

PROJET D'AMENAGEMENT D'UN PROGRAMME IMMOBILIER SUR LE SITE DU CENTRE COMMERCIAL CARREFOUR OVALIE A MONTPELLIER

Etude acoustique



Octobre 2025

LE PROJET

Client	Villes et Commerces
Projet	Projet d'aménagement d'un programme immobilier sur le site du centre commercial Carrefour Ovalie à Montpellier
Intitulé du rapport	Etude acoustique

LES AUTEURS

	Cereg Ingénierie - 399 rue Georges Séguy – 34080 MONTPELLIER Tel : 04.67.41.69.80 - Fax : 04.67.41.69.81 - montpellier@cereg.com www.cereg.com
--	---

Réf. Cereg - 2025-CI-000246

Id	Date	Etabli par	Vérifié par	Description des modifications / Evolutions
V1	Octobre 2025	Emmanuel BETIN	Valérie MADERN	Version initiale

Certification



TABLE DES MATIERES

A. CONTEXTE GENERAL ET METHODOLOGIE D’EVALUATION DES NIVEAUX SONORES

5

A.I.	NOTION DE BRUIT	6
A.II.	CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	7
A.III.	EXPOSITION SONORE DES POPULATIONS : CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES	9
A.IV.	METHODOLOGIE D’EVALUATION DES NIVEAUX SONORES	11
A.IV.1.	Principes généraux des mesures de bruit	11
A.IV.2.	Matériel utilisé	11

B. DEROULEMENT ET RESULTATS DE LA CAMPAGNE DE MESURES DE BRUIT EN ETAT INITIAL.....12

B.I.	PRESENTATION DES POINTS DE MESURES.....	13
B.II.	CONDITIONS METEOROLOGIQUES	15
B.III.	RESULTATS DES MESURES ACOUSTIQUES	16
B.III.1.	Point de mesure 1 – Sud de la zone du projet	16
B.III.2.	Point de mesure 2 –Est du projet.....	17
B.III.3.	Synthèse des mesures et conclusion de l’état initial	18

C. ANNEXES.....19

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Largeur de la bande affectée par le bruit de part et d’autre des infrastructures bénéficiant d’un classement sonore	7
Tableau 2 : Caractéristiques des points de mesures acoustiques	13
Tableau 3 : Synthèse des niveaux sonores mesurés	18

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : Echelle du bruit	6
Illustration 2 : Classement sonore des voies dans les environs du projet (source : Préfecture de l’Hérault)	8
Illustration 3 : Bandes dites affectées par le bruit au sens du classement sonore des infrastructures	8
Illustration 4 : Cartes de bruit stratégique de type A de 4 ^{ème} échéance – indicateur Lden (source : Préfecture de l’Hérault) 9	
Illustration 5 : Cartes de bruit stratégique de type A de 4 ^{ème} échéance – indicateur Ln (source : Préfecture de l’Hérault)..	10
Illustration 6 : Localisation des points de mesure de bruit	13
Illustration 7 : Photographie de l’implantation du point de mesure PM1	14
Illustration 8 : Photographie de l’implantation du point de mesure PM2	14
Illustration 9 : Conditions météorologiques sur la station de Montpellier-Aéroport durant les mesures de bruit	15
Illustration 10 : Evolution du niveau de bruit sur le point de mesure 1	16
Illustration 11 : Evolution du niveau de bruit sur le point de mesure 2	17

PREAMBULE

Villes et Commerces a sollicité CEREG pour la réalisation d'une étude acoustique sur la commune de Montpellier (34).

Le projet à l'étude, qui s'inscrit sur une surface totale d'environ 1,5 ha au cœur du quartier Ovalie, prévoit la reconversion d'un site commercial, vers un ensemble immobilier mixte comprenant un supermarché et des logements collectifs.

La zone est actuellement occupée par un supermarché de l'enseigne Carrefour Market et ses espaces techniques et de stationnement.

Le maître d'ouvrage a sollicité l'élaboration d'une étude visant à définir l'ambiance acoustique du site en état actuel, en vue de son futur aménagement pour l'accueil de nouvelles populations (immeubles d'habitats collectifs et résidence de jeunes actifs).

La présente étude acoustique vise ainsi, dans un premier temps, à définir le niveau sonore existant de différents secteurs caractéristiques de la zone du projet et de ses abords (état initial acoustique).

La zone, du fait de son insertion en entrée Ouest de la ville de Montpellier et en bordure d'un des principaux points d'échange de la Métropole, est marquée par une très forte influence routière.

Dans un second temps, un modèle numérique acoustique sera construit pour la réalisation de l'étude prévisionnelle. Cette dernière permettra alors le calcul :

- de l'impact acoustique du projet sur les populations riveraines (trafic supplémentaire généré par le projet);
- de l'impact acoustique des infrastructures existantes sur la zone à créer ;
- le cas échéant, des mesures de protection acoustique et d'isolement de façades nécessaires en accompagnement du projet.

A. CONTEXTE GENERAL ET METHODOLOGIE D'EVALUATION DES NIVEAUX SONORES



A.I. NOTION DE BRUIT

On appelle « bruit » toute sensation auditive désagréable et gênante. Le bruit est dû à une variation de la pression de l'air (pression acoustique). Il est caractérisé par sa fréquence (grave à aiguë) et par son intensité exprimée en décibels (dB). L'oreille humaine ne pouvant percevoir les infrasons et ultrasons, une unité spécifique pondérée (dB(A)) est utilisée pour caractériser les nuisances sonores.

La gêne vis à vis du bruit est propre à chaque individu, elle est fonction de la durée et du contexte dans lequel il se produit. En règle générale, on considère le bruit comme gênant lorsque celui-ci perturbe une conversation, le sommeil...

	Avion au décollage	130	Douloureux
	Marteau-piqueur	120	Douloureux
	Concert et discothèque	110	Risque de surdité
	Baladeur à puissance maximum	100	Pénible
	Moto	90	Pénible
	Automobile	80	Fatigant
	Aspirateur	70	Fatigant
	Grand magasin	60	Supportable
	Machine à laver	50	Agréable
	Bureau tranquille	40	Agréable
	Chambre à coucher	30	Agréable
	Conversation à voix basse	20	Calme
	Vent dans les arbres	10	Calme
	Seuil d'audibilité	0	Calme

Illustration 1 : Echelle du bruit

L'échelle des décibels est une échelle logarithmique. Ainsi, 3 décibels supplémentaires correspondent à un doublement du niveau sonore, et 10 décibels multiplient celui-ci par 10.

A.II. CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Au vu des infrastructures de transports environnantes, le projet d'aménagement est concerné par la réglementation relative au classement des infrastructures de transport terrestres : décret n°95-21 du 9 janvier 1995 et arrêté du 30 mai 1996. Cette réglementation implique notamment des niveaux d'isolation acoustique des bâtiments d'habitation dans certains secteurs aménageables.

Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres (ITT) en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic qui y est pratiqué : on parle du Classement sonore des ITT. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures dits « affectés par le bruit », les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les documents d'urbanisme des communes concernées. En particulier, ce classement sonore impose des règles d'isolement minimal des bâtiments d'habitation dans les secteurs concernés. Le tableau ci-dessous indique la largeur de la bande dite « affectée par le bruit » de part et d'autre de la voie considérée.

Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	300 m
2	250 m
3	100 m
4	30 m
5	10 m

Tableau 1 : Largeur de la bande affectée par le bruit de part et d'autre des infrastructures bénéficiant d'un classement sonore

Comme on le voit sur la figure ci-après extraite du **classement sonore de l'Hérault arrêté le 21 mai 2014**, la zone d'étude est située en bordure du croisement de deux voies classées en 3^{ème} catégorie, à savoir :

- Le boulevard Paul Valéry au Nord, sur les deux sections à l'Est et à l'Ouest du giratoire Flandres Dunkerque ;
- L'Avenue de Toulouse à l'Est, sur les deux sections au Nord et au Sud du giratoire Flandres Dunkerque.

Les autres infrastructures de desserte locale ceinturant ou alimentant la zone du projet ne sont en revanche pas classées (rue Albert Ferrasse, rue Jacques Fouroux, Avenue du Mondial de Rugby 2007,...).

Les obligations réglementaires en lien avec le classement sonore des infrastructures s'appliquent aux bâtiments d'habitation programmés dans le cadre de ce projet.

Les futures activités économiques et commerciales prévues sur ce programme ne sont quant à elles pas concernées.

Ce dispositif réglementaire permet également de repérer les secteurs les plus affectés par le bruit sur la zone d'étude. Ces indications sont donc utiles pour appréhender l'état initial acoustique d'un secteur. Les bandes dites « affectées par le bruit » témoignent des secteurs dans lesquels le bruit généré par les infrastructures routières nécessitera un niveau d'isolement plus exigeant que la normale. **Le Boulevard Paul Valéry au Nord et l'Avenue de Toulouse à l'Est, avec leur classement en catégorie 3, impactent un secteur important de part et d'autre de leur axe (100m), et intègrent de fait la majorité de la zone du projet.**

Il faudra étudier le positionnement des bâtiments du projet vis-à-vis de ces bandes affectées par le bruit.

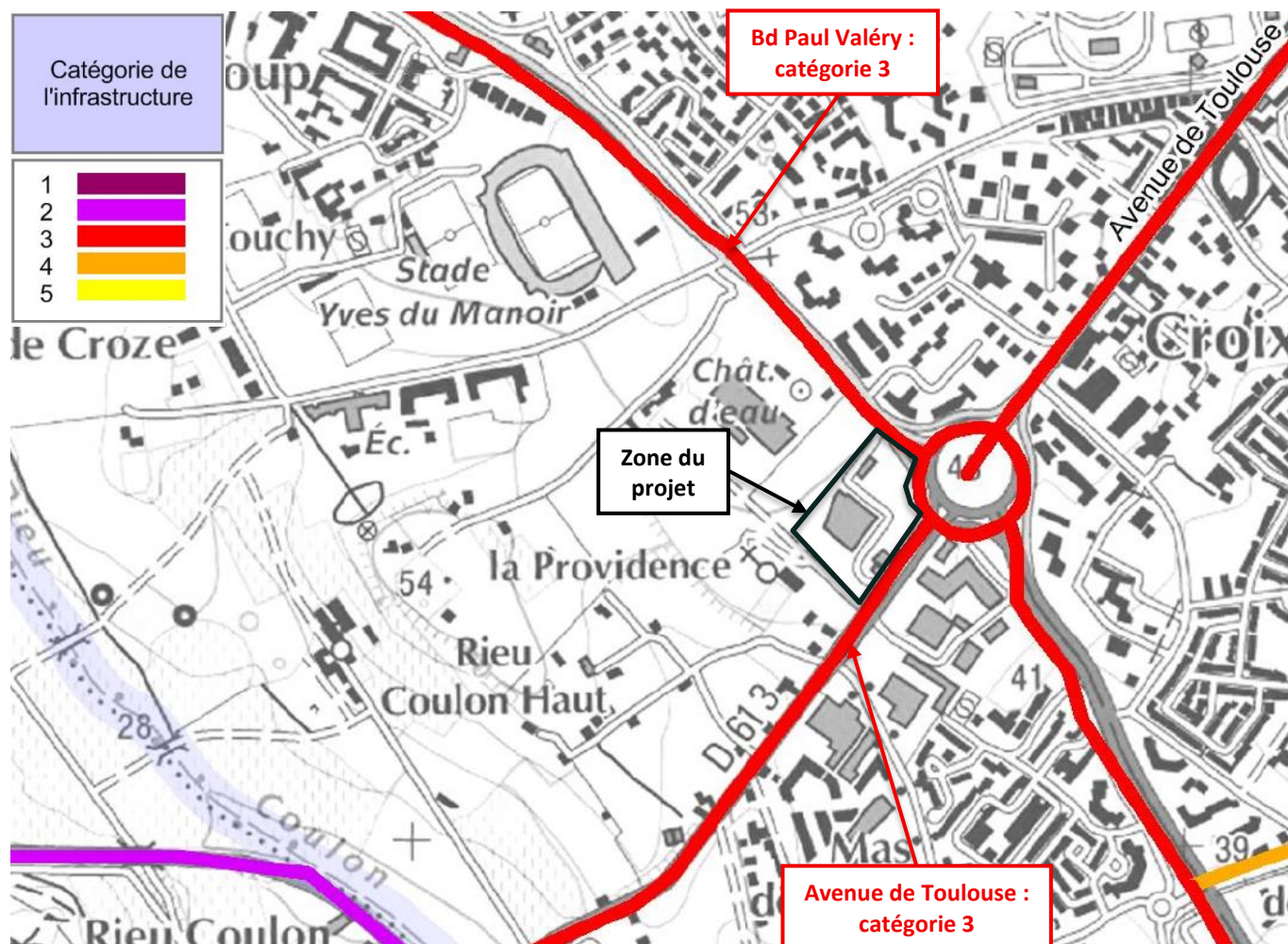


Illustration 2 : Classement sonore des voies dans les environs du projet (source : Préfecture de l'Hérault)

