

Présents

Pour la DRE, messieurs Guinard directeur délégué, Leblanc et Morin.

M. Paul Deffontaine, Vice Président de LMCU, représentant la Présidente Martine Aubry.

M. Lemaire, directeur des services techniques de LMCU et M. Thomas, chargé du trafic routier et bruit pour LMCU.

M. Monet de la CCPP.

Les maires de : Anstaing (M.Willocq), Camphin en Pévèle (M. Duffermont), Chéreng (M. Zoute), accompagné de son premier adjoint et de l'adjoint à l'environnement, Gruson (M. Duquenne) accompagné de son premier adjoint à l'environnement, Lesquin (M. Wattebled), Sainghin en Mélantois (M. Edme) et Péronne en Mélantois (M. Castelain).

Mesdames Marquaille et Vancoillie, Messieurs Lazaro et Bailly se sont excusés.

I – Mots de bienvenue

M. Michel Kremer accueille tous les participants et précise l'objet de la réunion, c'est-à-dire les résultats de l'étude et le planning de réalisation des travaux.

M. Guinard rappelle que les résultats de l'étude sont conformes aux objectifs, à savoir

- La rapidité des travaux, due à des protections phoniques ne nécessitant pas d'emprises foncières,
- L'engagement du calendrier,
- La transmission du projet aux financeurs (LMCU, CCPP, Région).

M. Leblanc rappelle que l'étude qui va être présentée fait suite à l'arrêté pris par le Préfet. L'étude préalable de LMCU est essentiellement paysagère et les solutions techniques ne sont pas toujours compatibles avec les contraintes du site. Elle serait lente à réaliser.

Cette mesure d'accompagnement de l'arrêté, ne découle pas d'une obligation réglementaire.

III – Démarche et objectifs acoustiques

Des études comparatives ont été menées entre un objectif acoustique en ambiance non modérée (on limite le bruit à l'existant avant l'arrêté de novembre 2006) et en ambiance modérée (limite de 55dB la nuit et 60 le jour à horizon 2030). Le coût de chaque solution étant sensiblement équivalent, la solution "ambitieuse" réclamée par les Riverains de l'A27 est retenue.

Dans les hypothèses de trafic à 2030 ont été pris en compte :

- L'entrée des PL dus à l'arrêté (cela représente une augmentation de 0,5DB en moyenne) ;
- Un test de sensibilité si un arrêté était pris en Belgique pour une circulation des PL dans le sens Belgique-France ;
- Un modèle de trafic commun LMCU/DRE qui viendrait ajouter un flux non pris en compte aujourd'hui, car l'A27 n'est pas encore saturée et c'est celle sur laquelle on pourrait amener un flux supplémentaire.

IV – Présentation du projet

L'hypothèse de travail est l'hypothèse ambitieuse, à savoir 55dB la nuit et 60dB le jour à échéance 2030.

Les calculs ont été menés avec le logiciel du SETRA, sur la base d'un modèle de réseau complet et sur les bases de prévisions d'évolution de trafic règlementaires nationales :

- En retenant les taux d'évolution maximaux,
- En tenant compte de l'intégration éventuelle des camions dans le sens Belgique-France déviés de la VRU.

Le choix a été fait de réaliser un maximum de protections à la source, sauf cas particuliers de petits nombres d'habitations pour lesquelles le coût serait disproportionné au résultat. M. Leblanc rappelle que dans les textes l'obligation est une obligation de protéger les habitations et non l'environnement.

Sur **Lesquin**, pas de protection. L'arrêté du Préfet ne les concerne pas puisque les camions passaient déjà sur le tronçon commun A22-A27. Des protections de façades seront réalisées sur quelques maisons. Le maire n'accepte pas les réponses faites, mais une entrevue aura lieu entre DRE et maires.

Secteur de **Sainghin** : une seule habitation très isolée, dépendant d'une entreprise donc même réaction que celle du maire de Lesquin.

Secteur de **Anstaing-Gruson-Chérengh** : l'environnement est favorable pour une protection des écrans car l'autoroute est en surplomb. Les écrans sont très efficaces même à hauteur basse de 1,50M. Une longueur de 1100M au Nord et 800M au Sud est prévue.

Secteur de **Baisieux-Camphin** : une partie d'écran au niveau de l'échangeur (zone inondable) puis des buttes de 2M de haut sur une emprise de 6M, si le foncier le permet, car le coût est plus faible. Peu d'acquisitions foncières seront nécessaires, car il existe des terrains appartenant à l'état et des chemins agricoles devenus inutiles. Un représentant agricole s'inquiète des conséquences possibles sur les exploitations riveraines qui risqueraient d'être déséquilibrées.

