

Association des Riverains de l'A27



- Présentation
- Actions passées
- Les nuisances sonores
- Position des Pouvoirs Publics
- Situation actuelle
- Actions en cours
- Rôle de l'Association

Présentation



- Création
 - 1998 : Suite à l'augmentation du niveau sonore constaté sur l'A27
- Buts
 - Protections phoniques adaptées le long de l'A27
 - Intégration de l'A27 dans le Val de Marque

Actions passées (Historique 1)



- Analyse technique, réglementaire et juridique du problème
- Suivi du dossier auprès de la DRE et du Ministère des Transports avec l'appui des Maires, du député de la circonscription, de LMCU et du Conseil Régional
- Participation à l'étude d'intégration de l'A27 dans le Val de Marque réalisée par LMCU

Actions passées (Historique 2)



- **Action juridique** (Conséquence de la fin de non-recevoir systématique du Ministère des transports)
 - Recours Gracieux (Rejeté par le ministère)
 - Tribunal Administratif (jugement favorable à l'association)
 - Cours d'appel (jugement défavorable à l'association)
 - **Recours en Conseil d'Etat (en cours)**

Réduire le bruit routier



- A la source
 - Moteurs mieux insonorisés
 - Revêtement moins bruyant
 - Réduction du trafic et réduction de la vitesse
 - ...
- Par dispositif insonorisant
 - Ecrans (absorbants) ou butes végétalisées
 - Boisement dense dans la zone 0-150m
 - ...

Perception et mesure du bruit



- Le niveau d'intensité sonore s'exprime en dB (échelle logarithmique) de 0 à 140 dB environ
 - Une augmentation de 3 dB correspond à une intensité doublée (un trafic doublé)
 - Une augmentation de 10 dB correspondent à une intensité multipliée par 10 (un trafic décuplé)
- Le niveau pondéré Leq en dB(A)
 - Caractérise le niveau de sensation MOYEN d'intensité sonore en fonction de la réponse en fréquence de l'oreille
 - **C'est un INDICATEUR de type physiologique dont la corrélation avec la gêne subie varie beaucoup avec le type de bruit perçu**
 - Pour un trafic régulier et continu sur une route le niveau baisse de 3 dB si la distance à la source est doublée

Des repères 1



- Le Leq (niveau de bruit pondéré moyen équivalent) est utilisé dans les textes pour apprécier le niveau d'exposition
 - Le seuil de confort des riverains d'une autoroute admis est
 - Leq = 60 dB de 8h à 22 h
 - Leq = 55 dB de 22 h à 6 h
- MAIS il ne traduit pas complètement la nuisance subie

Des repères 2



- La notion d'indice d'exposition au bruit doit tenir compte
 - De l'intensité
 - Des fréquences émises (bruits aigus ou graves)
 - De la pondération des bruits dans le temps (bruit continu ou variable, niveau maximum par rapport à la moyenne, espacement des évènements sonores, les cycles journée/soir/nuit, la météo , etc...)

Des repères 3



- Le problème est complexe (études toujours en cours)
- De ce point de vue le Leq utilisé est insuffisant
- **POUR UNE BONNE PROTECTION IL FAUT APPRECIER LES SOLUTIONS PROPOSEES GLOBALEMENT ET PAS SEULEMENT PAR RAPPORT AU Leq**

Les nuisances sonores pour l'A27



- Le site
 - Fortement exposé, sans protection...
- La forte augmentation probable des trafics
 - Seule autoroute non saturée dans l'agglomération
- La réglementation
 - Le Décret (à respecter : d'où l'action en justice)
- Les solutions envisageables
 - Protections phoniques demandées (butes, écrans)
 - Eventuellement limitations de vitesse, revêtement de chaussée, etc...

Position de l'Etat



- Le Ministère des Transports : reste sur son refus de réaliser quoi que ce soit (Attente du résultat du recours en Conseil d'Etat)
- La Préfecture, toutefois, en accompagnement de l'arrêté qui détourne un fort trafic PL sur l'A27 a décidé de réaliser des protections conformes au décret (modification significative)

Position des collectivités locales



- Le Conseil Régional et LMCU
 - conscients des nuisances
 - ont décidé d'abonder les crédits d'Etat pour mettre en place les meilleures protections phoniques possibles
- Le député et les maires soutiennent l'association

Situation actuelle



- Procédure contentieuse
 - Recours en Conseil d'Etat en cours
- Nouveau contexte
 - Mesure d'accompagnement de l'arrêté préfectoral et les abondements du CR et LMCU prévus pour améliorer les protections au delà de la réglementation.