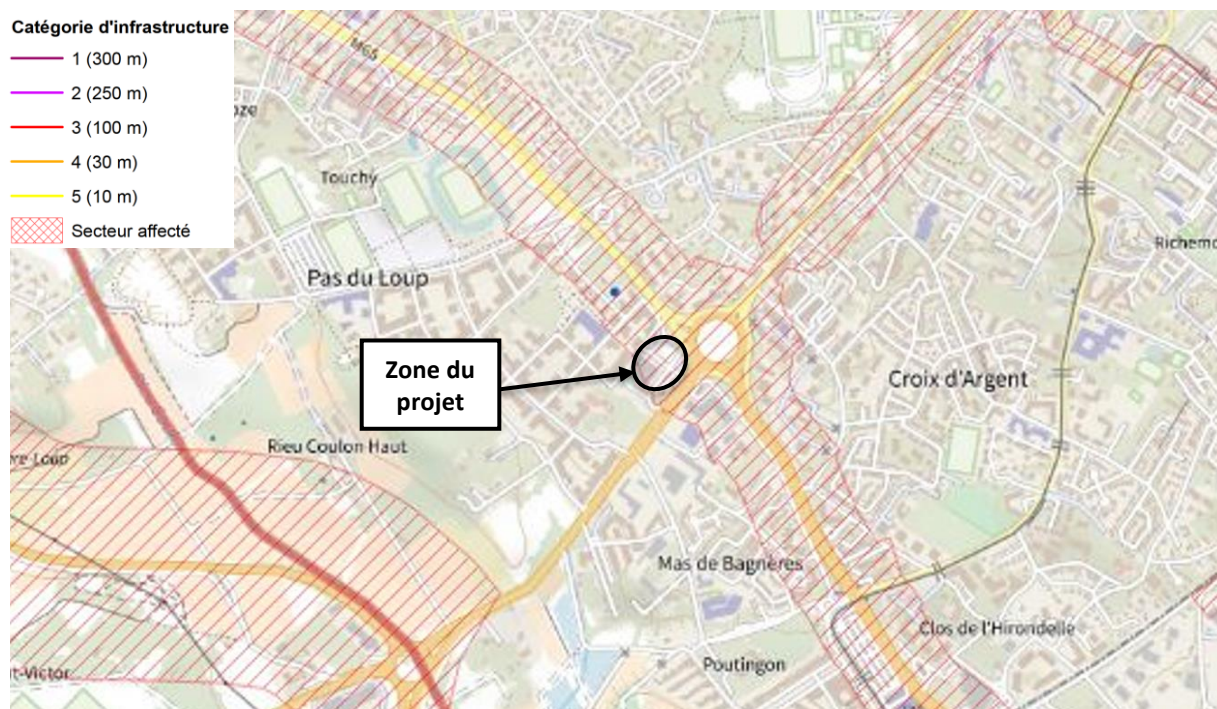


Illustration 3 : Bandes dites affectées par le bruit au sens du classement sonore des infrastructures

Sur cette carte issu de la Préfecture de l'Hérault, la bande affectée par le bruit de l'Avenue de Toulouse ne figure pas, malgré le classement en 3^{ème} catégorie de cette voie impliquant une bande de 100 m de part et d'autre de la voie, et interceptant la zone du projet.

A.III. EXPOSITION SONORE DES POPULATIONS : CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES

La nuisance acoustique du secteur en lien avec les infrastructures de transport terrestre, a été étudiée dans le cadre de la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, avec la réalisation de **Cartes de Bruit Stratégiques** de leur réseau. L'objectif des cartes de bruit est **d'établir un état des lieux du niveau d'exposition des populations au bruit**. Ces cartes figurent les isophones modélisés autour des infrastructures.

Le préfet de l'Hérault a approuvé le 30 janvier 2023 les cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures routières de 4^{ème} échéance.

Ces cartes, qui sont une mise à jour et une révision des cartes de 3^{ème} échéance datant de 2018, constituent la première source d'information sur l'exposition des populations aux nuisances acoustiques des infrastructures de transports.

Les cartes de type A de la quatrième échéance ci-après illustrent l'exposition au bruit selon les indicateurs Lden (journée complète) et Ln (nuit). Cette illustration théorique permet d'identifier les zones exposées à plus de 55 décibels en Lden ainsi que les zones exposées à plus de 50 décibels en Ln par paliers de 5 en 5 dB(A).

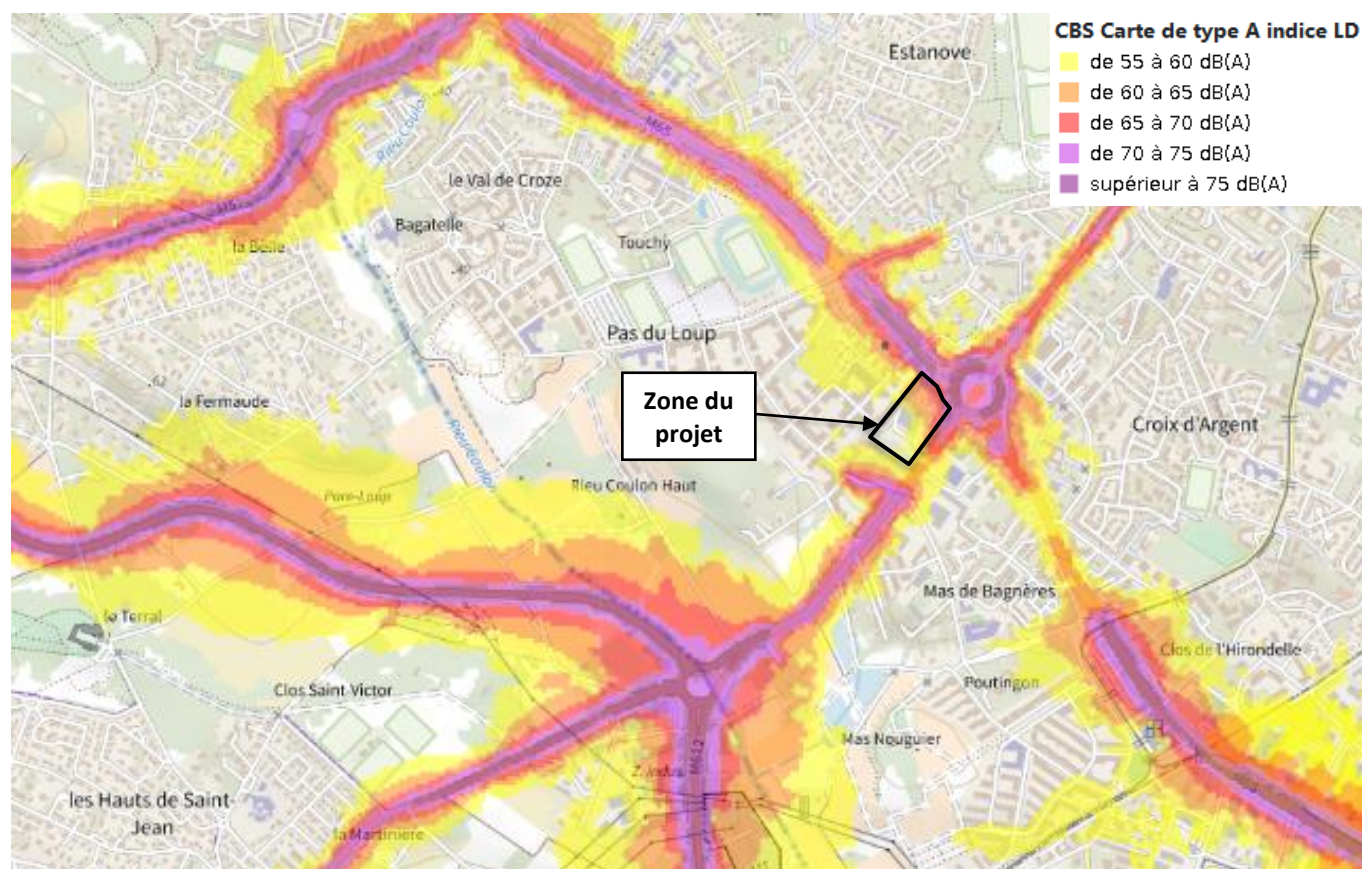


Illustration 4 : Cartes de bruit stratégique de type A de 4^{ème} échéance – indicateur Lden (source : Préfecture de l'Hérault)

Cette illustration montre comme le classement sonore des infrastructures, que la zone est sous une influence majeure à la fois du boulevard Paul Valéry au Nord, et de l'Avenue de Toulouse à l'Est, qui constituent les seules voies routières sur le secteur remplissant les critères d'intégration au sein des CBS (8200 véhicules par jour).

