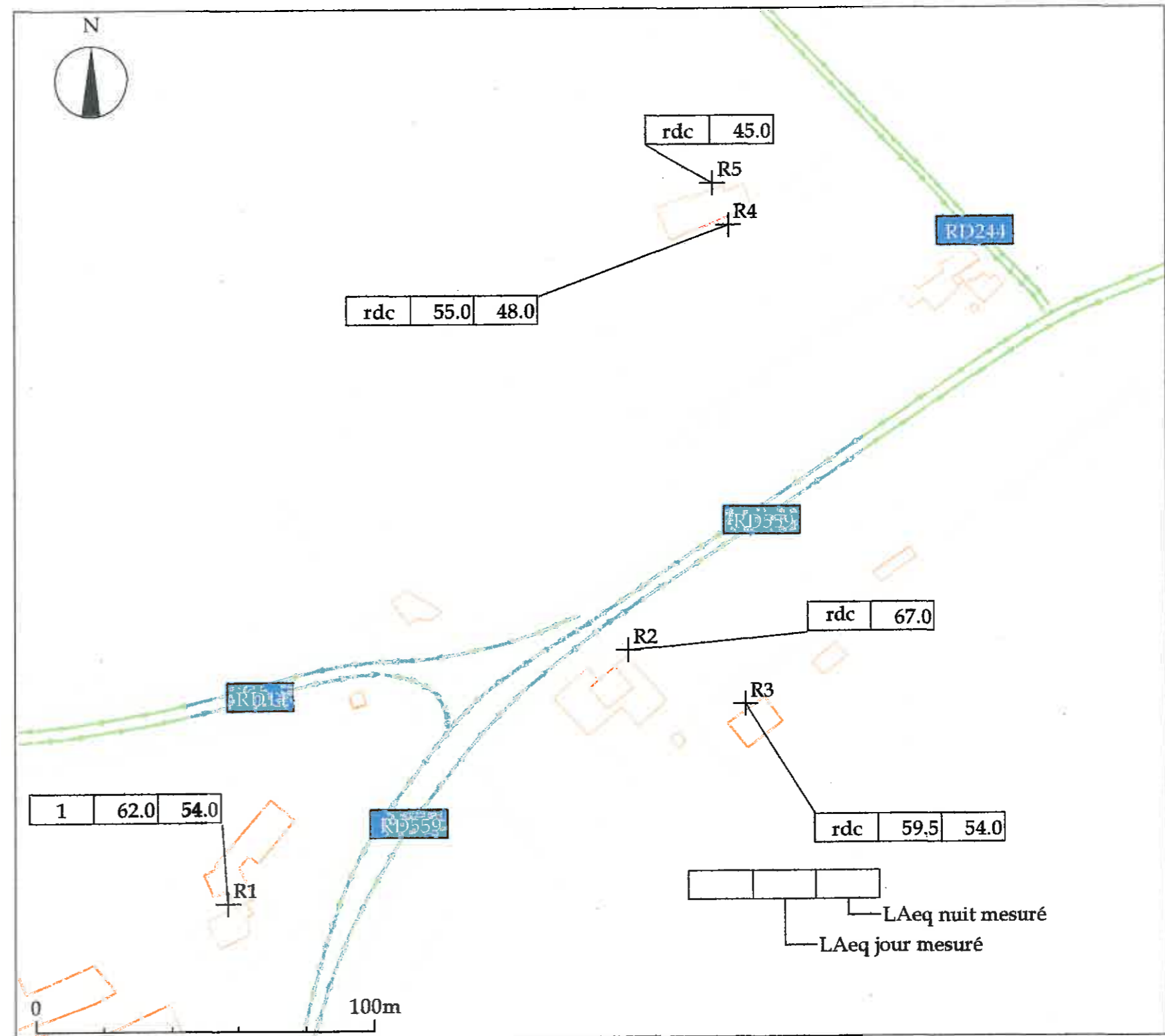
On constate que l'écart Jour - Nuit est supérieur à 5 dB(A) pour toutes les mesures de 24 heures.

La période diurne (6h-22h) est donc la période de référence pour l'application de la réglementation.

SYNTHESE DES RESULTATS DES MESURES

Point de mesure	Localisation	LAeq (jour) en dB(A)	LAeq (nuit) en dB(A)	Trafic moyen horaire jour pendant la mesure	
				v/h	% Pl.
1	Quartier St Pons	62,0	54,0	1391	8,0 %
2	Quartier St Pons	67,0	-	1500	9,3 %
3	Quartier St Pons	59,5	54,0	1391	8,0 %
4	Quartier St Pons	55,0	48,0	1393	8,0 %
5	Quartier St Pons	45,0	-	1500	9,3 %

POSITION ET RESULTATS DES MESURES ACOUSTIQUES



3.4 – DETAILS DES MESURES ACOUSTIQUES

Nous présentons dans ce chapitre les résultats détaillés des mesures acoustiques effectuées.

Pour chaque point, nous précisons :

- Les niveaux de bruit mesurés ;
- Les données de trafic relevé pendant la mesure ;
- La localisation du point de mesure (Nom, Adresse, Lieu...);
- L'étage du point de mesure ;
- Une photo présentant la position du microphone sur la façade ;
- Une photo présentant la vision depuis le microphone ;
- L'évolution temporelle du signal enregistré ;
- Un tableau précisant les sources de bruit principales et secondaires enregistrées ;
- L'incidence de la météorologie sur le niveau de bruit de la source principale ;
- Le nombre de voies de circulation ;
- Le revêtement de chaussée existant ;
- La nature du trafic existant (fluide / pulsé / accéléré) ;
- La présence de couloir de bus ;
- La vitesse réglementaire ;
- L'ambiance sonore ;
- L'écart jour - nuit.

Pour le traitement des données effectué, les sous détails de chaque mesure sont reportés en annexes du présent document.