V - Planning

- Avril 2008, saisine des cofinanceurs
- Dossier APS (Avant Projet Sommaire) en instruction pour lancer l'enquête d'utilité publique
- Phase 1, Anstaing-Gruson-Chérengh
 - ⇒ Mise en place des financements à l'automne 2008,
 - ⇒ Dossier projet et DCE (Dossier Consultation des Entreprises) à l'automne 2008,
 - ⇒ Consultation des entreprises en novembre 2008,
 - ⇒ Démarrage des travaux, 2^{ème} trimestre 2009, pour une durée de 6 mois par sens de circulation.
- Phase 2, Baisieux-Camphin
 - ⇒ Enquête d'utilité publique lancée en septembre,
 - ⇒ Mise en place du financement au printemps 2009,
 - ⇒ Projet, printemps 2009,
 - ⇒ DCE, été 2009,
 - ⇒ Début des travaux, automne 2009.
- Protections de façades en parallèle (modalités techniques et administratives avec le particulier) remboursées par l'état.

VI – Questions/réponses

Question : vu le peu de protections sur Baisieux, le projet peut-il évoluer après consultation DRE/maires?

Réponse de M. Leblanc : présentation très simplifiée, réversible après consultation des maires.

Question : Qu'est-il advenu de l'étude LMCU?

Réponse : l'étude était paysagère avec une fonction antibruit. Aujourd'hui, l'étude présentée par la DRE est uniquement acoustique. L'objectif n'est pas le même.

Toutes les côtes sont prises par rapport à la chaussée et non sur le terrain naturel comme Bocage. La glissière métallique est supprimée et remplacée par une glissière béton + un écran, ce qui accroît la sécurité vis-à-vis des camions.

Inquiétude des Riverains quant à la hauteur des protections et la propagation du bruit. Egalement sur l'efficacité des protections de façade.

Rappel du Président : Quelles que soient les hypothèses et les solutions techniques retenues, la DRE a une obligation de résultats par rapport aux objectifs. Si les hypothèses sont sous-estimées, les résultats ne seront pas à l'arrivée.

Question : les nouvelles constructions en projet sont-elles concernées?

Réponse : seulement celles antérieures à l'arrêté de novembre 2006.

Question : l'augmentation de trafic due au futur échangeur de Baisieux est-elle prise en compte?

Réponse : l'échangeur n'est pas décidé. D'autre part le PLU tient compte d'une réduction à terme de l'usage de la voiture et la progression envisagée pour le modèle est forte.

M. Deffontaine qui représente Martine Aubry excusée, Présidente de LMCU, fait 3 remarques :

1. Sur l'engagement des collectivités, LMCU est déjà engagée sur le principe et il n'y aura pas d'incidence avec le changement de présidence ;
2. Sur l'engagement de la Région, l'engagement est volontaire car l'état est maître d'ouvrage et a une obligation de résultat ; LMCU et Région veulent que le projet soit assorti d'un aspect qualitatif ;
3. Ce projet est en deçà de celui de LMCU, c'est un dossier a minima qui ne correspond pas à nos attentes (LMCU et riverains), autant financières que techniques ; la hauteur des buttes doit garantir son efficacité en 2030.

Il faudra que l'intégration paysagère du SIBM à l'origine du projet LMCU soit prise en compte pour que LMCU et ses élus abondent à ce projet.

Réponse de M. Guinard : la mesure de protéger est un engagement volontaire de l'état. La solution est conforme aux objectifs. Les mesures financières sont disponibles dans le cadre du contrat de plan Etat/Région. Celui-ci s'arrête, ce qui impose une mise en œuvre rapide.

Question : une riveraine s'interroge par rapport aux hypothèses d'augmentation de trafic à l'horizon 2030. Les bases 2002 augmentées des simulations du modèle sont inférieures aux mesures constatées en 2006.

Réponse de M. Guinard : beaucoup d'éléments sont à prendre en compte. La garantie de résultats sur l'atténuation du bruit se vérifiera à la fin des travaux (début 2009).

M. Leblanc ajoute que les calculs de bruits sont très complexes et normalisés. La base 2002 utilisée pour le dimensionnement suit les règles de calcul sur des périodes longues. L'évolution en début de période est importante, puis se stabilise. Mais l'A27 est encore capable d'intégrer du trafic. Il y a bien un écart dans le résultat du calcul, mais la mesure est favorable en 2006. Les autres mailles du réseau ne pourront pas envoyer des PL sur l'A27. Les hypothèses sont donc maximalistes à long terme.

Remarques d'un riverain : le jalonnement n'était pas intégral en 2002.

Si on prend en compte le bruit de nuit, on s'aperçoit que l'accalmie est inférieure à 5dB. L'augmentation de trafic sera plus importante la nuit. On ne la retrouve pas sur les prévisions de protections sur la zone Anstaing-Gruson-Chérenge. Que les écrans soient absorbants ou non et que la partie basse soit réfléchissante ou non, le terrain naturel de Gruson est d'être **plus haut que l'autoroute**.

Réponse de M. Leblanc : pour les différences d'augmentation jour/nuit, le dimensionnement pris en compte l'a été sérieusement, mais les calculs seront vérifiés. Quant à la hauteur des écrans, la technique donnait 1M, et le choix s'est porté sur 1M50 avec partie basse non réfléchissante.

Question : Pourquoi arrêter les protections sur Anstaing avant les dernières maisons situées à l'ouest alors que les vents dominants sont S/SO. Le problème est le même à Baisieux?

