

## HISTORIQUE DE L'ASSOCIATION

L'autoroute A27 a été construite au début des années 1970 pour relier Lille à Baisieux, commune située à la frontière belge. A l'époque, aucune loi n'oblige le maître d'ouvrage d'une infrastructure routière à prendre en compte les nuisances provoquées par cette infrastructure.

Dès la fin de 1993, les habitants d'Anstaing, Chéreng, Gruson, communes situées de part et d'autre de l'A27, se sont inquiétés de la montée du bruit. La position en remblai de l'autoroute fait que les sons se propagent fortement sous l'effet des vents dominants tantôt vers Gruson, tantôt vers Anstaing et Chéreng.

**En 1997, la fin des travaux sur l'A17 belge est annoncée. Le Schéma Directeur de développement et d'urbanisme, voté par Lille Métropole Communauté Urbaine, prévoit alors de faire de l'A27 un maillon du ring transfrontalier dans le but d'alléger le centre de la métropole lilloise du trafic de transit entre l'A1 et la Belgique dans la direction de Gand.**

**L'association se crée en avril 1998. Elle ne met pas en cause le bien-fondé du nouveau jalonnement mais demande des protections phoniques efficaces.** Elle regroupe alors seulement des habitants d'Anstaing, Chéreng et Gruson.

En juin 1999, les travaux sur l'A17 étant terminés, une signalisation est mise en place **pour détourner le trafic de transit empruntant la RN 227 et l'autoroute A22 qui traversent la métropole lilloise, vers les autoroutes A27, A8 et A17 (Ring Transfrontalier ou Contournement Est de la Métropole lilloise). L'A27, autoroute faisant partie du réseau transeuropéen, assurait déjà l'écoulement d'un trafic international sur un axe Est-Ouest, elle se retrouve alors en plus avec un trafic international sur un axe Nord-Sud.**

Dès cette époque, beaucoup d'élus soutiennent l'association. A la demande de l'association, la Direction Départementale de l'Équipement réalise une étude acoustique prévisionnelle. L'association veut s'appuyer sur la loi sur le bruit du 31 décembre 1992 et sur son décret d'application du 9 janvier 1995. L'association fait valoir auprès des services de l'État que l'intégration de l'A27 dans le grand contournement de la métropole lilloise constitue une modification significative au sens du décret du 9 janvier 1995 et qu'à ce titre les riverains doivent bénéficier de protections de 60 dB le jour et de 55 dB la nuit (meilleurs seuils de protection préconisés par la loi sur le bruit).

Les représentants de l'État refusent de reconnaître que l'intégration de l'A27 dans le grand contournement de la Métropole Lilloise constitue une modification significative. Ils estiment que le traitement de nos communes doit se faire seulement en traitement de point noir. Ce traitement donne des objectifs de protection de 65 dB le jour et de 60 dB la nuit. Il est à noter **qu'une différence de 5 décibels correspondent à un triplement de trafic.**

En janvier 2001, l'association entreprend une procédure juridique pour obtenir la reconnaissance de modification significative de l'A27 et faire ainsi que des protections efficaces soient réalisées.

En avril 2005, avec l'aide de quelques élus (Paul DEFFONTAINE, Vice-président de LMCU, et les Maires d'Anstaing, Chéreng, Gruson et Péronne-en-Mélantois), elle obtient l'appui de Pierre MAUROY, Président de Lille Métropole Communauté Urbaine. LMCU décide de

réaliser une étude pour la création d'aménagements paysagers anti-bruit le long de l'A 27 et de l'A 23. Cette pré étude se termine en septembre 2006. Elle est importante dans la mesure où elle rassemble tous les Maires des communes concernées par l'A27 et l'A23 et situées dans la Communauté Urbaine de Lille.

A partir de 2006, des habitants de Camphin-en-Pévèle et Baisieux rejoignent l'association.

En août 2006, des accidents mettant en jeu des poids lourds surviennent sur la Voie Rapide Urbaine au niveau de Fives. Le 22 septembre 2006, **Monsieur Daniel CANEPA, Préfet du Nord, annonce qu'il va signer un arrêté obligeant le trafic de transit de poids lourds, dans le sens Sud-Nord à passer par l'A27 française et l'A17 belge.** Les riverains comprennent bien que le trafic de transit des poids lourds n'a rien à faire au milieu de la Communauté Urbaine. Mais la situation est paradoxale : l'A27 n'a pas de protections phoniques, alors que les axes centraux dégagés du transit poids lourds sont eux protégés.

Le 11 octobre, Monsieur Daniel CANEPA, reçoit, Monsieur LAZARO, Député, les Maires de l'A27 et l'association. **Il annonce qu'il s'engage à réaliser des protections phoniques pour l'A27.**

L'arrêté préfectoral concernant le trafic de transit poids lourds dans le sens Sud-Nord est entré en vigueur le 11 décembre 2006.

Lors d'une réunion publique qui a eu lieu le 14 décembre 2006, les Représentants de l'Equipement ont précisé que l'Etat décide **d'accompagner l'arrêté préfectoral par des protections acoustiques le long de l'A27, dimensionnées en cohérence avec le contexte réglementaire d'une modification significative d'infrastructure.**