

# Note sur les Protections phoniques le long de l'itinéraire « tronc commun A22 – A27 » en accompagnement de l'arrêté préfectoral de déviation du trafic PL

## 1. Contexte

- 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.

## 2. Incidence de l'arrêté

Des comptages ont été effectués sur la station de l'A27 au niveau d'Anstaing, **du 13/11/2006 au 15/04/2007**. En retirant les périodes de vacances, ces relevés ont pu donner les observations d'évolutions suivantes sur un jour moyen ouvré avant et après arrêté :

- Dans le sens Belgique-Lille le trafic reste relativement stable (environ 16 700 véhicules dont 3 700 poids lourds).
- Dans le sens Lille vers Belgique, le trafic voiture reste stable (environ 11 800), en revanche on observe sur cette période un accroissement de poids lourds d'environ 2 800, pour un total après arrêté de 7 100 PL (soit un trafic tous véhicules avant arrêté de 16 100 véhicules et après arrêté de 18 900 véhicules pour un jour moyen ouvré)

Les variations jour/nuit ont aussi été enregistrées, et montrent que cet accroissement est en proportion légèrement supérieur la journée (+58% de PL le jour contre + 47% de PL la nuit, avec en comparaison environ 7,5 fois plus de trafic PL le jour que la nuit). Voir annexes.

L'effet poids lourd projeté à 20 ans sera déterminé à partir d'une constatation mesurée sur une période plus longue, permettant d'apprécier les impacts de l'effet de maillage du réseau autoroutier et des choix définitifs d'itinéraires stabilisés.

## 3. Actions engagées

- Réunion publique entre la DRE et l'Association en décembre 2006
- Réunion technique réunissant la DRE, la Région et la Communauté Urbaine de Lille en janvier 2007
- Campagnes de mesures acoustiques en février et en avril-mai
- Appel d'offres du marché d'études en juin-juillet
- Démarrage de l'étude en août

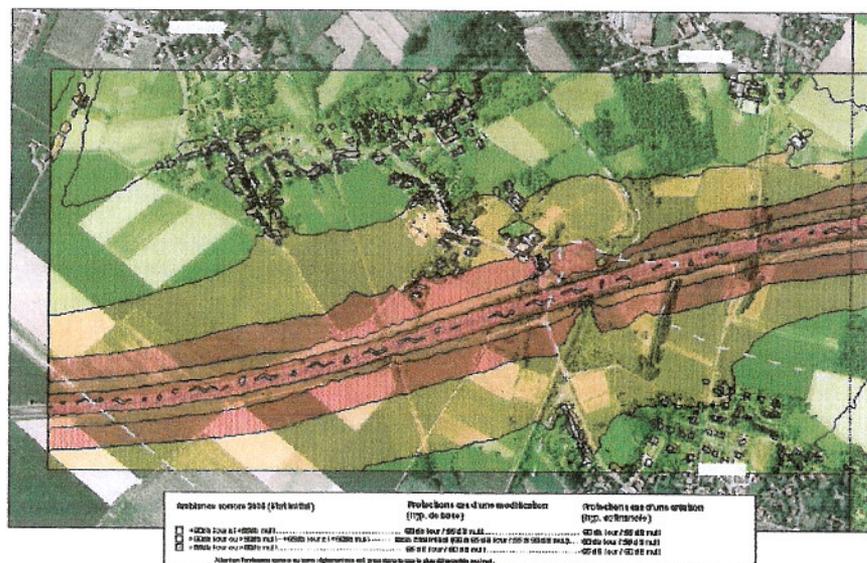
#### 4. Objectifs acoustiques *hypothèse de base*

Dans le cadre de l'hypothèse de base, les protections seront dimensionnées en utilisant le contexte réglementaire d'une **modification significative d'infrastructure**.

