

Association "Les Riverains de l'A27"

19 rue Pasteur 59152 Gruson

☎ 03 20 41 07 67 e-mail : riverains.a27@wanadoo.fr

Compte-rendu de l'assemblée générale ordinaire du
30 mars 2006.

- Une lettre d'invitation a été envoyée à chacun des 236 adhérents, les 15 mars et 16 mars. 99 adhérents (29 présents et 70 représentés) ont élargé. Le quorum était de 59 adhérents, soit le quart des adhérents.
- Membres du Conseil d'administration présents : Jean-Luc Bésengez, Anne-Marie Bonnaure, Danièle Foucher, Agnès Frasque, Thierry Lepers, Jacques Leriche.
Christine Meersschaert était excusée.
- Etaient invités : Messieurs Eeckhout, Duquenne, Willocq, Dufermont, Gabrelle, respectivement Maires de Chéreng, Gruson, Anstaing, Camphin-en-Pévèle et Tressin , Monsieur Deffontaine, Vice-Président du Syndicat Mixte Espace Naturel Métropolitain, en charge du Secteur Val-de Marque-Chaîne des Lacs, Monsieur Paul Astier, Vice-Président de LMCU, en charge du Plan des Déplacements Urbains, Monsieur Damien Castelain, Vice-Président de LMCU et Maire de Péronne-en-Mélantois.
Monsieur Astier était absent.
- Rappel de l'ordre du jour :
 - a) Rapport d'activités de la présidente et du vice-président. Vote sur ce rapport.
Point sur les actions engagées :
 - **Poursuite du recours juridique au niveau du Conseil d'Etat.**
 - **L'étude pour la création d'aménagements paysagers anti-bruit le long de l' A27 et de l'A23, qui est actuellement en cours.**
 - b) Compte-rendu de la trésorière. Vote sur ce rapport.
 - c) Renouvellement d'un tiers du Conseil d'Administration.
 - d) Fixation des cotisations 2006.
 - e) Questions diverses.
- Quelques habitants de Camphin-en-Pévèle ayant manifesté le souhait de rejoindre l'association, un tract a été distribué à Camphin-en-Pévèle les 25 et 26 mars pour inviter les habitants à venir s'informer. 6 personnes de cette commune étaient présentes. Elles n'ont pas pris part aux deux premiers votes.

Préambule.

1) En introduction, un court historique de l'association est fait à l'intention des habitants de Camphin-en-Pévèle et de leur Maire, Monsieur Dufermont :

- en 1998, l'association s'est créée à l'annonce de l'intégration de l'A27 dans le grand contournement Est de la Métropole lilloise dont le but est d'écouler le trafic de transit entre l'autoroute de Gand et l'A1. La mise en place de nouveaux panneaux de signalisation a été réalisée en juin 1999 et il en a résulté une forte augmentation de trafic sur l'A27.
- En 1999, l'association a obtenu de l'Equipement, la réalisation d'une étude acoustique prévisionnelle sur toute l'A27. Les résultats de cette étude réadaptés en fonction d'un trafic à saturation sur la période de jour et d'un trafic prévisionnel maximaliste sur la période de nuit, peuvent être utilisés pour dimensionner les protections nécessaires.
- En 2000, l'Etat refuse de reconnaître que l'intégration de l'A27 dans le Contournement Est constitue une modification significative au sens de la loi sur le bruit du 1/12/1992 et de son décret du 9/01/1995. L'association a alors lancé une procédure juridique pour obtenir cette reconnaissance de modification significative qui peut procurer aux riverains les meilleures protections acoustiques possibles avec les objectifs de 60 décibels le jour et de 55 décibels la nuit.
- Parallèlement, l'association est intervenue au niveau de la Communauté Urbaine de Lille pour obtenir la réalisation d'une étude de faisabilité d'aménagements paysagers anti-bruit le long de l'autoroute.