Décisions de M. le Préfet de Région 1



- Arrêté préfectoral de déviation du trafic PL dans le sens Sud-Nord par l'itinéraire «Tronc commun A22-A27»
- Mesure d'accompagnement de cet arrêté par des protections acoustiques le long de l'itinéraire. Des études sont en cours pour démarrage des travaux prévus en 2009.

Décisions de M. le Préfet de Région 2



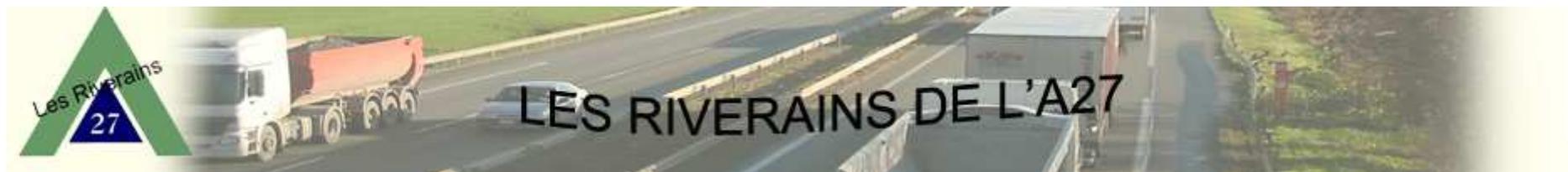
- Hypothèse de base : protections dimensionnées en utilisant le contexte réglementaire d'une modification significative d'infrastructure (pour le trafic projeté en 2026)
 - Zones rouges 65 dBA de jour, 60 dBA de nuit
 - Zones oranges protégées au même niveau que 2006 (entre 60 et 65 dBA de jour, entre 55 et 60 dBA de nuit)
 - Zones vertes 60 dBA de jour, 55 dBA de nuit

Décisions de M. le Préfet de Région 3



- Hypothèse dite « ambitieuse » pour laquelle le Conseil Régional et LMCU abondent au budget : protections dimensionnées en utilisant le contexte réglementaire d'une infrastructure neuve
 - Inchangé pour les zones rouges et vertes
 - Zones oranges 60 dBA de jour et 55 dBA de nuit.
 - Nota : de fait les zones rouges et vertes seront donc également mieux protégées.

Enjeux



- En novembre, sur la base de l'étude en cours, les montants des travaux à réaliser seront arrêtés par les financeurs : Réunion très importante (la qualité des protections dépendra des arbitrages budgétaires)
- Rappel, la réglementation ne porte que sur des niveaux MOYENS : une protection améliorée permettra d'en réduire les nuisances réellement perçues.
- **IL FAUT MAINTENIR LA PRESSION POUR LES OBTENIR**

Les actions en cours 1



- Le recours en Conseil d'Etat maintenu (pour mémoire)
- La décision du Préfet
 - Confirmée en réunion le 4/9/2007
 - Accepte d'associer l'association aux travaux en cours
- Suivi de l'étude en cours par la DRE
 - Doit définir plusieurs scénarii et donner une étude multicritères pour décision des financeurs

Les actions en cours 2



- **Les étapes importantes prochaines**
 - La réunion des financeurs qui décidera du montant des travaux accepté : d'où le niveau de protection qui sera réalisé (Novembre 2007)
 - Inscription des crédits au budget 2008 (début 2008)
 - L'enquête d'utilité publique courant 2008
 - Les réservations foncières à prendre
 - Le lancement effectif des travaux début 2009

Stratégie de l'association 1



- Le trafic existe et de toute façon passera par l'A27 (seule autoroute non saturée autour de Lille) : Il faut donc obtenir les meilleures protections possibles
- Il faut obtenir de l'Etat et ses partenaires d'avancer sur le projet au plus vite sans concession sur les solutions à mettre en œuvre.
- **ACCEPTER LE TRAFIC IMPLIQUE LA MISE EN ŒUVRE DES SOLUTIONS ADAPTEES POUR REDUIRE LES NUISANCES!**

Stratégie de l'association 2



- Pression constante sur les politiques pour faire respecter les promesses obtenues et communication publique constante
- L'association a été reconnue comme interlocuteur crédible : il faut qu'elle soit effectivement associée au suivi des opérations pour éviter tout dérapage.

Stratégie de l'association 3



- Collaboration exigeante mais pas affrontement sauf à y être obligé (cf Conseil d'Etat suite à position du ministère)
- Court terme : action locale sur les politiques (Député, Conseillers Régionaux, Elus LMCU, Maires) et sur les financeurs (Préfecture (DRE) , Conseil Régional et LMCU)
- Long terme : s'intéresser et participer au débat sur le trafic routier marchandises (Réduction et/ou amélioration du trafic)
- La communication permanente est nécessaire.