

# IMPACT ACOUSTIQUE DU PROJET

## 4.1 – PRESENTATION DU PROJET

Le projet prévoit les aménagements suivants:

- ✓ Transformation du carrefour en T en carrefour giratoire;
- ✓ Rabattement de la RD244 sur le giratoire (barreau neuf);
- ✓ Modification de la géométrie des voies de circulation (RD559 et RD14);

### INCIDENCE ACOUSTIQUE DU PROJET

D'un point de vue acoustique, le projet peut avoir une incidence à 4 niveaux:

- ✓ Modification de la géométrie d'une infrastructure qui peut conduire à son rapprochement ou à son éloignement physique du bâti riverain (effet bénéfique ou aggravant).
- ✓ Modification des trafics sur une infrastructure qui peut conduire à une augmentation ou à une diminution des niveaux de bruit suivant que le trafic augmente ou diminue.
- ✓ Modification de la vitesse moyenne en la réglementant ou de façon contrainte par l'effet du trafic.
- ✓ Modification du revêtement de chaussée qui peut modifier l'émission acoustique générée par le contact pneu/chaussée.

### LA REGLEMENTATION APPLICABLE POUR LE BRUIT DES INFRASTRUCTURES

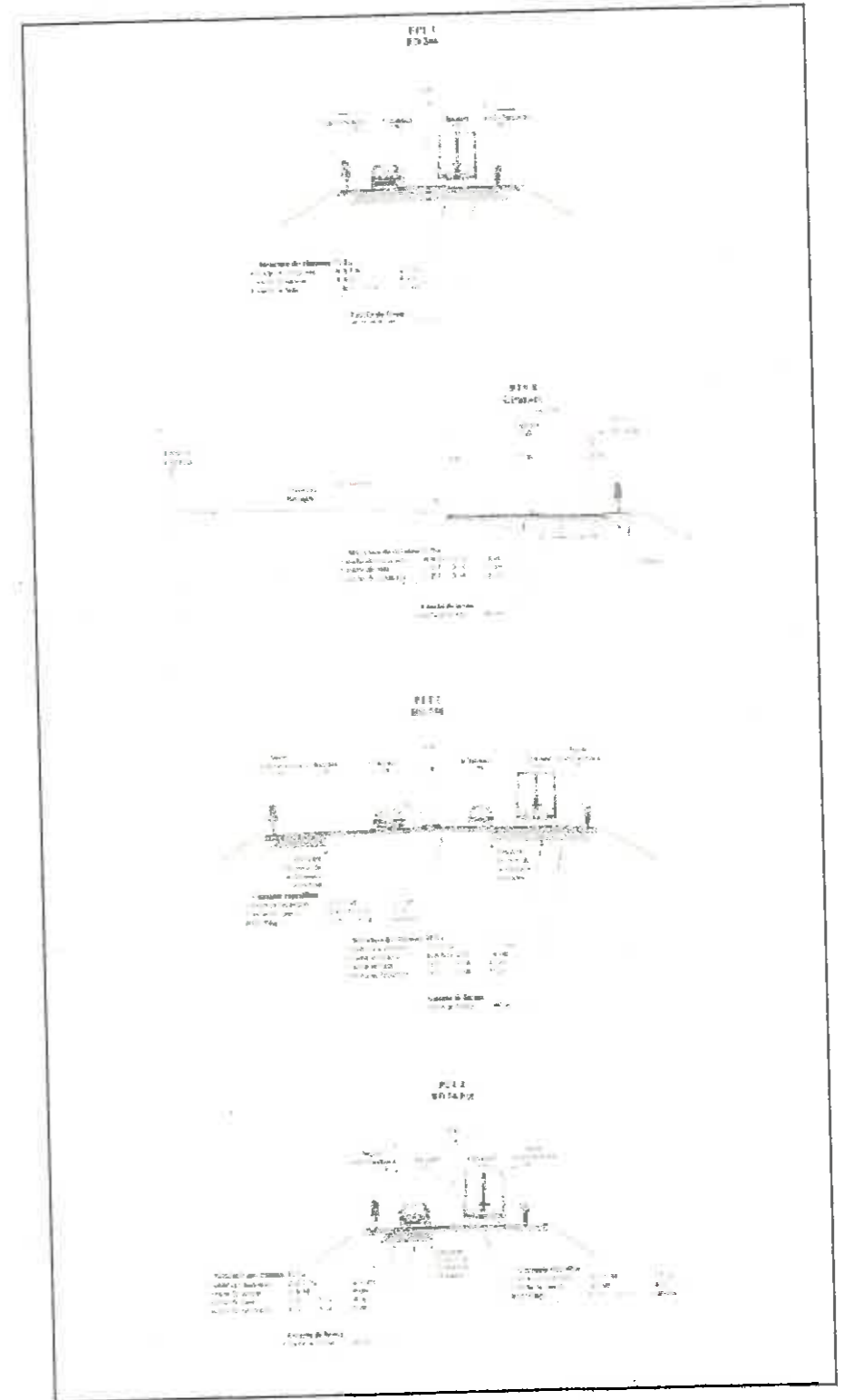
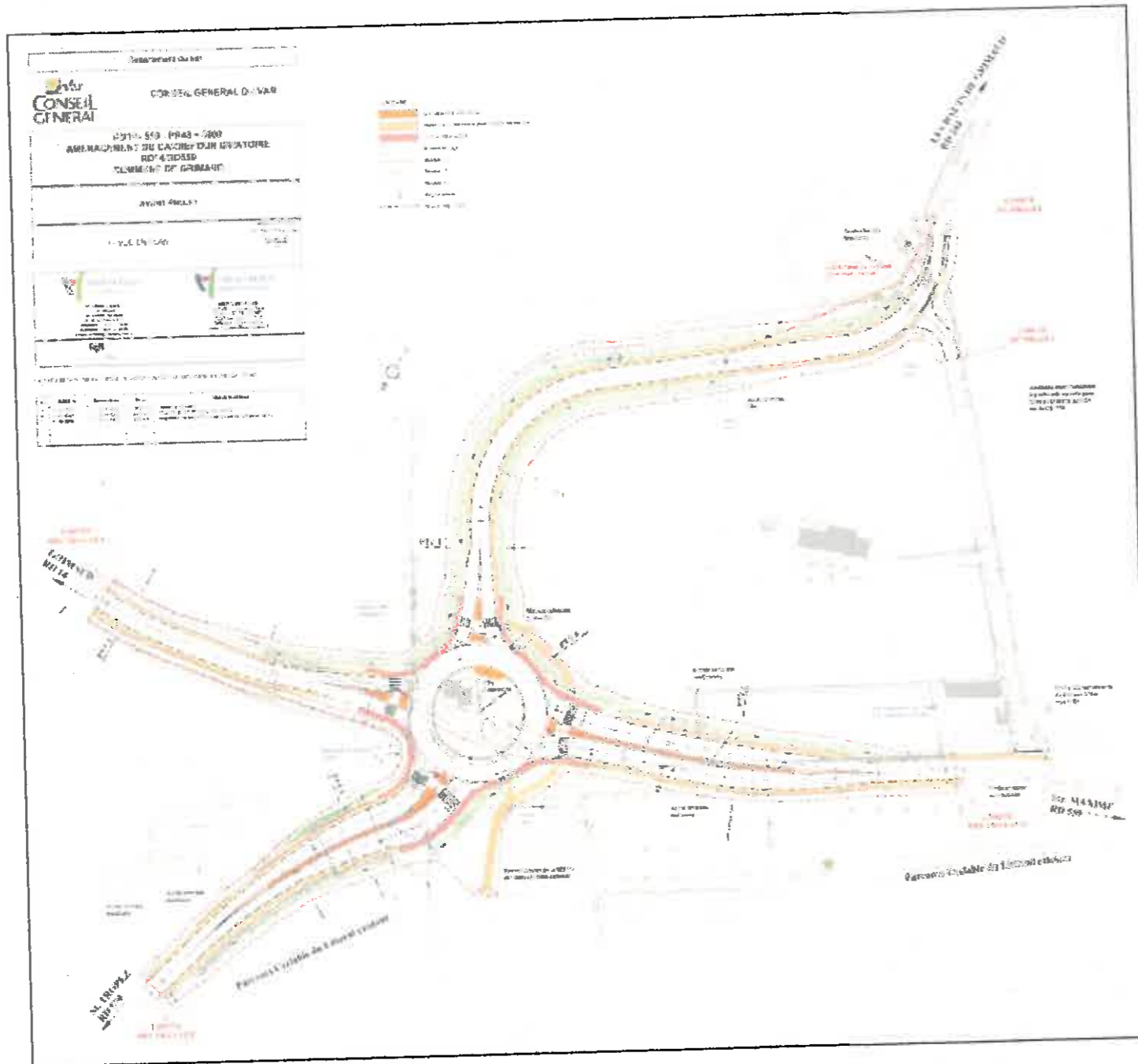
La réglementation sur le bruit précise que dans le cadre d'une modification d'infrastructure existante, il faut vérifier si cet aménagement induit une augmentation des niveaux à terme de plus de 2 dB(A) en considérant la seule zone de travaux.