2) Evolution du trafic sur l'A27

Toutes catégories de jours

	1994	1997	1998	1999	2000	2003	2004	2005
Moyenne journalière annuelle Tous véhicules	14671	17900	18850	23380	24500	27851	29732	31003
Moyenne journalière PL		2596	2677	4138	4631	4763	4330	4618
Pourcentage de poids lourds		14,5%	14,2%	17,7%	18,9%	17,1%	14,6%	14,9%

Changement de compteur

Jours ouvrables

	1997	1998	1999	2000	2003	2004	2005
Nombre de véhicules par jour	18657	19639	23852	25452	28727	30845	Pas encore communiqué
Nombre de poids lourds par jour	3498	3800	5464	6109	6282	5846	
Pourcentage de poids lourds	18,7%	19,3%	22,9%	24 %	21,9%	19 %	

Remarques :

Changement de compteur

- Augmentation du trafic entre 2004 et 2005 :

- toutes catégories de jours : 4,3% en général, 6,7% pour les poids lourds, 3,9% pour les véhicules légers.

- La DDE table pour l'ensemble du réseau autoroutier sur des augmentations annuelles de 2% pour les voitures légères et de 5% pour les poids lourds. On est bien au-delà entre 2004 et 2005.

- Sur notre autoroute, un poids lourd fait du bruit comme 5 véhicules légers.

- Un arrêté préfectoral est en préparation pour rendre obligatoire le passage du trafic de poids lourds en transit entre Gand et l'A 1, par l'A 17 belge et l'A 27, autrement dit par le Contournement Est. Cela entraînera une forte augmentation de trafic.

a) Rapport d'activité.

1) L'action juridique.

Jacques Leriche fait un nouveau point de la procédure en cours devant le Conseil d'Etat. Il explique les principaux événements survenus depuis la précédente Assemblée Générale de mars 2005, notamment notre demande d'aide juridictionnelle pour une prise en charge de nos frais ; celle-ci n'a pu malheureusement aboutir. Il précise les dernières étapes de l'instruction du dossier jusqu'au jugement définitif, qui est attendu pour le dernier trimestre 2006 ou peut-être même avant. Selon notre avocat, les arguments que présente l'association peuvent convaincre les magistrats du Conseil.

2) Etude de faisabilité pour la création d'aménagements paysagers anti-bruit le long de l'A27 et de l'A23.

- Lors de l'assemblée générale de mars 2005, on était toujours dans une situation de blocage à Lille Métropole Communauté Urbaine, relativement à cette étude. Les Elus présents à l'assemblée, Paul Deffontaine, Messieurs les Maires Willocq, Eeckhout, Duquenne et Castelain, ont décidé d'en appeler solennellement à Pierre Mauroy. Deux jours après cet appel solennel, le cabinet de Pierre Mauroy nous faisait savoir que l'étude allait être votée.

Un courrier a été envoyé à Pierre Mauroy par les Elus et l'association afin de solliciter une audience.

La réalisation de l'étude a été votée, le 29 avril 2005, par Lille Métropole Communauté Urbaine.

- **Le 10 octobre, Pierre MAUROY Président de LMCU, a reçu les Maires d'Anstaing, Chéreng, Gruson Baisieux, et l'association.** Il a estimé que l'objectif prioritaire de cette étude est la protection contre les nuisances sonores générées par l'augmentation du trafic sur l'A27.

Monsieur GUILLEMINOT, Directeur général des Services de LMCU, a assuré qu'après cette étude de faisabilité, la Communauté Urbaine est disposée à participer au financement des travaux dans le cadre du Contrat « Etat, Région, LMCU ». Il a affirmé que LMCU interviendra auprès de l'Etat.

Lors de cette audience, Monsieur Astier, vice-président de LMCU en charge de l'étude, a signalé que dans le cadre du Plan des Déplacements Urbains, LMCU a une obligation légale de s'intéresser au trafic autoroutier sur son territoire. Le PDU préconise des objectifs de protection de 60 décibels le jour et de 55 décibels la nuit.