Les très importantes circulations sur ces deux voies se rejoignent au droit du carrefour Flandres-Dunkerque, qui constitue le point d'échange principal à l'Ouest de Montpellier.

Les niveaux sonores théoriques les plus importants sont observés sur la voie interne de ce carrefour giratoire, ainsi que sur le boulevard Paul Valéry au Nord du projet, avec des niveaux sonores directement sur la voie supérieurs à 75 dB(A), la bordure Nord du projet avec des niveaux sonores compris entre 65 et 70 dB(A), et un niveau sonore au cœur de la zone du projet compris entre 55 et 65 dB(A).

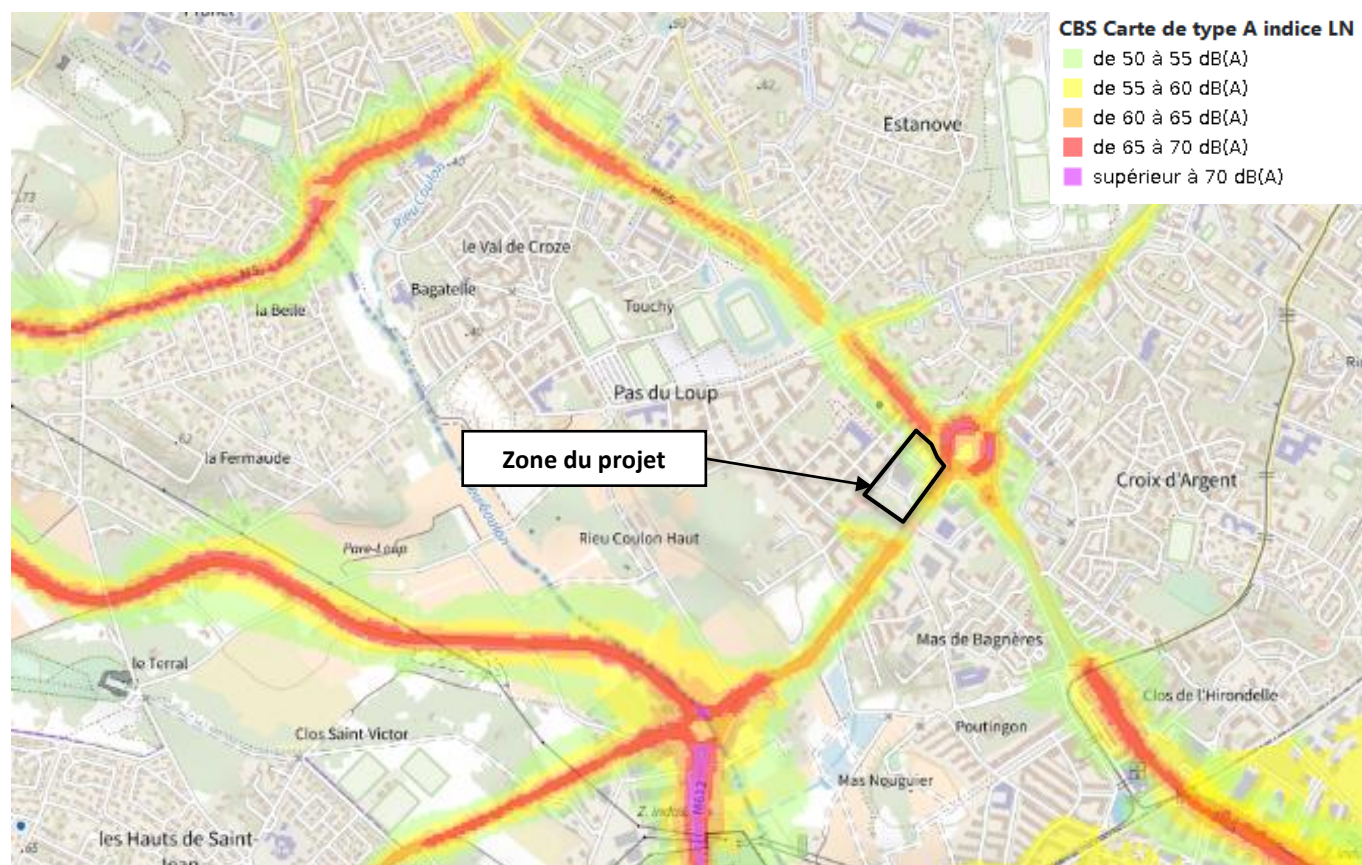


Illustration 5 : Cartes de bruit stratégique de type A de 4^{ème} échéance – indicateur Ln (source : Préfecture de l'Hérault)

Cette carte montrant l'exposition en période nocturne (22h-6h) illustre comme en période de jour l'importante influence des circulations sur le giratoire de Flandres-Dunkerque et de l'Avenue Paul Valéry, avec un niveau sonore théorique sur toute la moitié Nord du projet supérieur à 50 à 55 dB(A).

L'influence des circulations sur l'Avenue de Toulouse à l'Est semble plus limitée aux abords directs de la chaussée.

A.IV. METHODOLOGIE D'EVALUATION DES NIVEAUX SONORES

A.IV.1. Principes généraux des mesures de bruit

La norme NF S 31-085 définit trois types de mesurage du bruit produit par une infrastructure routière :

- **mesurage de constat** : le résultat de mesure n'est représentatif que de l'état mesuré pendant la période du mesurage. Il correspond à une mesure pour un état donné en un lieu donné et à un moment donné.
- **mesurage et estimation d'un niveau sonore de long terme trafic** : le résultat de mesure de constat est recalé par rapport à des données de trafic représentatives d'une situation de long terme. Le résultat recalé n'est représentatif que de l'état sonore de long terme trafic. Le recalage de la mesure par rapport à un trafic de référence (TMJA) permet d'obtenir un niveau sonore représentatif et comparable à un niveau réglementaire.
- **mesurage et interprétation d'un niveau sonore de long terme trafic vis-à-vis des conditions météorologiques de long terme** : le résultat de mesure de long terme trafic est interprété par rapport aux données météorologiques existantes pendant la durée du mesurage, comparées à des données météorologiques représentatives d'une situation de long terme. Pour des distances source/récepteur inférieures à 100m, l'influence des conditions météorologiques sur la propagation sonore reste modérée et par conséquent le niveau sonore de long terme trafic est représentatif du long terme.

Les mesures réalisées dans le cadre de cette étude correspondent à **un mesurage de constat**. Les conditions météorologiques ont également été consultées pour apprécier leur influence potentielle sur la propagation des ondes sonores.

Les intervalles de mesurage de référence sont : jour (6h – 22h) et nuit (22h – 6h), auxquels s'ajoutent les intervalles de référence européens : « day » (6h – 18h), « evening » (18h – 22h) et « night » (22h – 6h). De manière à étudier la totalité de ces intervalles de mesurage, l'ensemble des mesures réalisées durant la campagne ont été de longue durée (**durée minimale de 24h**).

A.IV.2. Matériel utilisé

La campagne de mesure acoustique a été réalisée à l'aide de deux sonomètres de type SOLO et FUSION, appareils permettant de mesurer et de stocker le niveau sonore et les caractéristiques spectrales d'un bruit en fonction du temps.