Dans le cadre d'une modification ou d'une création d'infrastructure, des seuils acoustiques réglementaires doivent être respectés après la mise en service du projet.

Les plans du projet ci-après présentent les aménagements prévus.

VUES EN COUPE DU PROJET

VUE EN PLAN DU PROJET



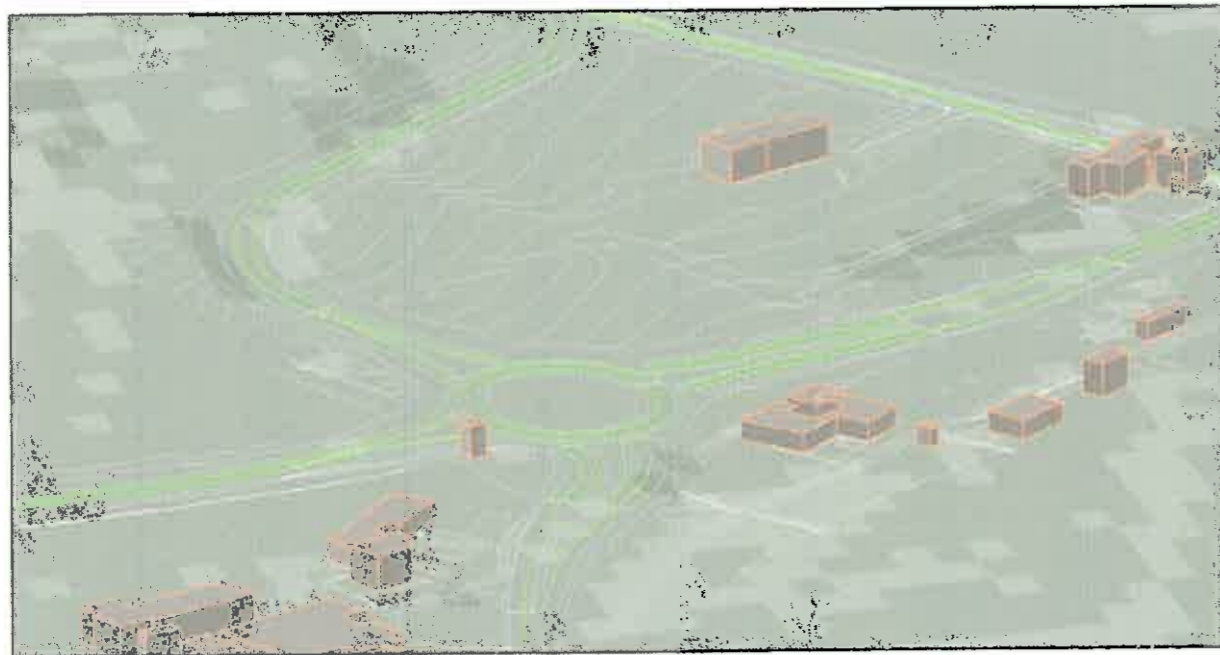
## 4.2 - MODELISATION DU PROJET

La modélisation du projet s'appuie sur:

- ✓ Un fichier topographique projet 2D fourni par le Maître d'Ouvrage;
- ✓ le profil en long;
- ✓ la modélisation acoustique de la situation initiale.