- Le Cabinet paysager BOCAGE a été choisi pour mener cette étude qui a démarré fin 2005. Le Cabinet BOCAGE a travaillé avec l'association, le 22 décembre 2005. Nous leur avons fait faire le tour du site, il y avait du bruit partout.

Il s'est avéré que le cahier des charges de l'étude ne mentionnait pas de compétence acoustique mais seulement la compétence paysagère.

Alain Dufrêne a rédigé une analyse qui a été envoyée à Pierre Mauroy, à tous les participants à l'audience de Pierre Mauroy et au Cabinet BOCAGE.

Pour l'essentiel, cette analyse soulignait que l'état des lieux ne peut être réalisé qu'à partir d'une modélisation en 3 dimensions sans protection prenant en compte correctement la topographie du site et avec des hypothèses de trafic compatibles avec la notion de développement durable, c'est-à-dire à saturation acoustique de jour et un trafic prévisionnel maximaliste de nuit, considérant en particulier l'évolution du trafic poids lourds liée au développement des ports de l'Europe du Nord. Cette modélisation permettrait également de tester l'efficacité des protections proposées par le cabinet Bocage.

D'autre part, le Cabinet BOCAGE ayant fortement insisté sur l'importance de dégager des perspectives pour les automobilistes, il était affirmé clairement que **la prise en compte des riverains doit l'emporter sur l'agrément des automobilistes.**

- L'association est invitée aux comités de pilotage. Le premier a eu lieu le 28 février. L'association a défendu les points explicités dans l'analyse d'Alain Dufrêne. Paul Astier a conclu le premier comité en affirmant qu'il faut d'abord traiter le bruit, et dans un deuxième temps, le problème paysager. **Ce sont les Services de l'Équipement et le Centre d'Études Techniques de l'Équipement qui s'occupent du volet acoustique.**

Il est apparu lors du premier comité de pilotage que **Camphin-en-Pévèle, bien que ne faisant pas partie de LMCU est pris en compte dans l'étude**

Le rapport d'activité est voté à l'unanimité des présents et représentés.

- **Intervention de Paul Deffontaine.**

Paul Deffontaine intervient pour se féliciter de la situation de notre dossier au niveau des Services de LMCU. Aujourd'hui, grâce à l'action concertée des Maires des communes intéressées et de l'association, la Communauté Urbaine a pris conscience du bien-fondé de nos revendications et elle s'investit dans la conduite de l'étude en cours.

Surtout, **la volonté politique d'aboutir à des solutions négociées avec les autres partenaires (Région, Etat) existe puisque le Président Mauroy s'est impliqué personnellement dans ce dossier.**

Par ailleurs, Paul Deffontaine signale que la Direction Générale de LMCU reste attentive au résultat prochain de l'action juridique conduite par l'association devant le Conseil d'Etat.

- **Intervention de Damien Castelain.**

Damien Castelain insiste sur le problème foncier. Pour installer des buttes paysagères, il faut disposer des terrains nécessaires le long de l'autoroute. Et sur ce sujet, rien, absolument rien n'a été fait. Nous sommes au niveau zéro, Nous avons perdu beaucoup de temps !

- **Intervention de Michel Dufermont.**

Monsieur Dufermont expose le projet du LOSC sur le domaine de Luchin, à l'Ouest de Camphin : il faudra araser le sol pour réaliser des terrains de football. Ceci va dégager des matériaux pour construire des buttes, le long de l'autoroute. Il note cependant que dans le projet paysager, il n'y a pas eu de modélisation acoustique. D'autre part, à l'Est de la commune, l'ancien poste de douane devra être démantelé, ceci procurera aussi des matériaux.

b) Rapport de la Trésorière.