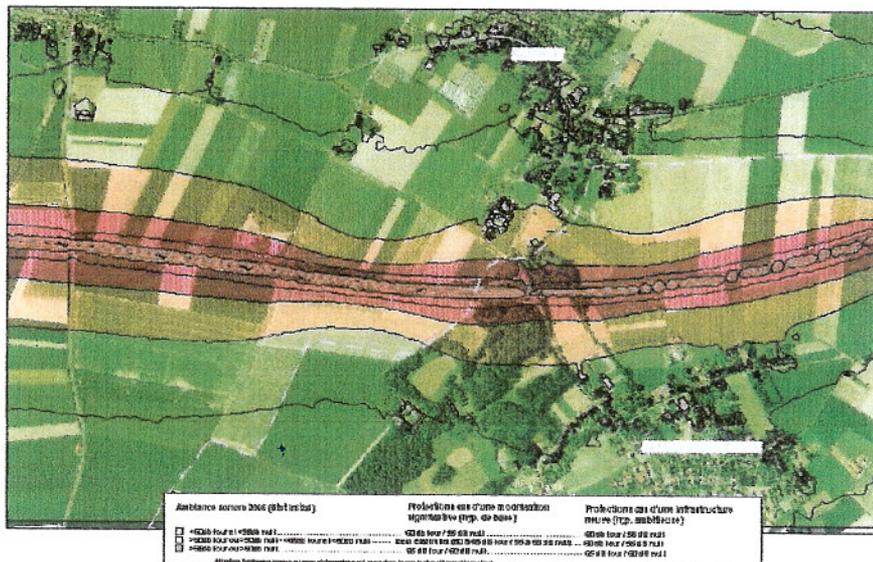
Cela signifie sur les cartes d'ambiance que, après projection du trafic dans 20 ans avec prise en compte de l'effet de l'arrêt :

- les habitations des zones rouges seront protégées à 65 dB(A) de jour / 60 dB(A) de nuit
- les habitations des zones oranges seront protégées au même niveau que celui mesuré en 2006 (compris entre 60 et 65 dB(A) de jour et 55 et 60 dB(A) de nuit)
- les habitations des zones vertes seront protégées à 60 dB(A) de jour / 55 dB(A) de nuit.

#### A27 - AMBIANCES SONORES - TRAFIC 2006



#### A27 - AMBIANCES SONORES - TRAFIC 2006



#### 5. Objectifs acoustiques *dans l'hypothèse ambitieuse*

Cette hypothèse dite "ambitieuse" est une base sur laquelle les cofinanceurs peuvent abonder le programme afin d'améliorer la protection, en se ramenant cette fois au contexte réglementaire d'une infrastructure neuve.

Cela signifie que sur les cartes d'ambiance, la zone orange sera traitée de la même façon que la verte : les habitations s'y trouvant seront protégées à 60 dB(A) de jour / 55 dB(A) de nuit, et non

plus au niveau sonore qu'elles connaissaient en 2006 (compris donc entre 60 et 65 dB(A) de jour et 55 et 60 dB(A) de nuit).

Par conséquent logique la zone verte présentée sur les cartes d'ambiance sonore sera davantage protégée.

## 6. Mise en garde sur l'urbanisation future

Le projet en cours d'étude ne vise qu'à accompagner les effets sonores sur l'A27 de l'arrêté d'interdiction des poids-lourd. Cet accompagnement sous forme de protections phoniques ne vise qu'à protéger les habitations **existantes**. Le maître d'ouvrage de toute construction nouvelle doit, conformément à la loi, prévoir dans sa propre protection, que cela soit envisagé de manière individuelle (menuiseries) ou collective (protection d'un lotissement par écran ou butte).

De plus, les protections qui seront offertes dans le cadre de ce projet, vont également avoir un impact positif sur l'ambiance sonore de zones non urbanisées. Cela ne doit pas permettre de prétendre à un droit à urbaniser et ainsi augmenter la population le long d'une infrastructure lourde de transport.

## 7. Calendrier prévisionnel

Voir planning prévisionnel.

Etude APS de août à novembre 2007

- Concertation technique et financière avec les collectivités souhaitant éventuellement améliorer le programme en novembre 2007.
- Programmation de financements pour engager une phase opérationnelle en 2008
- Enquête publique en 2008
- Objectif : démarrage de travaux début 2009