Les routes ont été modélisées suivant leur emprise et les files de circulation fournies.

### MODELISATION 3D DE LA SITUATION PROJETEE



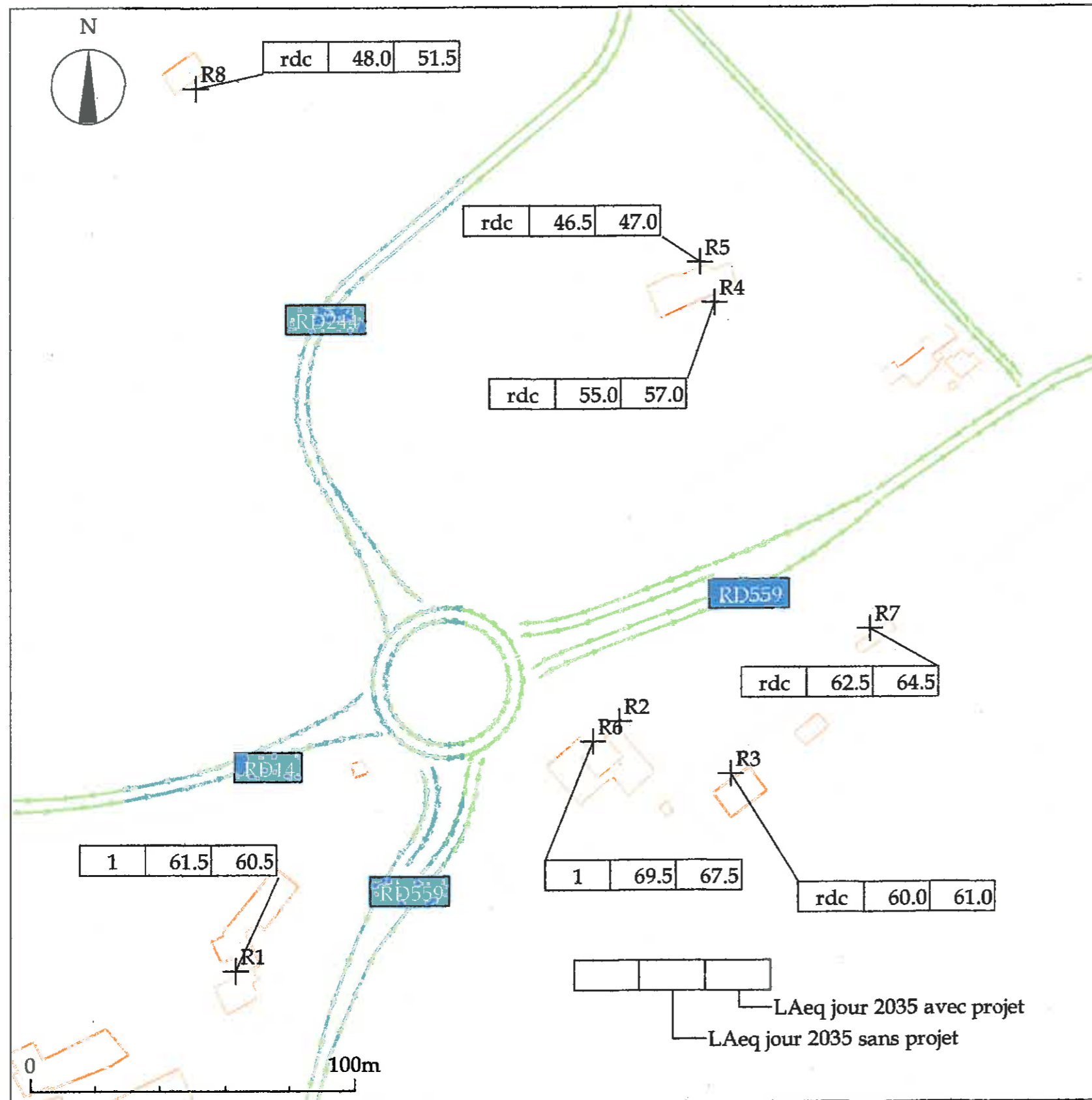
## 4.3 - VERIFICATION DU CARACTERE SIGNIFICATIF DE L'AMENAGEMENT