Ces sonomètres comprenaient :

- un enregistreur 01dB type SOLO et FUSION,
- un préamplificateur 01dB (cas du SOLO),
- un microphone 40CD,
- un calibre 01dB CAL31.

Le paramétrage des sonomètres a permis d'enregistrer le niveau de bruit global, avec une fréquence d'enregistrement de 1 seconde (appelée également durée d'intégration).

Un étalonnage de la chaîne de mesure a été réalisé in situ en début et fin de mesure. Cette étape permet de corriger si besoin la chaîne de mesure et de vérifier les éventuelles dérives de l'enregistreur pendant la mesure. Dans tous les cas, les résultats étaient inférieurs à 0,5 dB à 1000 Hz, ce qui témoigne de l'absence de dérive des appareils de mesure.

B. DEROULEMENT ET RESULTATS DE LA CAMPAGNE DE MESURES DE BRUIT EN ETAT INITIAL



B.I. PRESENTATION DES POINTS DE MESURES

La campagne de mesure s'est déroulée du jeudi 16 au vendredi 17 octobre 2025, en période normale de circulation (hors vacances scolaires). Elle s'est composée de 2 points de mesures de longue durée (24 heures).

La zone du projet se situe au droit du quartier d'Ovalie, aménagé à l'Ouest de la commune de Montpellier.

Le contexte sonore local est très majoritairement dégradé par les importantes circulations relevées sur l'Avenue de Toulouse à l'Est, qui permet l'accès à Montpellier depuis la zone périphérique Ouest, ainsi que par le boulevard Paul Valéry au Nord.

Ces deux infrastructures en 2x2 voies avec séparateur central se croisent au droit du carrefour giratoire de Flandres Dunkerque, constituant le principal point d'échange en entrée Ouest de Montpellier.

Les voies routières secondaires présentes autour de la zone du projet supportent quant à elles des circulations modérées de desserte locales, et ne constituent pas des sources sonores majoritaires.

Les procès-verbaux de chacune des mesures sont disponibles en annexe n°1.

Point de mesure	Durée de mesure	Distance vis-à-vis des sources sonores majeures les plus proches
PM1 : Sud de la zone de projet	24 heures	9 m de l'Avenue de Toulouse
PM2 : Est de la zone de projet		9 m de l'Avenue de Toulouse et du giratoire Flandres/Dunkerque

Tableau 2 : Caractéristiques des points de mesures acoustiques



Illustration 6 : Localisation des points de mesure de bruit

Point de mesure 1 : Sud de la zone du projet

Le sonomètre a été installé en hauteur sur le panneau d'entrée de la zone commerciale. Ce point est sous l'influence majeure des circulations de l'Avenue de Toulouse située à 9 m, et notamment au droit d'une zone de ralentissement/accélération, du fait du carrefour d'échange à feu entre l'Avenue de Toulouse et le quartier d'Ovalie.



Illustration 7 : Photographie de l'implantation du point de mesure PM1

Point de mesure 2 : Est de la zone du projet

Le sonomètre a été installé dans un arbre à l'Est de la zone de stationnement du supermarché Carrefour.

Ce point est sous une influence à la fois des circulations sur le parking du supermarché en journée, mais surtout des importantes circulations sur le giratoire de la Place Flandres/Dunkerque, et notamment de la bretelle de liaison entre le boulevard Paul Valéry au Nord et l'Avenue de Toulouse à l'Est.



Illustration 8 : Photographie de l'implantation du point de mesure PM2

B.II. CONDITIONS METEOROLOGIQUES

Les conditions météorologiques par pas de temps horaire relevées lors de la campagne de mesures sont issues du poste Météo France de Montpellier-Aéroport, situé à 9 km à l'Est de la zone du projet (cf. données brutes en annexe).

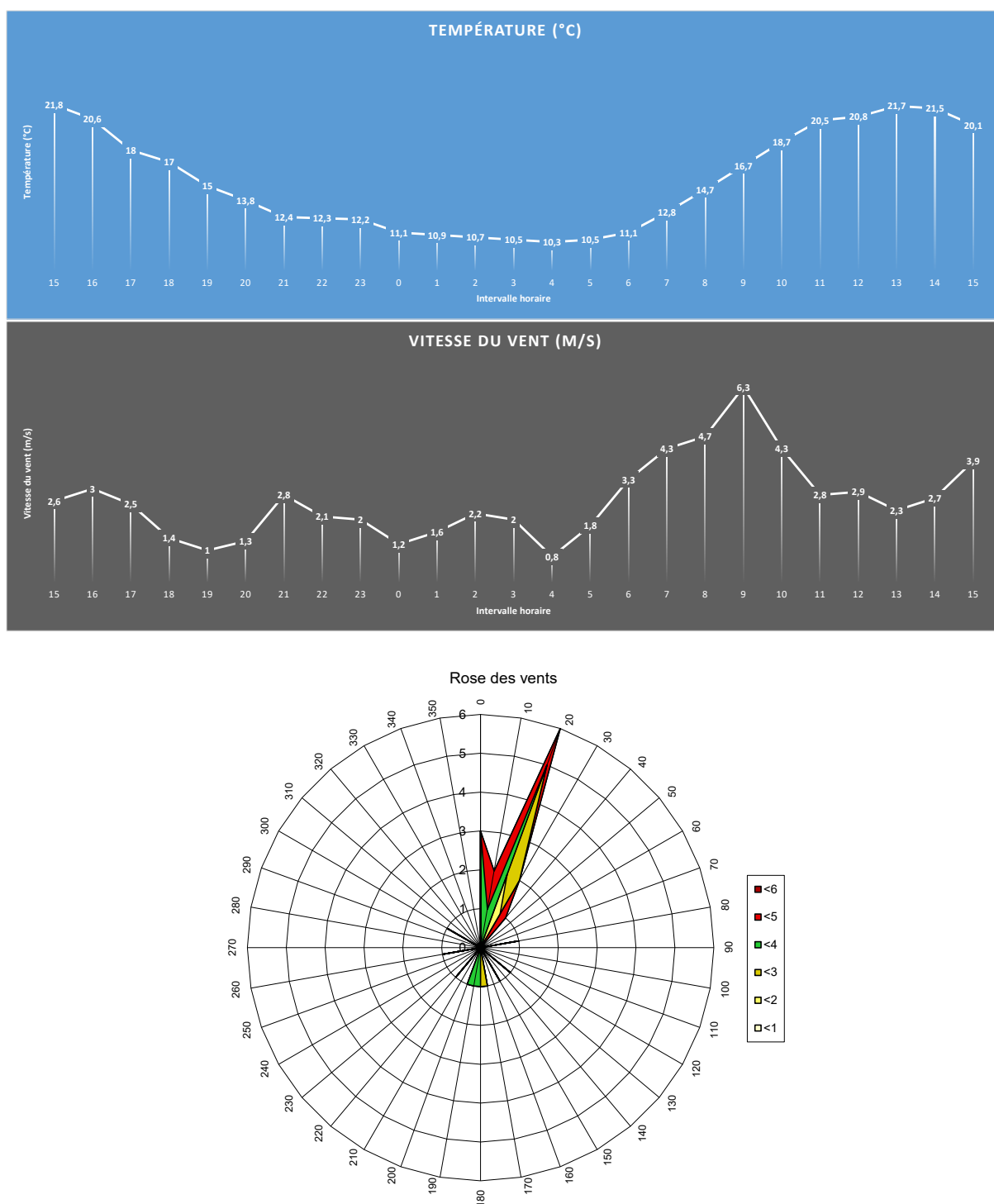


Illustration 9 : Conditions météorologiques sur la station de Montpellier-Aéroport durant les mesures de bruit

Les températures ont été douces à fraîches (entre 10 et 22 °C) durant les 24 heures de mesures, et aucune précipitation n'a été relevée → **Pas d'impact sur les mesures de bruit.**

Le vent, **majoritairement de secteur Sud en journée et Nord de nuit**, est resté faible à modéré (moins de 6 m/s) → **Impact modéré à faible sur les mesures de bruit.**

Les conditions météorologiques enregistrées lors 24 heures de mesure ont ainsi été bonnes, et n'ont pas été en mesure de perturber les niveaux sonores mesurés.