Réponse : le modèle sera calé avec celui de LMCU. Un nombre important de mesures ont été réalisées. Il restera du bruit, fixé à 60dB admissible par le citoyen.

Question d'un riverain : A quoi correspond 55/60 dB. Ce qu'on connaît c'est le bruit actuel. Il craint que par un effet de propagation, les murs soient inefficaces sur les maisons les + lointaines, voire en augmentent le bruit.

Remarque : si on s'éloigne de l'autoroute d'une distance équivalente (c'est-à-dire 2 fois + loin), on diminue le bruit de 3 dB, comme quand on double le trafic.

Réponse : les résultats seront présentés aux maires, ainsi que ceux espérés à 2030. Ce sont les mêmes mesures que celles utilisées par tous les bureaux d'études, y compris après mise en place des écrans. Le modèle tient compte de la géographie locale, topologie, météo ...

Intervention du Président : le nombre de maisons concernées augmente avec le temps. L'atténuation sera meilleure pour les habitations plus proches de l'autoroute, mais on demande une garantie de résultats pour toutes les maisons y compris celles qui ne souffrent pas aujourd'hui.

Question : où en est-on de la limitation de vitesse alors que toutes les autoroutes de l'agglomération lilloise sont limitées à 110?

Réponse : la question a été posée au préfet. L'effet serait positif, mais la limite doit être crédible. L'autoroute A27 est une autoroute rurale. L'automobiliste se sent en sécurité à 130 et ne respectera pas la limite. Par contre elle pourrait intervenir dans une réflexion nationale de diminution de vitesse suite au Grenelle de l'environnement.

PV de la réunion publique DRE 21/5/2008

Remarque : cela concerne une petite portion car aux 4 cantons la limite est de 110 et à partir de la Belgique, elle est de 120. Les camions dans cette partie en faux plat sont en surrégime!!

Question : les pics de circulation ne diminueront pas. L'objectif 55/60 étant une moyenne, peut-il être dépassé avec les protections?

Réponse de Michel Kremer : les 60 à garantir, c'est la moyenne dans la plage horaire 6H-22H, donc on sait qu'à certaines heures celle-ci est dépassée.

Question : où peut-on se procurer le dossier des mesures faites en 2006, ainsi que les informations sur le sens du vent?

Réponse : l'ensemble sera consigné dans le dossier remis à chaque collectivité. Ce sera aux maires d'organiser la diffusion de l'information.

Question : pourquoi ne pas avoir prévu de prolonger les protections depuis Anstaing-Gruson-Chérens jusqu'à Baisieux et Sainghin?

Réponse : plusieurs solutions ont été étudiées par rapport à la configuration de l'autoroute. La longueur retenue suffit pour l'objectif.

Question : quand le mur est plus court d'un côté, le bruit est-il réfléchi?

Réponse : oui, le modèle prend en compte la réflexion. Sur certains points, on est encore à 61-62. Il faut encore trouver des techniques. Il y a des choix à faire, continuer pour protéger quelques maisons.

Question : pourquoi la qualité de vie n'est-elle pas prise en compte dans ce projet?

Réponse : il n'y aura pas d'abaissement ambitieux. Il y aura des compléments individuels. Il faut réfléchir quartier par quartier.

Intervention de M. Deffontaine

On avance vers un projet mais il y a totale déconnexion entre LMCU et la DRE. Il a le regret de voir un projet à minima. L'objectif des collectivités était la qualité de vie. Les élus ne sont pas techniciens. Ils souhaitent une confrontation projet LMCU / Projet DRE, et pour que LMCU finance, le projet doit favoriser l'aspect qualitatif et l'intégration paysagère, pour aller vers un projet le meilleur possible.

Question : ne pourrait-on pas obtenir une subvention européenne (Cf. Prodi) dans la mesure où l'A27 fait partie d'un réseau transeuropéen. Il s'agit bien du ring transfrontalier.

Réponse : pas de possibilité car un projet a déjà été présenté.

Le coût de l'opération est évalué à 3,7M d'euros.

VII - Mot de conclusion du Président de l'association

Il reste encore beaucoup de questions en suspens. Le dossier de l'Etat est conforme à la réglementation et l'engagement a été pris à cause de l'arrêté. M. Deffontaine est chaleureusement remercié pour son intervention : il faudrait que l'autoroute se fasse oublier. L'engagement de LMCU est d'aller plus loin et sa Présidente va dans le même sens.

PV de la réunion publique DRE 21/5/2008

Il reste à obtenir quelques améliorations par d'autres collectivités, avec leur participation. C'est le travail des prochains mois. Il serait dommage que le résultat soit "plus de bruit qu'avant", ou qu'il fasse des insatisfaits.

D'autre part, les délais doivent être respectés.

Le président souligne pour les adhérents que tous les documents de l'association sont à leur disposition.

Une dernière information avant la clôture de la réunion est que Michel Kremer part en mission à l'étranger, quitte donc la présidence, reprise par Bernard Foucher. Michel Kremer reste néanmoins vice-président accompagné par Jean-Pierre Compagne.