### MODIFICATION DITE « SIGNIFICATIVE »

Afin de vérifier, d'un point de vue réglementaire, l'incidence acoustique du projet, on compare les niveaux de bruit à terme entre la situation de référence et la situation projetée.

Si l'on constate un accroissement de plus de 2 dB(A) et un dépassement des seuils, alors l'impact acoustique du projet peut être considéré comme significatif et des mesures compensatoires sont nécessaires réglementairement pour toutes les habitations dépassant les seuils acoustiques réglementaires. Ces bâtiments sont repérés ci-après avec une étiquette jaune.

## SITUATION FUTURE AVEC PROJET - NIVEAUX DE BRUIT DIURNES A L'HORIZON 2035



## COMMENTAIRES:

A la lecture de ces résultats, on constate:

- ✓ Une diminution du niveau de bruit à terme pour les récepteurs R1 et R6;
- ✓ Une augmentation non significative des niveaux de bruit pour les récepteurs R8, R5, R4, et R3.
- ✓ Une augmentation de 2 dB(A) des niveaux de bruit pour le récepteur R7 (local commercial).

## NOTA:

Le bâtiment R7 est un bâtiment de bureau utilisé par un organisme d'action sociale (Restos du cœur). Les seuils acoustiques admissibles réglementairement sont 65 dB(A) pour la période jour (6h-22h) et 60 dB(A) la période nuit (22h-6h). Il n'est donc pas à protéger.