B.III.RESULTATS DES MESURES ACOUSTIQUES

B.III.1. Point de mesure 1 – Sud de la zone du projet

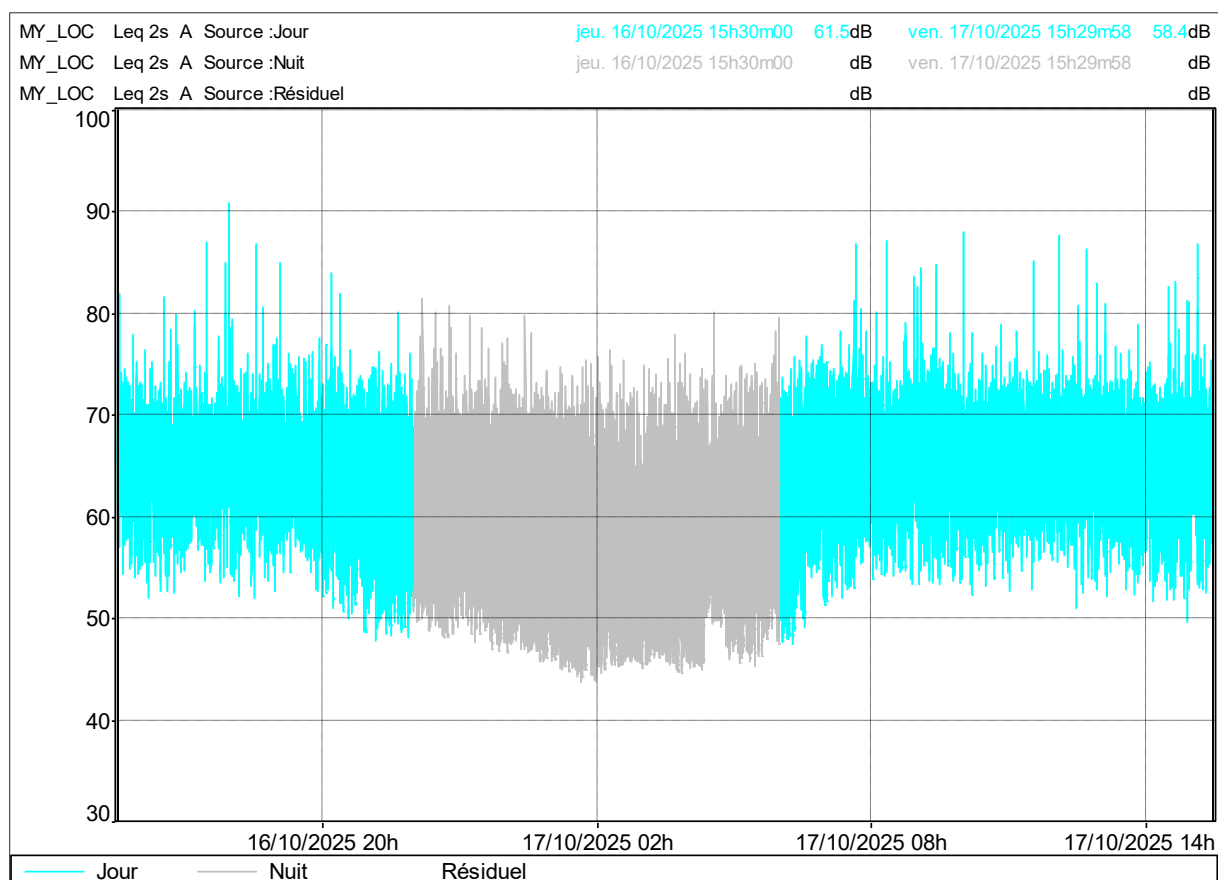


Illustration 10 : Evolution du niveau de bruit sur le point de mesure 1

L'évolution temporelle ci-dessus représente la fluctuation du niveau sonore de jour (en bleu) et de nuit (en gris).

Cette courbe montre une très forte influence routière des circulations sur l'Avenue de Toulouse, avec notamment des oscillations de 25 à 30 dB(A) observées à chaque passage de véhicules, sur cette zone d'accélération/décélération à moins de 100 m du carrefour d'échange à feu entre l'Avenue de Toulouse, le quartier d'Ovalie et le chemin de Poutingon.

En période de nuit, le niveau sonore de fond diminue de près de 10 dB(A) avec la baisse des volumes de circulation, mais les pics d'intensité sonore restent identiques avec des niveaux sonores compris entre 70 et 80 dB(A) au passage des véhicules les plus bruyants.

Les niveaux sonores mesurés sur ce point sont les suivants :

- LAeq 6h-22h : 67,5 dB(A) ;
- LAeq 22h-6h : 62,5 dB(A) ;
- Lden : 67,5 dB(A) ;
- Ln : 59,5 dB(A).

La source sonore quasi unique sur cette zone est constituée des très importantes circulations sur l'Avenue de Toulouse.