Bilan budget 2005

Recettes		Dépenses	
Subventions de fonctionnement	303,00 €	Facture Me NCOLAI	2 990,00 €
Subventions exceptionnelles Communes	1 370,00 €	Facture Me HUGLO-LEPAGE	1 090,94 €
Subvention de M. LAZARO	3 000,00 €	Facture Expertise	5 629,19 €
Intérêt	3,02 €	Frais de fonctionnement	101,97 €
Cotisations	2 804,00 €		
Réserves	1 361,99 €		
Total Recettes	8 842,01 €	Total Dépenses	9 812,10 €
		Solde Banque	124,67 €
Apports extérieurs à rembourser	1 100,00 €	Solde Espèces	5,24 €
Total	9 942,01 €		9 942,01 €

Danièle Foucher signale que la différence entre les dépenses et les recettes est due à la dernière facture du Cabinet Huglo-Lepage. Ce dernier a facturé la façon dont il a assuré les derniers échanges entre la Cour de Douai et l'association. (mémoire pourtant rédigé par l'association elle-même, transfert du jugement, etc...). Ce sont les membres du bureau qui ont fait l'avance de ces frais non prévus.

Le rapport de la trésorière est voté à l'unanimité des présents et représentés.

c) Renouvellement d'une partie du Conseil d'Administration.

Catherine Dezèque ne fait plus partie de l'association, son mandat est donc terminé. Les mandats d'Anne-Marie Bonnaure et Agnès Frisque sont arrivés à expiration. Toutes les deux se représentent. Jean-Pierre Compagne (Camphin-en-Pévèle) et Véronique Delbèke (Anstaing) se présentent. Anne-Marie Bonnaure, Agnès Frisque, Jean-pierre Compagne, Véronique Delbèke sont élus à l'unanimité des présents et représentés.

d) Fixation des cotisations 2006

Elles sont fixées à l'unanimité des présents et représentés : 5€ (normale), 10€ (soutien) ou plus (bienfaiteur). Une attestation de versement sera envoyée à chaque cotisant afin qu'il puisse bénéficier d'une réduction d'impôt en 2007 sur ses revenus de 2006 (66% du montant de la cotisation).

e) Questions diverses.

Lean-Louis Lelieur : n'y a-t-il pas d'autres endroits où des protections ont été construites et sur lesquels on pourrait prendre exemple.

Réponse : à Villeneuve d'Ascq, c'est-à-dire avec un habitat très dense, des murs anti-bruit classiques ont été érigés sur une période de 20 ans. Dans notre cas, l'habitat est peu dense, une grande longueur est à protéger. c'est pourquoi il est préférable d'utiliser au maximum des buttes dont le coût est moins élevé que des écrans classiques. De plus, on est dans un contexte intercommunal. La commune de Péronne a fait ériger une butte très haute sur un terrain communal ; les entrepreneurs payant pour la mise en décharge de matériaux inertes, l'opération a rapporté de l'argent à la commune et satisfait pleinement les riverains ainsi protégés. Cependant, la butte longe l'autoroute seulement sur 150 mètres et il faut étendre les protections. Nous ne connaissons pas de réalisation de protections le long d'une autoroute d'Etat non concédée, correspondant exactement à notre situation et à nos attentes.

Jean-Pierre Compagne : que signifie un objectif de 60 décibels de jour ? Est ce que ça signifie par exemple que le bruit peut-être très fort durant deux heures puis que pendant le reste de la journée, on n'entend rien ?

Réponse : Effectivement l'objectif de 60 décibels sur la période de jour est une moyenne entre 6 heures et 22 heures. Les pics de bruit sont écartés.

Question : pourquoi l'association ne demande-t-elle pas une limitation de vitesse sur l'autoroute.

Réponse : L'association a déjà demandé une limitations de vitesse à 110 km/h sur toute l'A27. Cependant, nous avons mis ce problème en veilleuse. Il est primordial d'obtenir d'abord la reconnaissance de modification significative. Néanmoins, il est certain que la mesure envisagée dans le plan des Déplacements Urbains n'est pas adéquate : le PDU prévoit une limitation de vitesse à 110 km/h entre l'échangeur de Lesquin et le pont entre Chéreng et Gruson. Ensuite, les automobilistes pourraient encore rouler à 130 km/h, jusqu'à la frontière. Au-delà de la frontière c'est 120 km/h. Ce « saucissonnage » est illogique.

Compte-rendu effectué par les membres du Bureau.