#### 4.4 - CALCUL EN SITUATION FUTURE AVEC PROJET

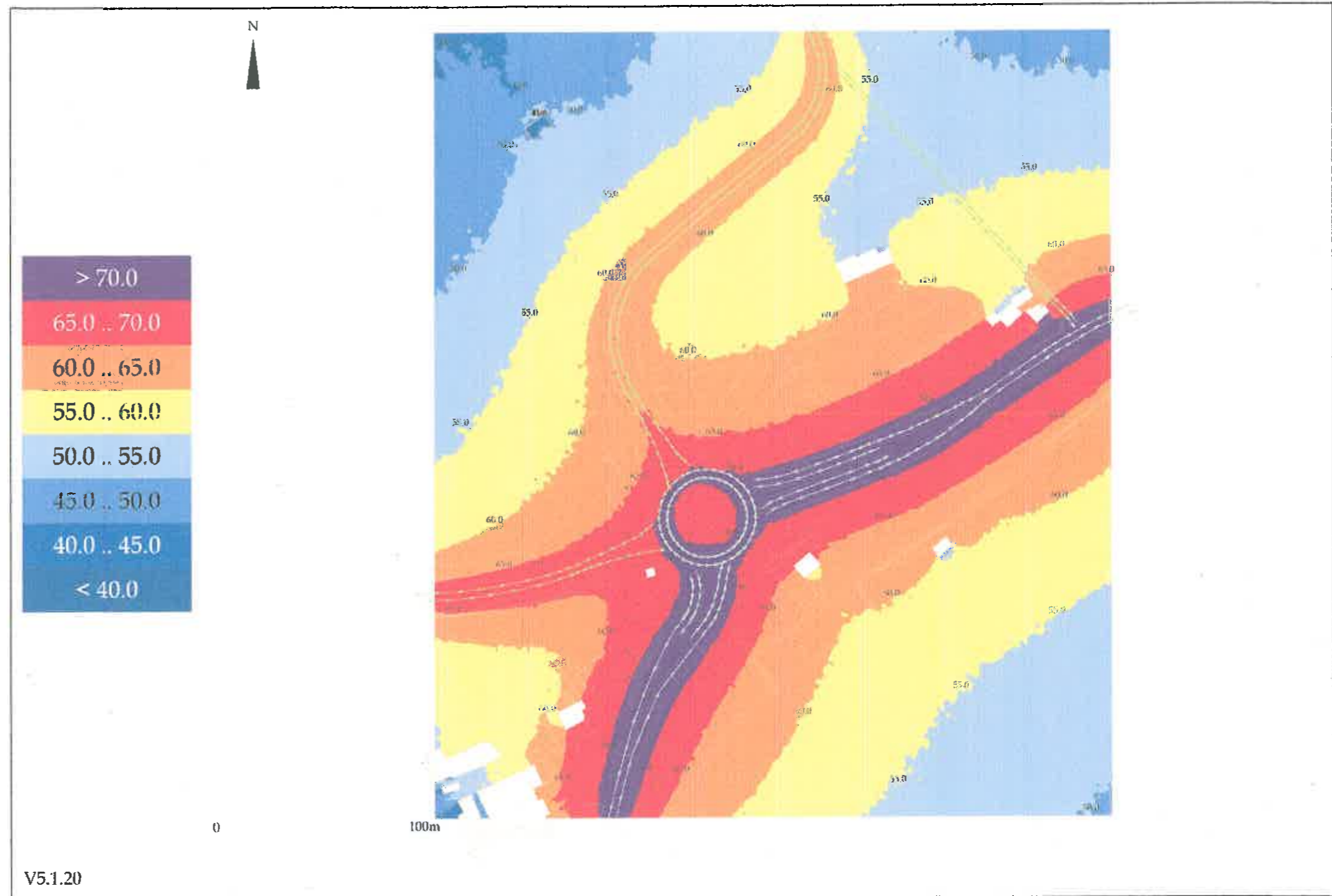
Les calculs acoustiques mettent en évidence :

- ✓ Une diminution du niveau de bruit à terme aux abords du giratoire.
- ✓ Une augmentation non significative du niveau de bruit sur les bâtiments situés aux abords de la RD244 et de la RD559.
- ✓ Une augmentation limitée de 2 dB(A) sur le bâtiment (R7).

**La mise en œuvre de mesures compensatoires n'est donc pas nécessaire.**

La carte de bruit ci-contre illustre les nuisances sonores à terme dans la zone de l'aménagement.

CARTE DE BRUIT A 5 M DE HAUTEUR - SITUATION FUTURE AVEC PROJET



# CONCLUSION

Le présent document a permis d'étudier d'un point de vue acoustique l'impact acoustique du projet de transformation du carrefour entre la RD14 et la RD559 en carrefour giratoire et le rabattement de la RD244 au nouveau carrefour sur la commune Grimaud (83).

Les conclusions présentées se basent sur 5 mesures acoustiques réalisées in situ, sur une modélisation acoustique du projet et sur les données de trafic prévisibles à long terme relatives à ce projet.

On retiendra que l'incidence acoustique de ce projet a pour effet de modifier faiblement l'ambiance sonore de la zone d'étude.

On constate:

- ✓ Une diminution du niveau de bruit aux abords du giratoire projeté lié à l'éloignement du carrefour par rapport aux bâtiments les plus proches du carrefour;
- ✓ Une légère augmentation des niveaux de bruit sur les bâtiments situés aux abords des voies de circulation (hors bâtiments situés à proximité du carrefour) induite par:
  - la création d'un barreau neuf;
  - le rapprochement des voies de circulation du bâti;
  - la fluidification du trafic.

Les prévisions de niveaux de bruit réalisées montrent qu'à terme on ne constate pas la nécessité réglementaire de protéger les habitations riveraines du projet.

**Aucune protection acoustique n'est donc nécessaire réglementairement.**