B.III.2. Point de mesure 2 –Est du projet

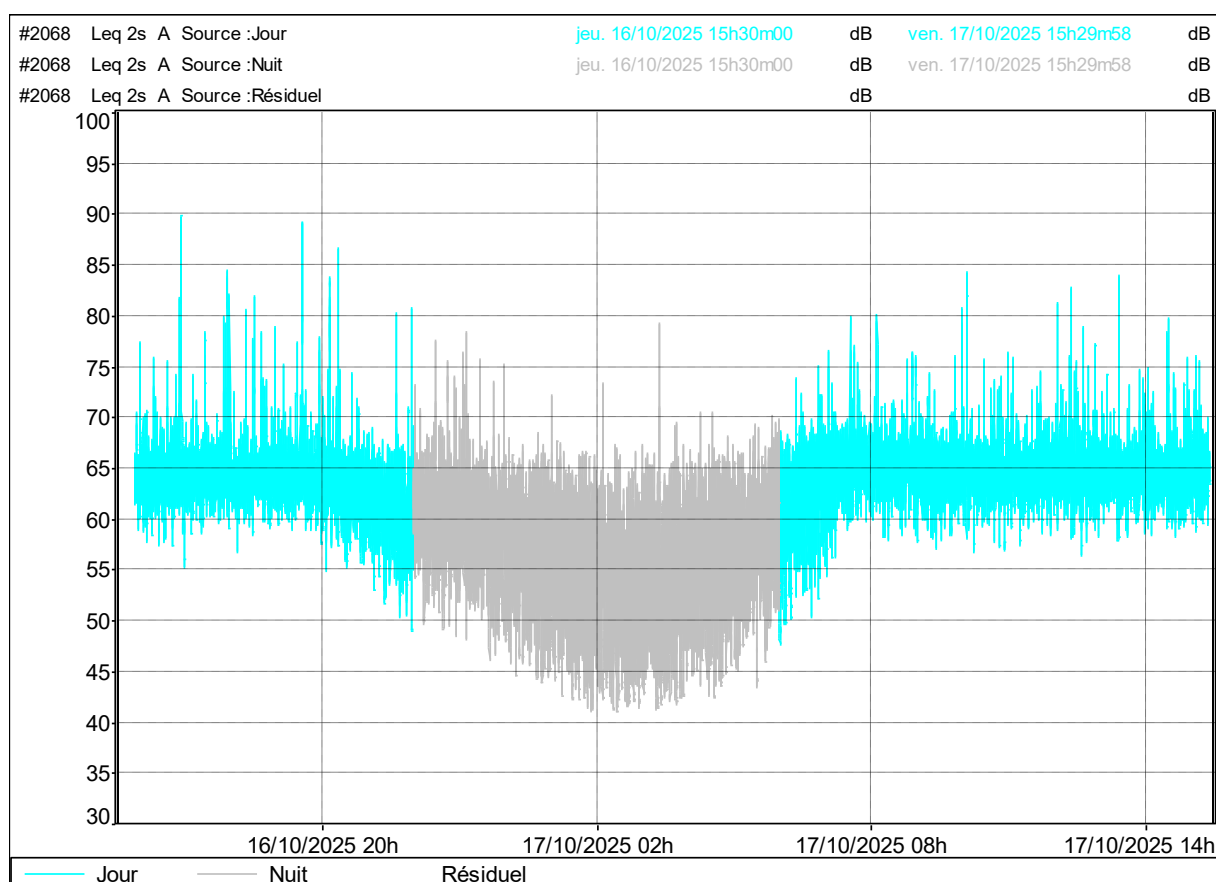


Illustration 11 : Evolution du niveau de bruit sur le point de mesure 2

Comme sur le point de mesure PM1, cette courbe montre une influence routière majeure, avec des oscillations de grande amplitude au passage des véhicules les plus bruyants sur le carrefour giratoire de Flandres/Dunkerque.

Sur ce point de mesure, le niveau sonore de fond diminue fortement en période de nuit, du fait notamment de la fermeture du parking du supermarché Carrefour, dont les cheminements des clients constituent également une source de bruit importante en journée.

Les niveaux sonores mesurés sur ce point sont les suivants :

- LAeq 6h-22h : 65,5 dB(A) ;
- LAeq 22h-6h : 59,5 dB(A) ;
- Lden : 65,0 dB(A) ;
- Ln : 56,5 dB(A).

Ce point de mesure se retrouve en journée sur une influence conjointe des circulations sur les voies alentours (carrefour Flandres/Dunkerque, Avenue de Toulouse, Boulevard Paul Valéry), ainsi que des clients du supermarché sur la zone de stationnement.

De nuit, l'influence provient quasi uniquement des circulations alentours sur la zone du giratoire du fait de la fermeture du parking.

B.III.3. Synthèse des mesures et conclusion de l'état initial

Le tableau suivant présente **les niveaux sonores mesurés sur les 2 points de mesure, issus de l'analyse des données sur les 24 heures de mesures**. Les résultats de mesures sont synthétisés sur la planche graphique en page suivante.

Point de mesure	Distance vis-à-vis des infrastructures majeures les plus proches	Niveau LAeq 6h-22h (en dB(A))	Niveau LAeq 22h-6h (en dB(A))
PM1	9 m de l'Avenue de Toulouse	67,5	62,5
PM2	9 m de l'Avenue de Toulouse	65,5	59,5

Tableau 3 : Synthèse des niveaux sonores mesurés

Les mesures réalisées sur site viennent confirmer les données issues du classement sonore et des cartes de bruit stratégiques, avec la présence d'une très forte influence des circulations routières sur le contexte sonore local.

Ainsi, toute la partie Est du site est sous une forte influence des circulations très importantes de l'Avenue de Toulouse, alors que la partie Nord est quant à elle sous l'influence des circulations, bien que plus ralenties, du Boulevard Paul Valéry et du giratoire Flandres/Dunkerque.

Les niveaux sonores observés sur la périphérie de la zone du projet sont donc bien compris entre 65 et 70 dB(A) en période de jour, et entre 60 et 65 dB(A) en période de nuit.

Au sein de la zone de stationnement et au cœur du projet, les déplacements des véhicules des clients constituent également, en période de jour (fermeture par barrières du parking de 20h à 8h), une source sonore particulière.

Des niveaux sonores compris entre 55 et 60 dB(A) sont ainsi à attendre, conformément aux résultats des cartes de bruit stratégiques.

Une modélisation acoustique du secteur sera réalisée ultérieurement afin de définir les incidences acoustiques de l'aménagement de ce projet sur les circulations et sur les habitats alentours, ainsi que pour déterminer les niveaux sonores au droit des futurs bâtiments du projet.

C. ANNEXES



LISTE DES ANNEXES

Annexe n°1 : Procès-verbaux de mesures	21
Annexe n°2 : Données Météo-France relevées pendant les mesures de bruit (station Météo France de Montpellier-Aéroport)	24

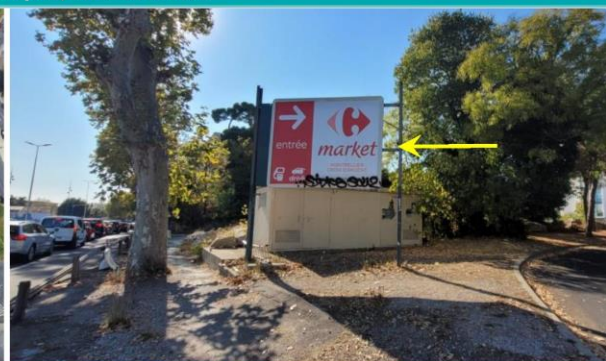
Annexe n°1 : Procès-verbaux de mesures

FICHE DE MESURE ACOUSTIQUE - PM1 - Mesure 24 H

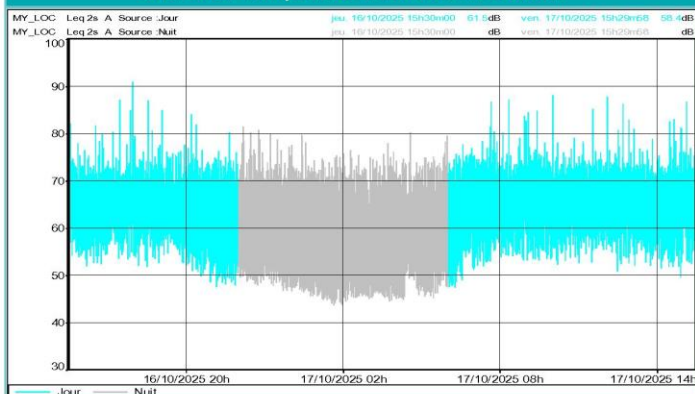
Projet d'aménagement d'un programme immobilier sur le site du centre commercial Carrefour Ovalie - Mesures de niveau d'exposition

Emplacement de la mesure		Conditions de trafic		Conditions météorologiques (24 heures)		
Adresse	1742, Avenue de Toulouse	Trafic 6h-22 (moyen)	-	Paramètres	Jour	Nuit
Commune	MONTPELLIER (34090)	% P.L.	-	Couverture nuageuse	-	
Parcelle	PB 294	Trafic 22h-6h (moyen)	-	Précipitations cumulées	0 mm	0 mm
Propriétaire	Immobilière Carrefour			Force moyenne du vent	3,1 m/s	1,7 m/s
Matériel	Fusion n° 12561	% P.L.	-	Direction moyenne du vent	Sud	Nord
Date début	16/10/2025 à 15h30	Vitesse moyenne (entrée village)	-			
Date fin	17/10/2025 à 15h30					
Etage mesure	Champ libre	Type de revêtement	-	Conditions de propagation	Conditions météo globalement neutres	
Distance M613	9 m					

Localisation géographique / Prises de vue



Evolution temporelle des niveaux sonores



Résultats de la mesure (moyenne sur les 24 heures)

Période	Niveau sonore (dB(A))
LAeq 6h-22h	67,5
LAeq 22h-6h	62,5
Lden	67,5
Ln	59,5

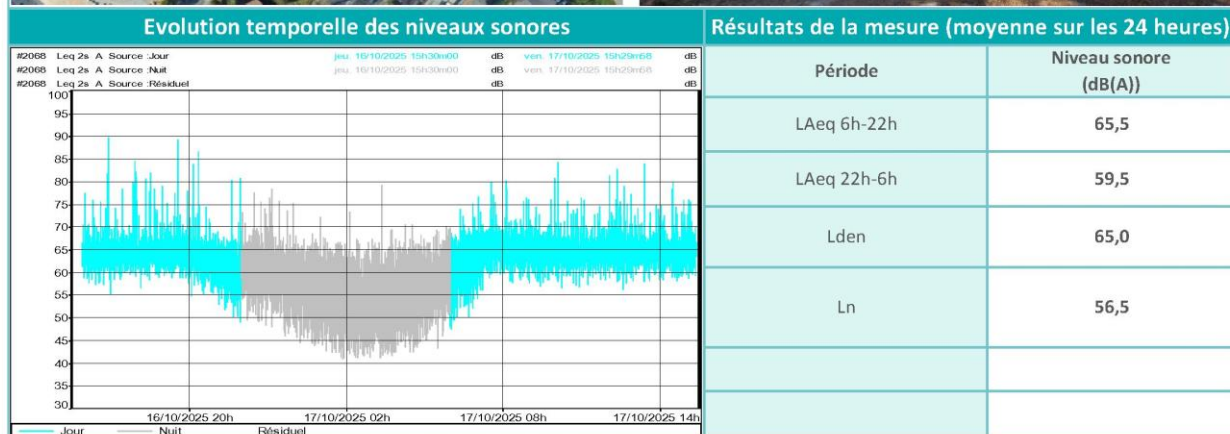
Observations et commentaires (sur l'ensemble des 24 intervalles horaires)

Très forte influence routière des circulations sur l'Avenue de Toulouse située à 9 m à Sud-Est de l'enregistreur.

De nuit, le niveau sonore diminue légèrement du fait de la baisse des circulations, mais reste important avec des oscillations de 25 à 30 dB(A) à chaque passage de véhicule.

FICHE DE MESURE ACOUSTIQUE - PM2 - Mesure 24 H						
Projet d'aménagement d'un programme immobilier sur le site du centre commercial Carrefour Ovalie - Mesures de niveau d'exposition						
Emplacement de la mesure		Conditions de trafic		Conditions météorologiques (24 heures)		
Adresse	1678, Avenue de Toulouse	Trafic 6h-22 (moyen)	-	Paramètres	Jour	Nuit
Commune	MONTPELLIER (34090)	% P.L.	-	Couverture nuageuse	-	
Parcelle	PB 69	Trafic 22h-6h (moyen)	-	Précipitations cumulées	0 mm	0 mm
Propriétaire	Immobilière Carrefour			Force moyenne du vent	3,1 m/s	1,7 m/s
Matériel	Solo de type n° 12068	% P.L.	-	Direction moyenne du vent	Sud	Nord
Date début	16/10/2025 à 15h30	Vitesse moyenne (entrée village)	-	Conditions de propagation	Conditions météo globalement neutres	
Date fin	17/10/2025 à 15h30					
Etage mesure	Champ libre	Type de revêtement	-			
Distance M65	9 m					

Localisation géographique / Prises de vue



Observations et commentaires (sur l'ensemble des 24 intervalles horaires)

Très forte influence routière des circulations sur le giratoire Flandres-Dunkerque, et notamment de la bretelle reliant le boulevard Paul Valéry à l'Avenue de Toulouse.

Une diminution importante du niveau sonore de fond est observée avec la baisse des circulations, mais chaque passage de véhicule entraîne une oscillation de 25 à 30 dB(A).

Les circulations sur la zone de stationnement du supermarché Carrefour constituent également en journée une source sonore sur ce site.

Annexe n°2 : Données Météo-France relevées pendant les mesures de bruit (station Météo France de Montpellier- Aéroport)

Indicatif	34154001
Nom	MONTPELLIER-AEROPORT
Altimétrie	1 m NGF
Coordonnées	Latitude : 43.576167 - Longitude : 3.964667
Producteur	2025 : Météo France

Mnémonique	Libellé	Unité
RR1	Hauteur de précipitation horaire	Millimètre et 1/10
T	Température sous abri horaire	°C et 1/10
FF	Vitesse du vent horaire	m/s et 1/10
DD	Direction du vent à 10 m horaire	Rose de 360

Date (jj/mm/aaaa)	Heure UTC	FF	DD	T	RR1
16/10/2025	15	2,6	180	21,8	0
16/10/2025	16	3	200	20,6	0
16/10/2025	17	2,5	220	18	0
16/10/2025	18	1,4	260	17	0
16/10/2025	19	1	300	15	0
16/10/2025	20	1,3	20	13,8	0
16/10/2025	21	2,8	20	12,4	0
16/10/2025	22	2,1	30	12,3	0
16/10/2025	23	2	360	12,2	0
17/10/2025	0	1,2	20	11,1	0
17/10/2025	1	1,6	30	10,9	0
17/10/2025	2	2,2	20	10,7	0
17/10/2025	3	2	20	10,5	0
17/10/2025	4	0,8	360	10,3	0
17/10/2025	5	1,8	360	10,5	0
17/10/2025	6	3,3	10	11,1	0
17/10/2025	7	4,3	10	12,8	0
17/10/2025	8	4,7	20	14,7	0
17/10/2025	9	6,3	20	16,7	0
17/10/2025	10	4,3	40	18,7	0
17/10/2025	11	2,8	80	20,5	0
17/10/2025	12	2,9	130	20,8	0
17/10/2025	13	2,3	150	21,7	0
17/10/2025	14	2,7	170	21,5	0
17/10/2025	15	3,9	190	20,1	0